

Ingenting kan vel være bedre for en båteier enn å sitte under en palme på en fjern atoll og se på båten sin.

Planlegging av langturseilas

Du har lest alle artiklene i båtbladene. Om folk som er ute og seiler på de syv hav, artikler som får deg til å drømme om at en gang skal du også gjøre det samme. Dessverre forteller artiklene lite om hva som egentlig skal til for å realisere denne drømmen. Hva kreves av båten, hvilket utstyr kreves, hvordan skal jeg holde kontakt med omverdenen, hvilken rute skal jeg velge, hvilke vaksiner må jeg ta på forhånd, og ikke minst hva koster eventyret? Jeg håper at disse bøkene kan gi deg svar på noen av spørsmålene som dukker opp før du drar ut på langtur og gir deg en pekepinn på hvor du kan finne utfyllende informasjon.

Grunnlaget for det du nå skal gjennom, er erfaring jeg har tilegnet meg etter å ha planlagt og gjennomført en tur til Vestindia i 1991-92 og ikke minst planleggingen og erfaringene fra en 4 års jordomseiling med S/Y IMPETUS, som startet sommeren 1997 og (dessverre) tok slutt i 2001.

Impetus er en C&C 38 fra 1978. Hun var, da vi overtok henne i 1992, vedlikeholdt på vanlig vis fra båten var ny, men trengte store oppgraderinger for å kunne takle alle utfordringene som en jordomseiling medfører. I løpet av den 4 år lange seilasen var det undertegnede og kona som utgjorde stammen ombord og var med på hele turen. Vi var i tidlig tredveårene da vi dro, og etter å ha planlagt i et par år, sa vi opp jobbene våre, leide ut leiligheten og dro av sted. De første 2 årene hadde vi med venner på

kortere og lengre strekk, i alt fra 14 dager til 9 måneder. Fra Fiji og hjem, greidde vi oss bra alene. Alle 17 som totalt var med på prosjektet hadde vært med på planleggingen og arbeidet som måtte gjøres på båten før vi dro. Selv om vi kjente hverandre fra før, gjorde planleggingsarbeidet til at vi alle ble bedre kjent, at alt som skulle gjøres faktisk ble gjort før vi dro, og ikke minst fikk alle et mentalt eierskap i prosjektet. Det siste er viktig for at det ikke skal danne seg et A og B lag ombord, noe som er et velkjent problem på mange langtur båter som tar med seg mer eller mindre ukjente folk.

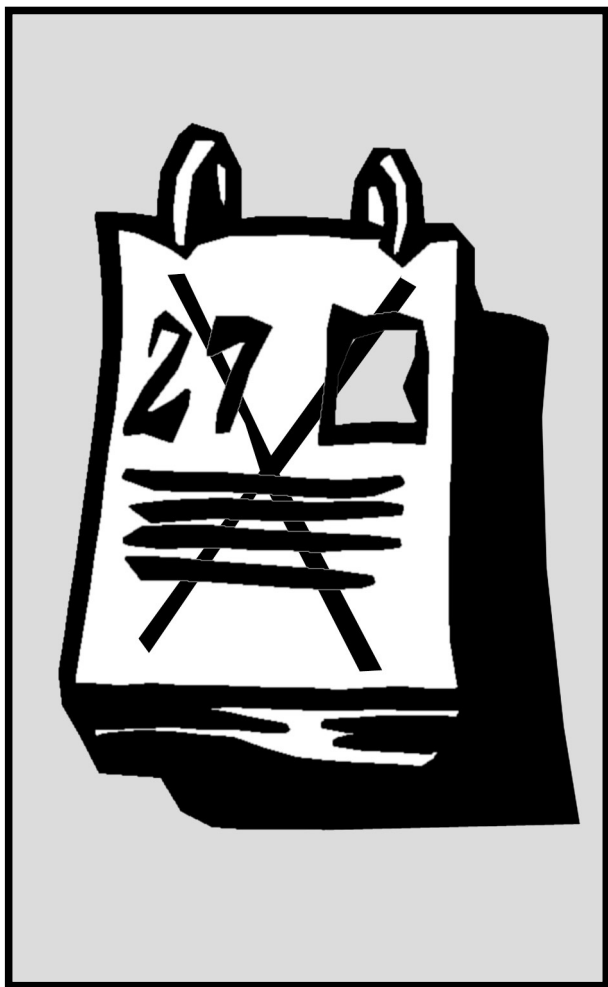
Jeg har fått spørsmål om man må være ingeniør for å dra på langtur, men selv om det er mange ting å sette seg inn i og å lære seg, er det selvfølgelig ikke nødvendig. Stå på vilje, kreativitet, ønske om å sette seg inn i og leve en annerledes hverdag og ikke minst eventyrlyst er desidert det viktigste. Og det at mannskapet går godt sosialt sammen er mye viktigere enn at alle kan skifte olje på motoren eller måle spenningsfallet over hovedstrømsbryteren! Av de vi seilte mest sammen med på andre båter, var det blant annet et par jurister, noen økonomer, en persiennemontør, en jernbanevognreparatør og en og annen ingeniør, men de var definitivt ikke i flertall.

