

# STORBÅTSEILING



[dagsem.no](http://dagsem.no)

Storbåtseiling

Kurshåndbok  
2025

© Dag Sem

[www.dagsem.no](http://www.dagsem.no)

[post@dagsem.no](mailto:post@dagsem.no)

+47 920 17 749

*«Du vil aldri sette igjen noen spor i havet,  
men havet vil sette spor i deg»*





Introduksjon

Båt og rigg

Grunnleggende seiling

Knop og stikk

Havnemanøvre

Vikeplikt

Sjømerker

Motor

Vedlikehold

Kostnader

VVS ombord

Elektro

Navigasjon

Lanterner

Instrumenter

Ankring

Sikkerhet

Ord og uttrykk



# Introduksjon

Velkommen til kurs. Jeg har holdt kurs for voksne, samt barn og ungdom i snart førti år og det gir meg stor glede. Så mange flotte mennesker som er nysgjerrig. Og ønsker å lære. Mitt mål med dette kurset er å gi en mest mulig praktisk innføring i storbåtseiling. Det er massevis av temaer å snakke om. Men i dette kurset har jeg valgt å være selektiv og fokuserer på praktisk bruk som skal sette deg i stand til å tilnærme deg en storbåt med trygghet. Som kursdeltager skal du få teoretisk og praktisk innføring, - men viktigst for meg er å dele min passion for seiling. Om du forlater brygga etter siste kursdag med et brennende ønske om mye mer, da er jeg fornøyd.

Det er to ting som jeg vil dele allerede med en gang;

- **Det er innmari enkelt**
- **Det er veldig trygt**

Altså jeg vet, jeg ser forvirringen over alle tau og båtens litt uforutsigbare bevegelser. Jeg forstår denne frustrasjonen. Og det er lett å tenke at dette kan aldri gå bra. Men vær så snill å tro meg. Det er enkelt. Men litt som å lære å kjøre bil; «Kløtsj inn, gass ut, skifte gir, kløtsj ut, gi gass igjen». De første gangene går dette som det går, men etterhvert handler du på refleks og ting flyter.

Så er det sånn da, at med en enskrogsbåt som vi skal seile, så vil slike båter alltid krenge når vinden virker på seilene. For mange nybegynnere oppleves dette skremmende. Men en stor seilbåt med kjøll kan ikke gå rundt. Den kan

krenge ganske mye, men på et nivå vil kjøllens vekt oppveie kreftene i seilet. Og båten vil rette seg opp igjen.

Dette heftet kan virke skremmende, alle manualer gjør det. Derfor vil vi bruke tiden så mye vi kan på sjøen for å være mest mulig praktiske. Men om du tar deg tid til å lese gjennom på forhånd, så lover jeg større utbytte av tiden på vannet. Det må dessverre brukes endel ord og uttrykk som er fremmede for de fleste. Men helt nødvendig fordi forståelsen ligger dypt i ordbruken ombord. Ta det med ro, dette er begreper som kommer fort på plass.

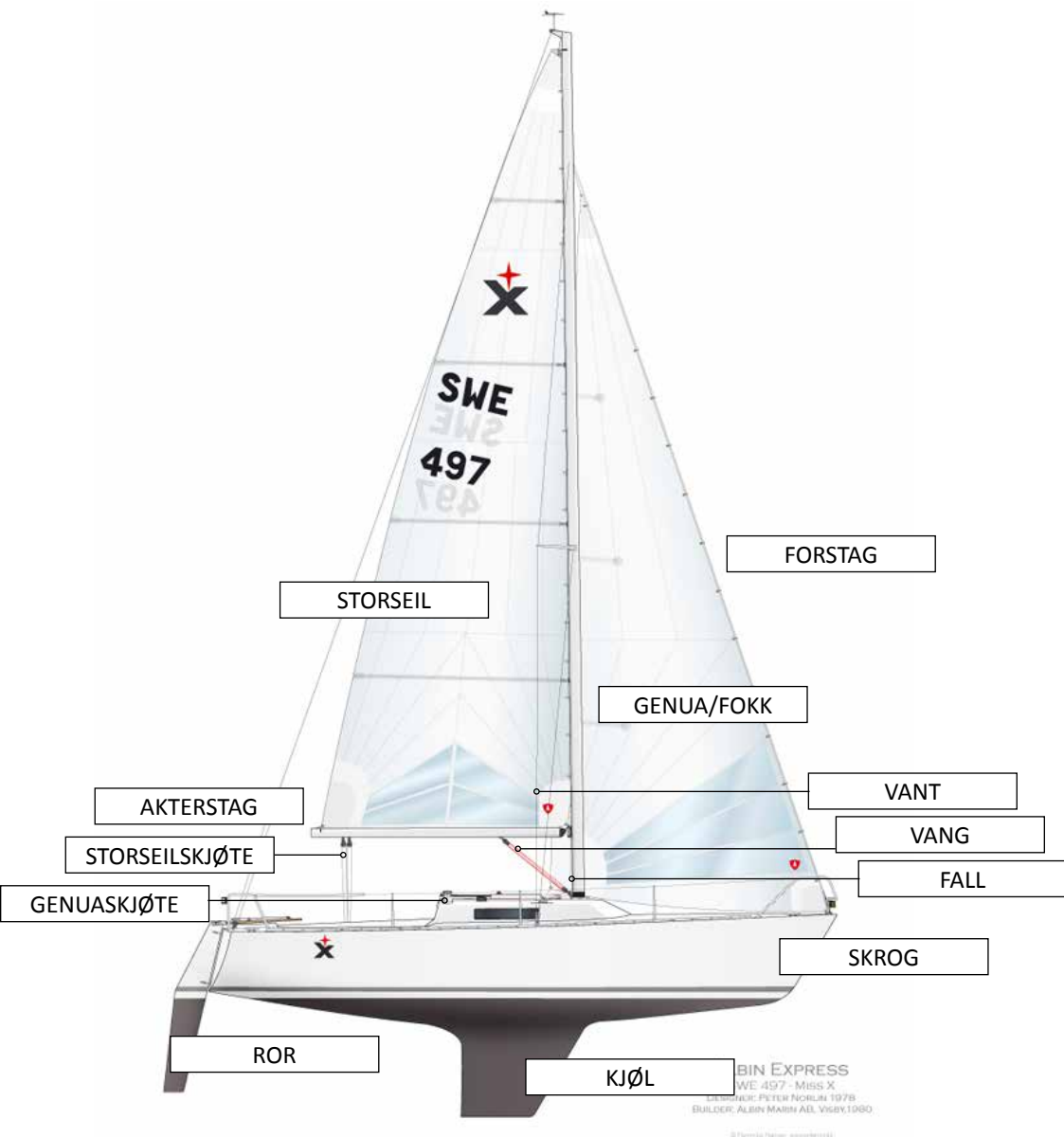
Om du har seilt endel fra før, men ønsker mer trening og føler deg usikker på noen tema, så tilpasser jeg undervisningen etter dette. For deg som ønsker å leie båt i utlandet kan kurset være nyttig som en oppkjøring til «ICC Utsjekk» som er et sertifikat du må ha for å leie båt. Se dagsem.no for mer informasjon.