Denne boken ble til som et resultat av all vår planlegging før avreise, alt vi lærte underveis og ting som vi har lært oss i ettertid. Når du nå skal i gang med ditt prosjekt, kan denne boken være et greit oppslagsverk, men hadde det vært meg som skulle ut igjen, hadde jeg begynt med å lese boken fra A til Å, for deretter å bruke den som et oppslagsverk. Kanskje

det er emner du vil fordype deg mer i, og da må du over på mer spesial litteratur for akkurat det emnet. Gjør slik du synes det passer deg, og vær sikker på at det ikke finnes noen bøker på norsk som har all denne informasjonen samlet mellom fire permer.

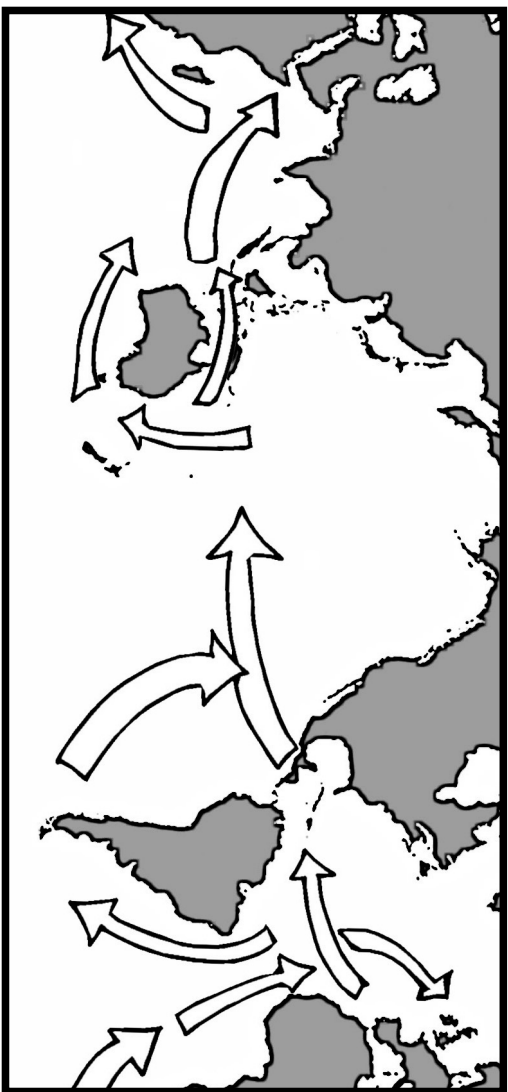
Om forfatteren: Andreas Holo (født 1965) er fra Bærum og har feriert i båt i hele sitt liv. Han kjøpte sin første seilbåt i 1979 for konfirmasjonspengene, og har siden gått gradene og er nå eier av en Bavaria 44 sammen med sin kone Rikke Willums Holo. Interessen for seiling og ikke minst langturseiling, fikk han fra han var liten, og det er ikke få skolepulter opp gjennom barneårene som har fått fantasifulle tegninger av drømmebåten. Av utdanning er han sivilingeniør fra NTH, og har jobbet som frilance journalist for SEILmagasinet fra 1998.





1. Sett en dato

Det viktigste valget du gjør i forbindelse med planlegging av en langturseilas, er å bestemme når du skal dra. Tidspunktet for avreisen bør være realistisk og ikke for langt frem i tid. Det er mye bedre å jobbe mot en konkret dato, enn å ha et mål om å dra «om noen år». Du har på denne måten laget en forpliktelse til deg selv, og du bør prøve å holde denne datoen. Det er nok av dem som utruker og utruker båten, men likevel stadig må ha mer utstyr. Eller trenger mer penger. Faktum er at med mindre du har en uuttømmelig bankbok og skal ta med deg alle bekvemmelighetene fra landlivet, så greier du seg godt uten en del av dagens såkalte «nødvendigheter». La oss starte med et par alternativer for reiserute.

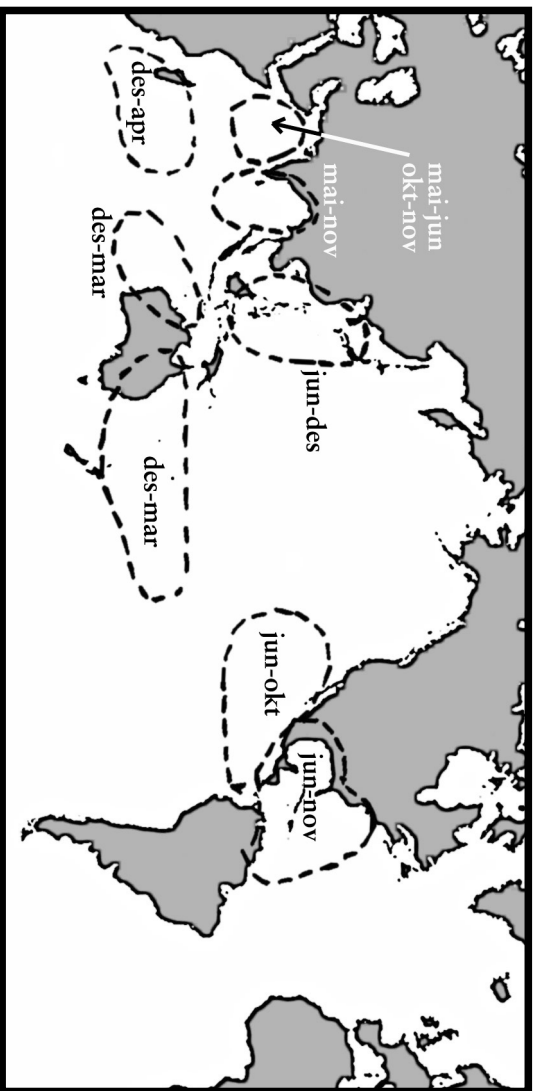


Det er et utall av mulige seilruter rundt jorda. Uansett hvilken rute DU velger, er det lurt å planlegge til hvilke tider du har tenkt å være de forskjellige stedene. Det er ikke sikkert du kan unngå dårlig vær, men du kan uansett minimalisere risikoen ved å planlegge fornuftig.