Så velkommen ombord, om du føler frykt eller frustrasjon med en gang, - så velg de emosjonene bort. Hold fokus på opplevelsen og nyt kraften av vinden og båtens fart gjennom vannet, helt lydløst og superdeilig.

Kun en advarsel er på sin plass; dette er svært vanedannende og er du først hekta finnes det ingen kur.

Fair winds

# Båt og rigg



Det finnes en rekke forskjellige skrogformer og konsepter. Planende flate skrog for høy fart, typisk motorbåter. Joller med senkekjøl, båter med flere skrog som f.eks. katamaraner. Så er det båter med kjøl. Denne er normalt laget i bly eller støpejern og stikker et godt stykke ned i vannet. På vår båt AZZURRA, stikker kjølen 2,2 meter dypt. Kjølbåter kan deles i to hovedgrupper, langkjølte og de med delt lateralplan.

De langkjølte båtene er opprinnelig en gammel løsning fra begynnelsen av forrige århundre. De flotte «meterbåtene» er typiske eksempler. Den populære Knarr klassen og IF båt er andre eksempler. Populære og gode båter til både tur og regatta. Rimelig i innkjøp og vakre linjer. De beveger seg gjerne også veldig pent i sjøen. Ulempen er litt treghet i styringen, og krevende å manøvrere for motor i havn.

Mer moderne havseilere har normalt et delt lateralplan. Dvs. at kjølen stikker ned i vannet som en finne og roret eller rorrene er montert lengre bak, gjerne helt ut mot hekken. Dette er en fantastisk fin konstruksjon som gir kjølling og gode egenskaper for motor i havn.

Rigg er en fellesbetegnelse for alt ombord som har med seilene å gjøre. Mast og bom, stag og vant, samt skjøter og andre liner. Alle moderne båter er forbausende like hva rigg angår. Tauene kan være festet på forskjellige steder,

noen kan ha mindre storseil og større forseil, andre omvendt. Men prinsippene er nøyaktig de samme. Så har man først lært seg å seile en båt kan man seile en hvilken som helst annen båt kun etter å ha orientert seg ganske kort ombord.

I tillegg til storseil og genua kan en båt ha ulike unnavindsseil. Spinnaker, genaker eller Code seil. Jeg tenker ikke bruke plass i dette heftet eller under kurset på disse seilene. Men om du er nysgjerrig så kan jeg fortelle og forklare.



Moderne master er gjerne produsert i aluminium. Om man har en veldig fet lommebok kan de også leveres i kullfiber som sparer vekt. For moderne turseilere er det to typer master. Man kan ha en tradisjonell mast hvor storseilet er festet til masten med sleider og heises opp med et fall. Eller man kan ha en mast med rullsystem hvor seilet kan ruller ut og inn etter behov.



Så har masten to stag, et forstag og et akterstag. På forstaget har så og si alle moderne båter montert forseilet (genua) på et rullesystem. Dette gjør det veldig enkelt å rulle seilet ut og inn etter behov. Akterstaget hindrer masten i tippe fremover og kan også brukes til bøye den bakover. Dette kan man gjøre for ta ut litt krefter av seilet når det blåser mye.

For å holde masten på plass sideveis har vi wire fra skutesiden og oppover langs masten. Disse kalles vant. Mange båter har forskjellige vant som går ulikt oppover. Vi skiller gjerne mellom inner- og yttervant. Hovedregelen er at disse skal være så stramme det er mulig å få dem. I bunn sitter strekkfisker til formålet. Med en kraftig skrutrekker og skiftenøkkel er det lurt å stramme disse en gang i begynnelsen av hver sesong. Og holde et øye med dem under bruk, da wire kan strekke seg.

Så er det alle tauene da. Det finnes egentlig to hovedtyper, skjøter og fall. Fall er de tauene som går fra cockpiten opp i masten og ned til å festes i seilets topp. Og brukes da til å heise seilet. Det finnes tre skjøter ombord. To av dem (et på hver side av båten) er festet til Genuaen. Og ett skjøte er festet til bommen. Skjøtene regulerer seilets vinkel på båten. Mot vinden skal de være stramme, på tvers av vinden (Slør) skal de slakkes ut til seilene ligger omtrent over relingen og med vinden bakfra (Lens) skal skjøtene slakkes helt ut. Skjøtene er sånn sett båtenes gasspedal. Riktig justering av skjøter er helt vesentlig for fart og komfort ombord.

I gamle dager var det å skjøte seil en tung jobb. Man hadde store tunge taljer til utveksling, men likevel var dette en jobb for sterke karer.

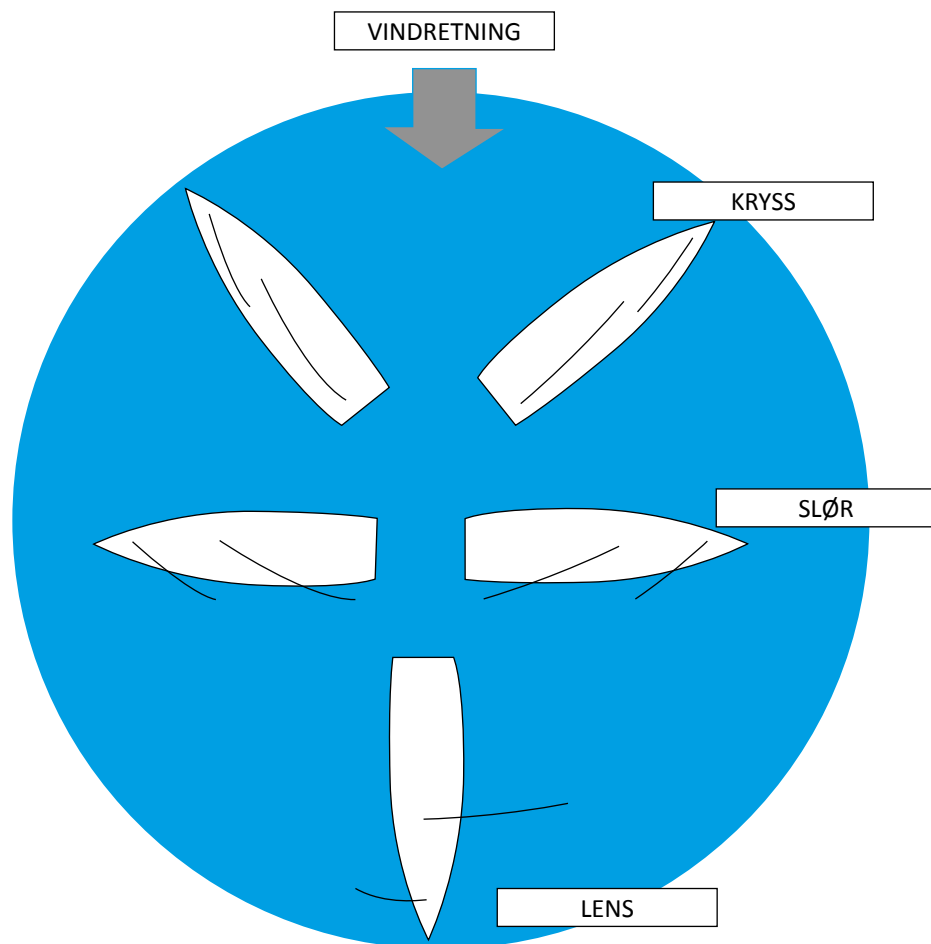


På moderne seilbåter har vi vinsjer. Vi legger tauet et par ganger rundt vinsjen. Alltid i retning med klokken. Så trer vi det over en liten blank leppe og til slutt gjennom et hjul med tenner på toppen. Først drar vi til det blir for tungt, så bruker vi et vinsjhåndtak. Selve vinsjen går bare en vei, men håndtaket går to veier. Det byr på to utvekslinger. En som går fort, men blir tung etterhvert. Og en som går sakte og byr på den siste fintrimmen uten for mye puls.

En innenbords dieselmotor er en arbeidshest som er god å ha når det er vindstille eller når du må ta en transportetappe i motvind og regn. Etter mitt skjønn er det helt nødvendig med en god foldepropell. En fastpropell vil bremse betydelig for seil, og de moderne foldepropellene er mer effektive når motoren brukes. Båter har enten aksel eller et seilbåtdrev under vann.

# Grunnleggende seiling

Vindretningen bestemmer alt. Vi må vite hvor det blåser fra. Veldig ofte kan vinden endre retning ganske brått, eller over tid. Det kan være bare noen få grader, eller et stort vindskift med dertil hørende store konsekvenser. En dyktig seiler føler og sanser dette hele tiden. Etterhvert kommer man inn i en boble hvor vindretning og styrke fyller bevisstheten og man får en eufori over å spille på lang med naturkreftene.



Utover sanseapparatet vårt har vi hjelpemidler til å lese vindretningen. I mastetoppen sitter en «Windex». Den har to stenger med firkanter i tuppen som peker bakover i en gitt vinkel til hver side. På toppen sitter en pil som alltid peker mot vinden. Å sjekke denne Windexen ofte er en god ting. I seilene sitter «Lus», på engelsk «Telltails» eller sladrehanker på norsk. Vi skal bruke mye tid på sjøen for se hvordan alt dette virker.

Moderne båter har ofte også elektroniske instrumenter som kan være til god hjelp. De byr gjerne på samme informasjon som Windexen, men til en betydelig høyere pris.

Vi justerer skjøtene etter vinkelen som vinden har på seilene. Om vi ikke forstår vindretningen er vi sjanseløse til å trimme skjøtene riktig.

Begrepet «halser» er sentralt. Og betyr hvilken side av båten vinden treffer. Om vi får vinden fra inn fra styrbord side, så seiler vi altså med styrbord halser. Begge seilene peker mot babord. Dette har betydning for vikeplikt og trimming av seil.