2. Reiserute

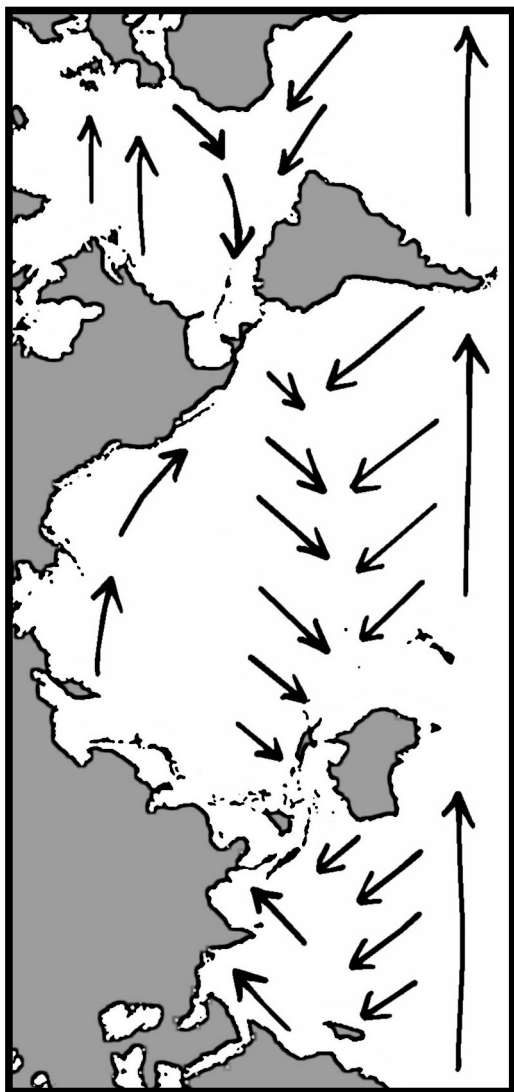
Hvor skal du dra, ja hvor vil du egentlig dra, og hvor lang tid har du til rådighet? Det er ikke så lett å finne på noe som andre ikke har gjort før deg. Men hvorfor skal du det? Alle reiser er unike, og ingen verken har fått eller vil få akkurat dine erfaringer. I prinsippet er det de store værssystemene som bestemmer når du bør være på de forskjellige stedene i verden, for ikke å snakke om når du ikke bør være der (se neste side). Utallig litteratur er skrevet om dette. «World cruising routes» av Jimmy Cornell gir en god oversikt, og er vel verdt hundrelappene. Hvis du kompletterer med «World cruising guide» av samme forfatter, har du også en kortfattet oversikt over landene du seiler til. Oppdateringer av bøkene finnes på Jimmy Cornells hjemmeside www.noonsite.com.

Nå kan du begynne å planlegge.

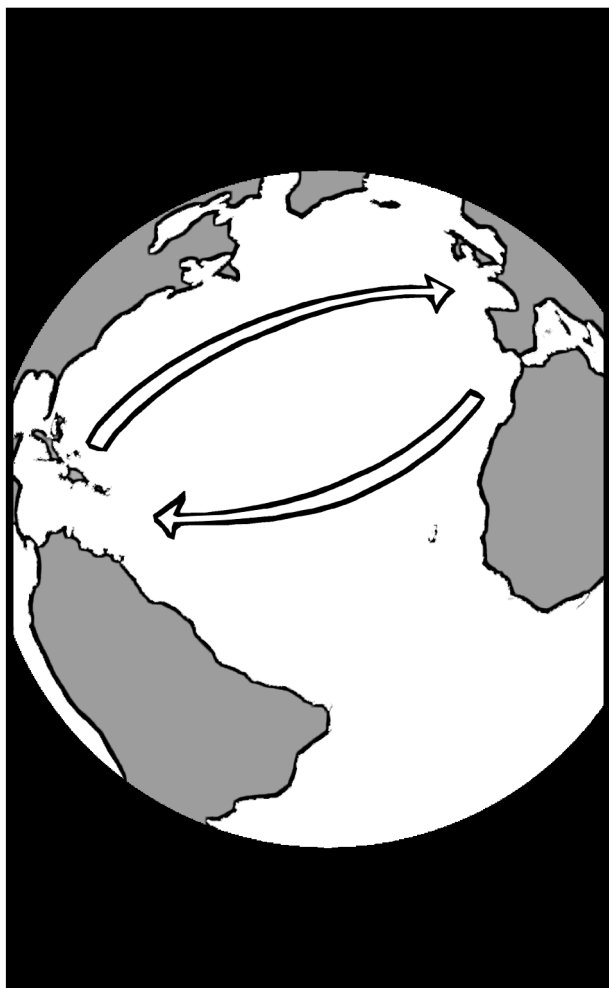


Tidsrommet for orkansesong. Sensommeren er en typisk tid for kraftige lavtrykk.

Vær klar over at du kan få orkan andre steder enn dette, og også til andre tider enn angitt.