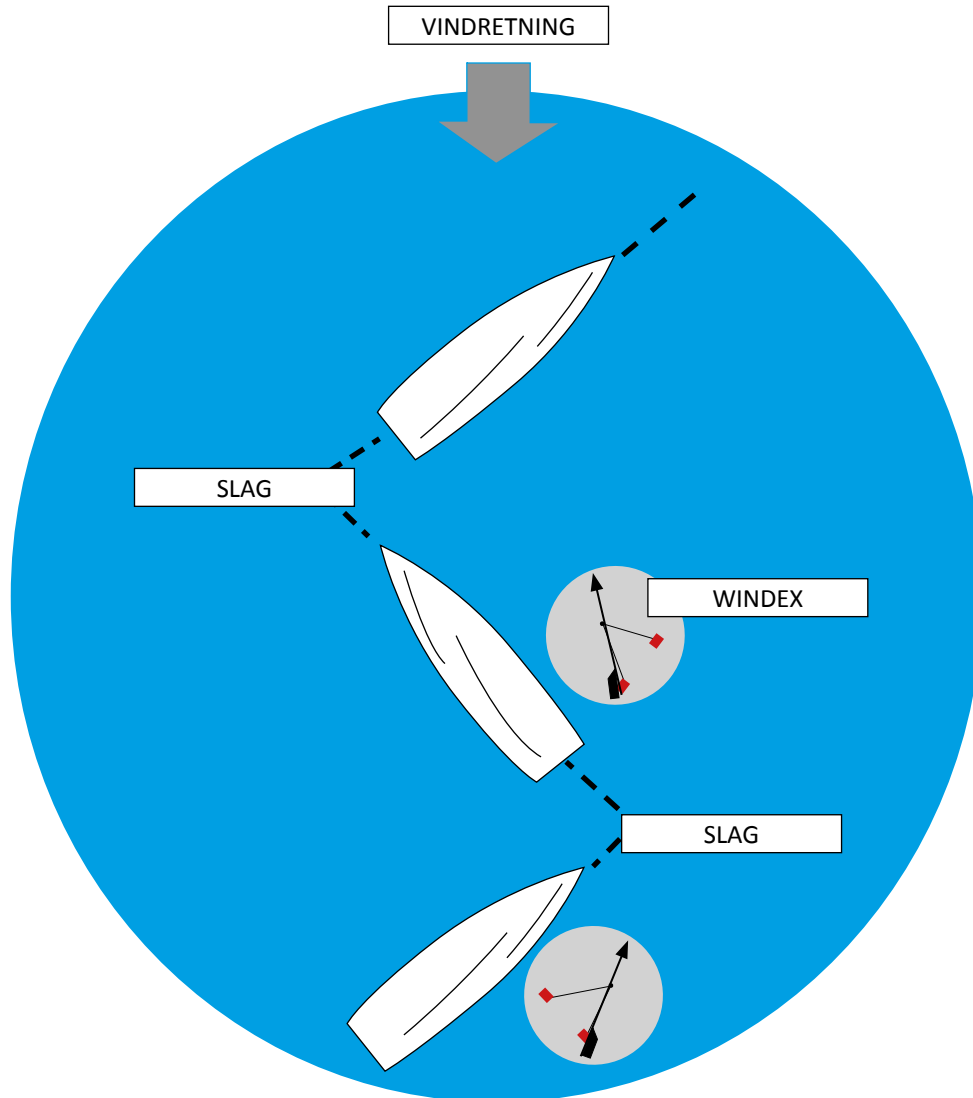
Jeg tenker ofte på vinden på en bakke. Mot vinden er å seile oppoverbakke, og med vinden er nedoverbakke. Vi sier derfor ofte at vi seiler høyt eller lavt. Høyt opp mot vinden, eller peker lavere fra vinden.

I denne sammenheng må også forholde oss til begrepene Lo og Le. Le side er «fra vinden», mens Lo side «mot vinden». Disse begrepene er viktige både for å forstå seiltrim og også en del av vikepliktsreglene.

Vi snakker ofte om tre typer vind. Sann vind som blåser over bakken, fartsvind som er vinden som blåser som en følge at vi beveger oss fremover. Og så relativ vind som er en kombinasjon av de to. For vanlige tunge havseilere betyr dette for det meste ikke så mye, men man kan oppleve, særlig på slør at den relative vinden vil endre retning med hastighet. Om man ønsker å utnytte dette fenomenet optimalt kreves konsentrasjon og jobb. Men er svært tilfredsstillende.

Så er det vindstyrken da. Om båten krenger ubehagelig mye og blir tung på roret så bør man redusere seilene. Det heter å reve seil. På rullsystemer er dette veldig enkelt. Men slipper først skjøtene så seilene blafrer, så ruller man inn etter behov og strammer skjøtene igjen. På tradisjonelle storseil har man reveliner. Da styrer man opp mot vinden så seilet blafrer og slipper fallet et stykke ned. Strammer revelinen som trekker seilet ned mot bommen. Og når den linen er stram så heiser man seilet igjen. Man kan seile i forbausende mye vind med rev i seilet.