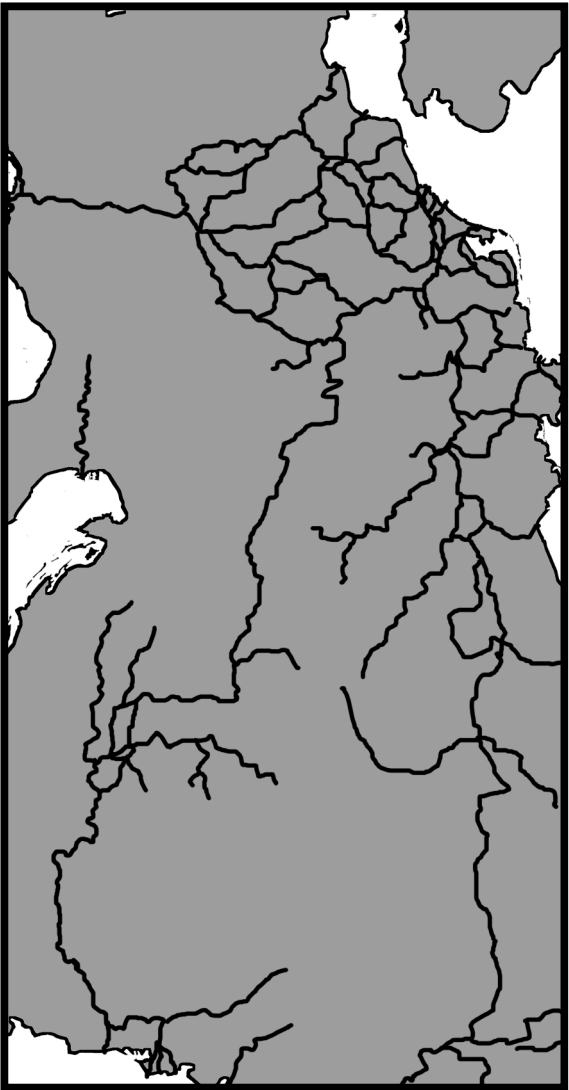


De store værsystemene med lavtrykk ved ekvator og rundt 60 grader, og høytrykk mellom, gir opphav til de store linjene i været. Rundt ekvator har vi de deilige passatvindene, mens vi på våre breddegrader har oftere føling med en kjøligere luftstrøm fra vest. Vindområdene på skissen vil variere med årstidene, både i styrke og plassering.



2.1 Melkeruta t/r Karibia

Dra fra Norge innen slutten av juli, og over Biscaya før 15. august. Statistisk sett er perioden 15.8 til 1.10 den tiden på året hvor de verste stormene har vært i Biscaya. Etter å ha tuslet nedover Portugal og Spania-kysten drar du over til Madeira i starten av oktober (bruk god tid på Madeira, for det er en fantastisk øy) og derfra ned til Kanariøyene. Overfarten til Karibia bør ikke begynne før i siste halvdel av november for å unngå høststormene i Atlanteren, skjønt selv i starten av desember har det vært kraftige stormer i disse områdene. Du kan dra nedover mot Kapp Verde øyene eller direkte over til Karibia. Flere og flere drar nå til Brasil før de tusler oppover til Karibia. I Karibia kan du være frem til juni senest, for da begynner orkansesongen og dermed er det usikkert å forbli der. De fleste som drar hjem igjen, gjør dette i april/mai og drar mot Azorene enten direkte eller via Bermuda. Derfra går turen mot Irland og Storbritannia før Norge igjen dukker opp i horisonten etter omlag et år. Et annet alternativ er å dra nordover langs østkysten av USA og Canada i april/mai, og kanskje en avstikker over til Grønland for de tøffeste, men du skal være klar over at returen til Europa nå kan bli røffere og du vil befinne deg i Atlanteren godt ut i orkansesongen. Disse alternativene blir rundt 10.000 nautiske mil.



Det er et stort nett av vannveier gjennom Europa. Du kan her komme deg til og fra Middelhavet på flere måter. Den største begrensningen er dybden, for stikker båten din mer enn 1,85 meter, må du nok belage deg på å seile rundt.

2.2 Kanalfart i Europa

Den største begrensningen for kanalfart gjennom Europa, er dypgåendet. Stikker båten din mer enn 1,85 m, kan du få store problemer med å komme deg frem.