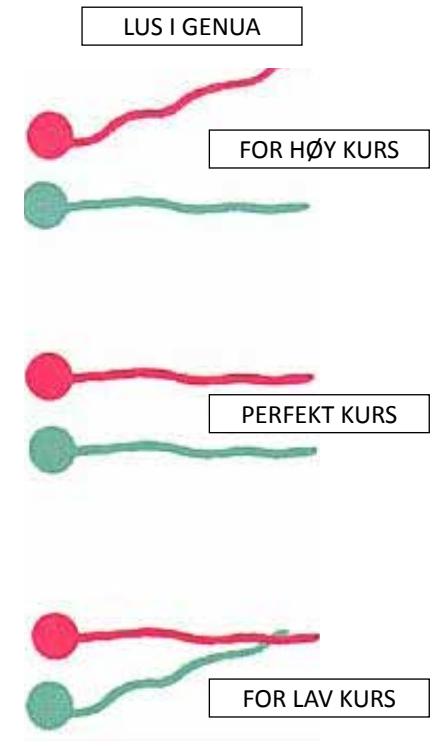
# Mot vinden - Kryss



Man kan ikke seile rett mot vinden. Da vil seilene blafre og ikke gi noen kraft. Man må finne en kurs ca 45° mot vinden. Med stramme skjøter vil båten da skyte fart. På **Windexen** vil vindpila peke mot stangen som er vinklet mot le. Forutsatt at genuaskjøtet er stramt, så vil vi kunne bruke **lusene** i forkant av genuaen til å finjustere kursen mot vinden. Begge lus skal peke rett bakover på hver side av seilet. Om lusen på lo side blafrer oppover så seiler for høyt mot vinden, om lusen på le side (baksiden) av seilet blafrer så har vi lav kurs mot vinden. Du vil fort oppdage at dette riktige sporet mot vinden er smalt og krever oppmerksomhet. Men det er veldig morsomt å krysse på denne måten og gir en stor følelse av mestring. Det kan være store gevinster å hente på å lese vinden riktig og hente ut en optimal kurs.

Gitt riktig kurs mot vinden så kan det jo tenkes at det ikke er dit vi skal. Tvert i mot, normalt sett skal vi gjerne rett mot vinden, ref Murphys lov. Da må vi ta et slag. Båten styres fra 45° på f eks styrbord side, til 45° på babord. Altså totalt 90° på den gamle kursen. Da seiler vi zik zak opp mot vinden, - derav navnet kryss. I selve slaget går storseilet over sin egen akse av seg selv fra den ene til den andre siden. Genuaen må løsnes

i le når seilet begynner å blafre og så strammes inn på den andre siden. Dette er gjerne jobb for gastene ombord. Men en rutinert seiler greier å gjøre dette alene. Noen båter har en «selvslående fokk» som skifter side på en skinne montert foran masten. Da er denne prosessen svært enkel.



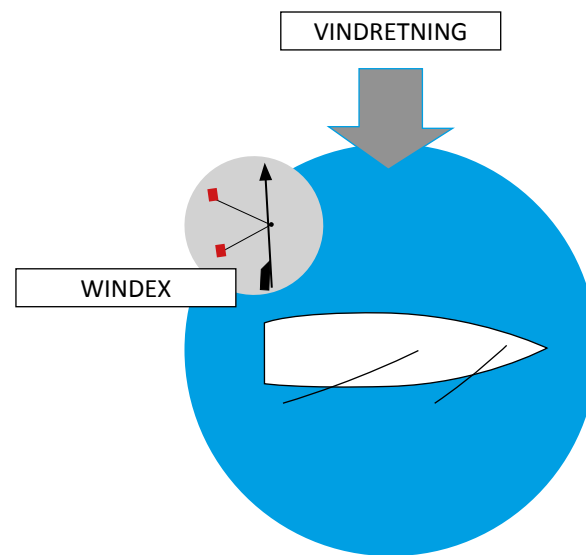


## På tvers - Slør

På slør får vi vinden inn fra siden. En ren slør 90° fra siden. En spiss slør er mellom kryss og ren slør, mens en rom slør er mellom slør og lens. Da slipper vi ut seilene. Slipp storseilet til tuppen av bommen flukter med ripa på båten. Og skjøt så ut genua til den blafrer i forkant og stram så inn til den ikke blafrer lengre.

Slør gir gjerne mindre krenkning enn kryss og større fart. Rormann kan peke båten rett dit man skal og seilene justeres etter det. Så her er det bare å sei-

le rett frem. Fort og komfortabelt. På mine ferieseilaser så slører jeg nesten alltid. Om det blåser friskt rett i mot, så seiler jeg heller en annen vei, eller blir liggende stille og nyter havnelivet.



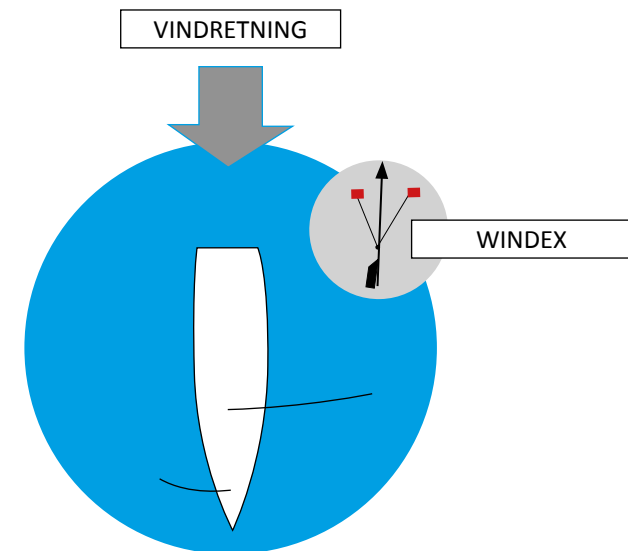


## Nedoverbakke - Lens

Her kommer vinden gjerne rett bakfra 180°. Og seilene slippes så langt ut det går. Vi kan gjerne sakse seilene. Med storseilet mot le og genuaen mot lo. Dette gir maksimalt trykk. På en stor båt kan det lønne seg å «spri» genua med en spribom eller spinnakerbom. Da vil seilet stå stabilt.

Lens kan være farlig. Om en bølge dytter båten ut av kurs, eller om rormann er uoppmerksom kan vi få en «jibb». Da vil storseilet skifte side med høy fart og kraft. Om man da står på dekk, eller seiler en båt med lav bom så kan dette

være veldig farlig. Jeg velger derfor aldri en kurs på 180°, men heller 175° eller 185°. For å føle meg tryggere på at jeg ikke får en ufrivillig jibb. Det kan bety at for å nå målet jeg har satt meg, så må jeg ta en jibb. Dette er uproblematisk så lenge man gjør det med vilje og vet at nå skjer det. Alle ombord er oppmerksomme og vi kan skjøte seilet inn for så forsiktig å skjøte det ut på andre siden. Dette skaper trygghet ombord, samtidig som det ikke sliter på utstyr.



# Knop og stikk

Ombord på båten er det mange områder hvor tau skal festes. Det kan være skjøter og andre liner som skal festes til seil. Fendre som skal festes til rekka før vi skal til kai. Eller en jolle som skal bindes bak hekken. Det finnes en haug med knop og stikk, og for mange er den hobby å lære seg mest mulig. Men det er tre knop man MÅ kunne.

Bind fast et tau ved klosettet hjemme og bruk tiden på å øve. Genial plan.

## Dobbel halvstikk

Dette er en meget enkel knute. To løkker hvor tauet går i samme retning gjennom begge løkkene. Veldig nyttig til fendre og til fortøyning i land. Ulempen er at den har en lei tendens til å låse seg, og kan være krevende å løsne.

## Pålestikk

Seilerens adelsmerke. Litt mer krevende å lære seg, men en fantastisk knute som aldri løsner og som uansett er lett å få opp. Perfekt til alt som skal festes i riggen. Men også til fortøyning. Om vi kaller den lange lengden for tauet og enden for tampen. Så lager man en løkke på tauet, fører tampen nedenfra opp gjennom løkken, så under tauet, opp over løkken og ned gjennom den.

## Båtsmannsknop

Bruker vi ombord for det meste til å skjøte to tau. Båtsmannsknop lages ved at man knytter først en venstrehånds enkel knute, og deretter en høyrehånds enkel knute. Gjør man feil her, ender man opp med en kjerringknute som er mye svakere og vanskeligere å få opp enn en båtsmannsknop.



PÅLESTIKK



BÅTSMANNSKNOP



DOBBEL HALVSTIKK

# Havnemanøvre

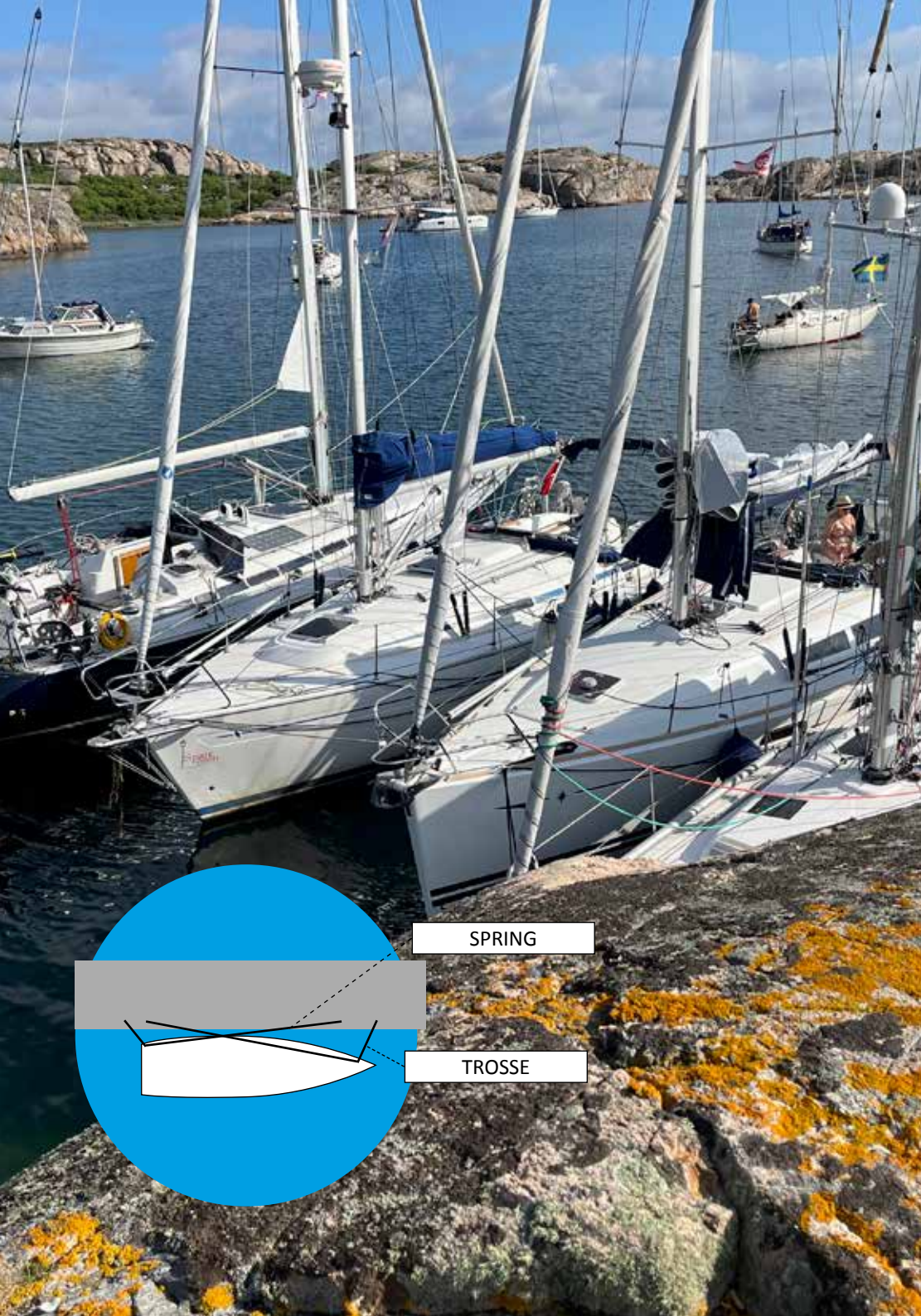
Det er ganske utrolig, men de fleste vet ikke hvordan man skal legge til og fra en kai på riktig måte. Og jeg ser nesten alltid skrekkeksampler med potensiale for betydelig skade og personskaade. Som oftest går det bra, men dessverre er det alt for mange uhell. Dette er derfor en kilde til skrekk og gru. Med derpå følgende dårlig stemning ombord. Jeg skal lære deg riktig metode. Uten bruk av baugthruer som kan være farlig å gjøre seg avhengig av. Jeg insisterer på noen ting; - ingen skal hoppe i land før båten ligger helt stille og er under kontroll. Ingen skal «holde fra» eller dytte. Det skal ikke brukes krefter, det skal ikke heves en stemme. Å legge til eller forlate kai skal være en fornøyelse. Gjerne høste applaus fra hengerøver på brygga.