1. Den vanligste ruten går nordfra gjennom en kombinasjon av kanaler og småelver i Tyskland og/eller Nederland, gjennom Belgia og inn i Frankrike nedover Rhône og ut i Middelhavet litt vest for Marseille. Motsatte veien går vi opp Rhône og Saône og gjennom kanaler til Moselle, Mosel og Rhinen hvor du derfra kan velge mellom forskjellige steder i Tyskland og Nederland som exit punkt. En distanse på rundt 2000 km og rundt 200 sluser. Beregn minimum 4 uker på turen, men bruk helst mer.
2. En mye kortere rute er å gå Canal lateral a la Garonne og Canal de Midi som skjærer gjennom sydenden av Frankrike. Strekket er rundt 600 km, men det er store problemer om dypgåendet er mer enn 1,60 m.
3. En tredje mulighet er å gå Rhinen opp, gjennom Main-Donau kanal og tusle nedover Donau og ut i Svartehavet, et strekke på rundt 3.200 km, men selv om dypgåendet i det meste av veien er godt over 2,5 m, er et strekke i Tyskland helt ned mot 1,5 m på sensommeren.

- Masten må selvfølgelig ned alle steder, og maks høyde varierer fra 2,5 til 3,5 m.
- Husk at maksimal dybde er i senter av kanalen, og kommer det en stor lekter forbi er det du som må holde til siden, og der kan det være grunnere. Det rapporteres også om en del umerkede grunner i kanalene.
- Strømmen i elvene varierer voldsomt med sesongen og nedbøren. Den kan mange steder komme opp i 8-10 knop om du er riktig uheldig.
- Sjekk på forhånd om kanalene du skal gå gjennom er stengt for vedlikehold!
- Kanalfart er ikke så dyrt. For den vanligste ruten kommer en gjennomfart på rundt 2.000 kroner, men i tillegg kommer havneutgifter på 15-20 Euro pr natt om du benytter deg av det.
- Skaff deg alle kart og bøker på forhånd. De er ikke lette å få tak i når du først kommer dit. Boken «Handbok för kanalfarare» av Carl Erik Tovås sammen med hans hjemmeside www.algonet.se/~carlo er et godt utgangspunkt for planlegging. Siden oppdateres jevnlig. Kompletter med kartet «Inland waterways» fra Euromapping og du har oversikt over alle kanaler i Europa. Regelverket for kanalfart finner du i «EuroRegs for Inland Waterways» fra RYA.

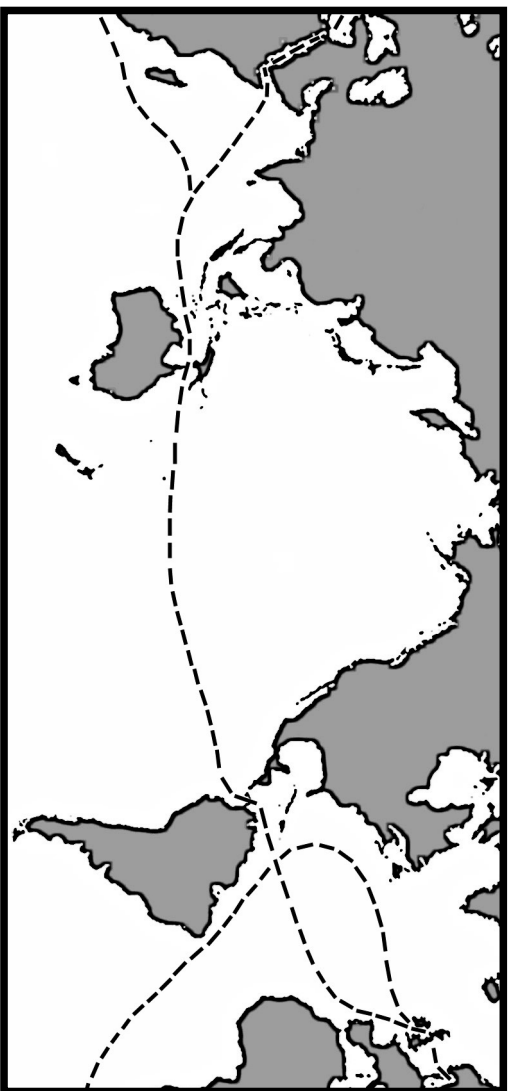
- Det hersker en del forvirring om nordmenn trenger et Kanaltillatelse, det vil si et sertifikat for å ferdes på kanalene og elvene. Det er for tiden ikke noe system for å ta dette sertifikatet i Norge. Beste mulighet for å finne ut av dette er igjen på Tovås' hjemmeside.
- Ha store og kraftige fendere.
- Diesel kan være et problem å få tak i når du trenger det, så ta med ekstra kanner og bunkre når du har mulighet. En tralle til å ha kannene på er en god investering.