Jeg skal vise deg teknikkene, og vi skal øve. Men sett av en dag hver vår til å øve sammen med den eller de du skal seile med. Det gir selvtillit som er god å ha den dagen du må legge til i stiv kuling og grov sjø. Det finnes nesten alltid hyggelig folk på brygga som tilbyr hjelp. Vær skeptisk til å ta imot denne hjelpen. Ofte skjønner vedkommende ingenting og hører ikke på hva du sier. Og så blir det problemer. Følg mine råd og baser deg på kunnskap og øving for å gjøre dette sikkert.

For det første forberedelser. Skal man ligge longside, eller i bås, eller med anker. Hekken inn eller baugen mot brygga? Ofte får folk nerver av overfylte havner om sommeren. Man kommer inn og det ser helt håpløst ut å finne en god plass. Min erfaring er at båtene bygger seg utover i havna, og når de beste plassene innerst blir forlatt så blir de ofte stående tomme i mange dager. Fordi ingen drister seg inn dit, for man vet ikke hvordan det ser ut. Jeg kjører derfor sakte for motor helt innerst i havna, ser meg ut en plass og så tøffer jeg ut igjen. Gjør klart alt jeg skal ha av liner og fendre og så kjører jeg inn igjen, godt forberedt og med lav puls.

Det finnes to typer fortøyningstau ombord, trosser og spring. Trosser holder båten stødig i tverrskips retning, men spring holder båten langs skips. Sørg for å ha lange tau til spring og litt kortere tau, gjerne med strekkavlastere til trosser.

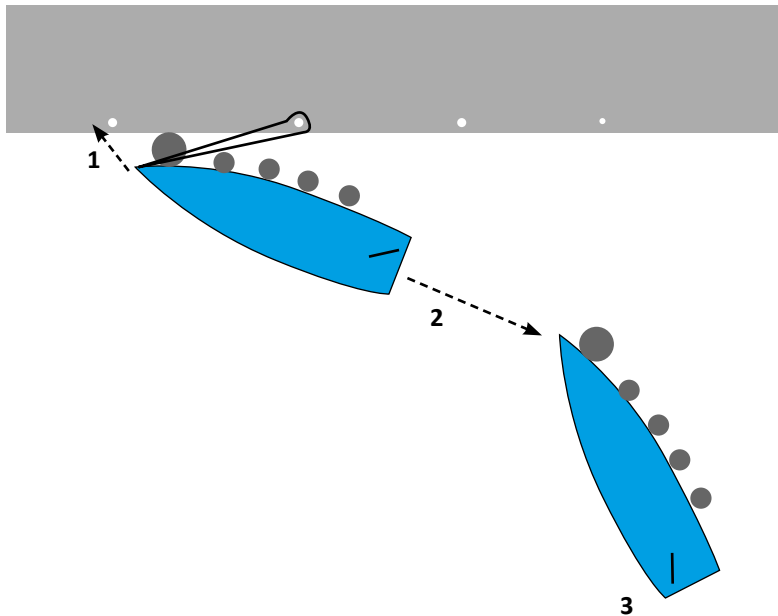
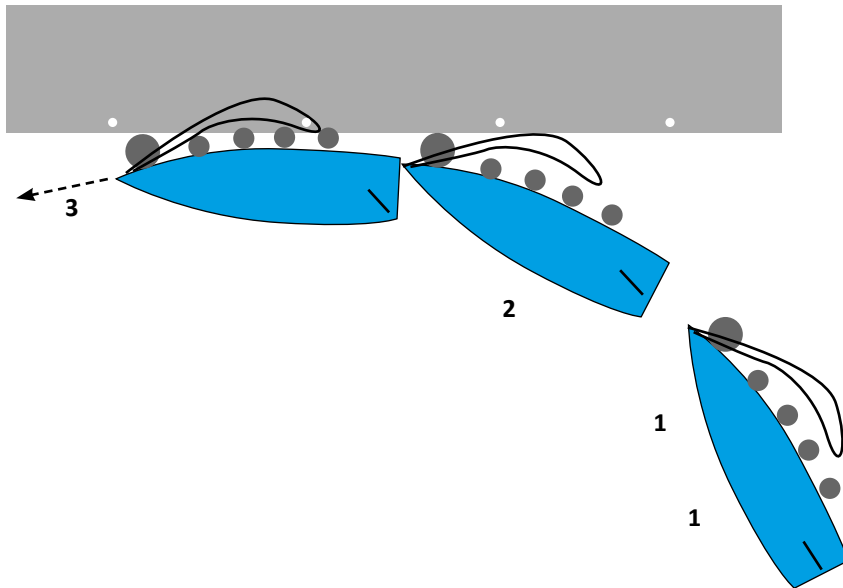
På båten festes gjerne tauene i kryssholt foran, akter og av og til midtskips. Jeg liker å bare bruke et åttetall rundt kryssholten, og så en løkke til slutt. Dette holder i massevis, låser seg aldri og er fort gjort å løsne.