Alternativ 1:						
Kapp Verde	Okt.-mai	-	NØ	850	Des.	
Brasil	Nov.-mai	Juni-nov.	Stille, NØ	2.200	Des.	
Karibia	Nov.-mai	Juni-nov.				
Alternativ 2:						
Antigua - Nord-Amerika	Mai-juni/juli	Juni-nov.	Variabelt-SV	1.600	Mai	
Nord-Amerika - Europa	Juni-Aug.	Juni-nov.	Variabelt-SV	2.800	Juli	
Middelhavet:						
Gibraltar - Balearene	Mai-juni	-	V, NV, stille	500	Juni	
Malta	April-okt.	-	NV	500	Juli	
Hellas	April-mai, okt.	-	Variabel, N	500	Juli	
Malta	Juni-aug.	-	Variabel, N	500	Juni, året etter	
Gibraltar	April-mai, okt.	-	NV	1.000	Juli	
Portugal	Mai-aug.	-	N	500	Juli	
Biscaya	Før 15. aug.	-	N, variabelt	500	Juli	
Norge	Sommer	-	Variabelt	700	Aug.	

Kilde: World Cruising Routes av Jimmy Cornell

Strekning	Beste periode	Orkan sesong	Dominerende vindretning	Avstand	Tidspunkt
De vanligste rutene for et års tur:					
Karibia:					
Norge - England	Sommer	-	V-NV - variabel	700	Sommer
Biscaya	Mai - 15. aug.	-	Variabel	500	Før 15. aug.
Spania - Portugal	-	-	N	300	Sept.
Madeira	Mai - okt.	-	N-NØ	450	Okt.
Kanariøyene	Mai - okt.	-	N-NØ	300	Nov.
Atlanteren	15 nov.-mai	Juni-nov.	ØNØ	2.700	Des.
Karibia	Des.-mai	Juni-nov.	ØNØ		
Antigua - Azorene	Mai-juni	Juni-nov.	Ø-SØ-SV, stille	2.200	Mai
Irland	Juni-juli	Juni-nov.	NØ-stille, V	1.200	juni
Norge		-			



90% av alle jordomseilere følger de stiplede alternativene vestover rundt jorda. Med god planlegging kan du seile disse rutene på to år, men det er bedre å bruke tre eller fire for å kunne se litt mer enn bare hav og samtidig tilbringe mer tid på perlene som ligger på rad og rekke underveis.

2.3 Melkeruta rundt jorda

De som fortsetter rett frem i Karibia og beveger seg mot Panama, bør ikke gå gjennom før i siste halvdel av mars, ettersom orkansesongen i den sydlige delen av Stillehavet varer ut mars. Da har du perioden frem til november på å krysse dette verdens største hav. Et klassisk rutevalg er Panama-Galapagos-Marquesas og så videre vestover til du dreier sørvestover mot New Zealand i løpet av november. I mai begynner det å bli sjeldnere mellom de kraftige lavtrykkene, og du kan tusle oppover igjen mot vestre delen av Stillehavet som for eksempel Salomonøyene og Indonesia. Når du har passert nordsiden av Australia i slutten av august, to år etter avreise hjemmefra, kan du sakte men sikkert enten jobbe deg mot Rødehavet eller mot Sør-Afrika. Fra Rødehavet går du gjennom Suez og inn i Middelhavet og er hjemme igjen sommeren tre år etter at du dro. Velger du å seile rundt Afrika, kan du seile fra Sør-Afrika til Sør-Amerika i desember-januar og treffe de som dro hjemmefra 2 år etter deg i Karibia og slå følge med dem hjem. Du kommer deg altså rundt kloden på tre år, men du bør ha mye mer tid, for med rundt 35.000 nautiske mil blir det mange døgn seiling, faktisk rundt 300 om du regner 120 nautiske mil pr dag — 1/3 av reisen! I tillegg kommer tid til vedlikehold og reparasjoner og det er vel ikke bare derfor du ønsker deg ut?

Darwin	Mai-sep.	Des.-apr.	ØSØ	1.300	Sep.	Aug.	Juli
Singapore	Mai-sep.	Des.-apr.	ØSØ	2.000	Nov.	Nov.	Nov.
Thailand	Okt.-nov., april	-	NØ	550	Nov.	Nov.	Nov.
Sri Lanka	Jan.-mars	Mai-nov.	NØ	1.100	Jan.	Jan.	Jan.
Maldivene	Jan.-mars	-	NØ	400	Feb.	Feb.	Feb.
Oman	Jan.-mars	Mai-juni,	NØ,	1.100	Mars	Mars	Mars
Eritrea	Jan.-mars	Okt.-nov.	stille				
		Mai-juni,	NØ-V	1.100	Apr.	Apr.	Apr.
		Okt.-nov.					
Egypt	Mars-apr.	-	NV	1.100	Apr.	Apr.	Apr.

	Beste	Orkan	Dom.	Avstand	Tid	Tid	Tid
Strekning	periode	sesong	vind		2 år	3 år	4 år
Til Panama	Apr.-Mai,	Juni-nov.	ØNØ		Feb.-mar.	Apr.-mai	Apr.-mai
Galapagos	Feb.-juni	-	Vari.	900	Mars	Apr.-mai	Apr.-mai
Marquesas	Apr.-sept.	Des.-mars	ØSØ	3.000	Apr.	Mai-juni	Mai-juni
Tahiti	Mai-sep.	Des.-mars	ØSØ	750	Juni	Aug.	Aug.
Tonga	Mai-sep.	Des.-mars	ØSØ	1.400	Juli	Sep.	Sep.
New Zealand	Okt.-nov.	Des.-mars	ØSØ	1.100	-	Nov.	Nov.
Fiji	Apr.-juli	Des.-mars	ØSØ	1.100	Juli	Mai	Mai
Vanuatu	Apr.-okt.	Nov.-mars	ØSØ	600	-	Juni	Aug.
New Caledonia	Apr.-nov.	Des.-mars	ØSØ	300	-	-	Okt.
Brisbane	Apr.-nov.	Des.-mars	ØSØ	800	-	-	Nov.
Cairns	Mai-sep.	Des.-apr.	ØSØ		Aug.	Juli	Mai

Streking	Beste periode	Orkan sesong	Dom. vind	Avstand	Tid 2 år	Tid 3 år	Tid 4 år
Alternativt rundt							
Sør-Afrika:							
Darwin					Aug.	Juli	Juni
Christmas Island	Mai-sep.	Des. - apr.	ØSØ	1.500	Sep.	Aug.	Juli
Chagos	Mai-sep.	Nov. - apr.	SØ	2.000	Okt.	Sep.	Aug.
Mauritius	Mai-juni, sep.-okt.	Nov. - apr.	SØ	1.100	Okt.	Okt.	Okt.
Sør Afrika	Okt.-nov.	Nov. - apr.	Vari.	1.500	Jan.	Jan.	Jan.
Brasil	Nov.-mars	-	SØ	3.500	Feb.	Feb.	Feb.

Rosten som et års ruter på forrige side

Kilde: World Cruising Routes av Jimmy Cornell

2.4 Tur-regatta

For dem som ønsker å seile i et organisert fellesskap rundt om i verden, er det flere organisasjoner som arrangerer tur-regattaer over store havstrekker. World Cruising Club (www.worldcruising.com) er nok den mest kjente, som arrangerer av blant annet ARC-regattaen over Atlanterhavet.