SPRING

TROSSE

# Longside med spring



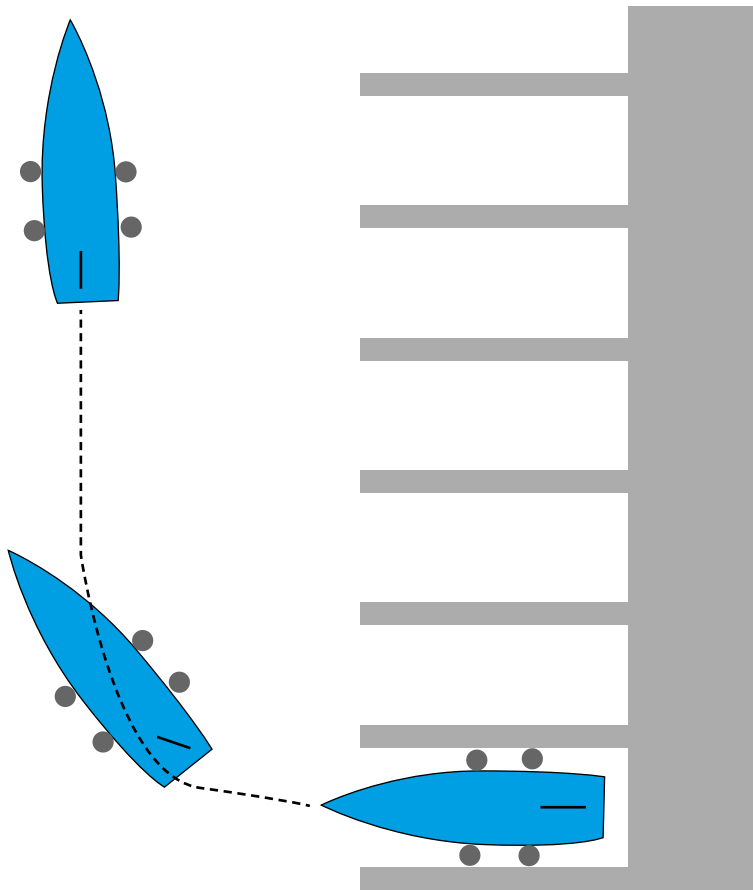
Å fortøye longside til en brygge er alltid nice. Men mange sliter. Det er det ingen grunn til. Du skal legge til ved å bruke kun et tau. Fest et tau i baugen, la det gå helt tilbake til cockpiten (men ikke så langt som til propellen), trekk enden på tauet frem til baugen igjen. Da har du en lang løkke hengende trygt lang rekka. Et spring å fortøye med. Fest en stor kulefender så langt frem mot baugen som du kan. Om det er en flytebrygge så festes den nesten helt ned mot vannlinjen. Fendre godt med vanlige fendre langs skutesiden. Styr så mot det kryssholtet du ønsker midtskips på brygga. Angrep i ca 45° vinkel. En gast står midtskips og holder løkka bredt ut på siden av båten mens du styrer inn. Når du ser brygga forsvinne under baugen retter du opp og styrer langsmed brygga. Husk du er godt fendret så om du dulter borti brygga gjør ikke det noe. Så kan gaste rolig legge løkka over kryssholtet du har siktet deg inn mot. Kjør så langsomt fremover til løkka strammer og båten stopper. Da vil gjerne hekken drive utover og baugen legge all vekt på kulefenderen foran.

Drei så roret i retning fra brygga og gi gass. Båten vil da endre retning og etterhvert ligge parallellt med brygga. Hold motoren i fremover så båten ligger stille mens dere fester trosser og et motsatt spring. Da kan du skru av motoren.

Motsatt når du skal ut. La oss f eks si det ligger båt bak og foran, det er trangt, og det blåser mot brygga. Da løsner du alle tau utenom springtauet. Legger så om roret andre veien, mot brygga og gir gass. Hekken vil da jobbe seg ut fra brygga. Når du har plass nok, er det bare å gi revers samtidig som gaste trekker springtauet av kryssholtet på brygga.

Longside utenpå en annen båt fungerer på samme måte. Men da må fendrene høyere, helt opp til dekkshøyde. Pass også på at båten du vil legge til har kryssholt midtskips.

# I bås



Her hjemme i Norge er det veldig vanlig med båser. Utriggerer fra brygga, gjerne på hver side av båten. Moderne storbåter er gjerne veldig høye i baugen. Selv om det enkleste er å gå inn med baugen først, så er det tryggere og mer behagelig å gå inn med hekken først. Da det er mye lettere å komme seg i land via hekken.

Hemmeligheten er å ha kontroll, dvs styringsfart. Om det blåser, kan vinden ta tak i båten. Og om det er vinden som styrer og ikke du, - så har du et problem. Enkelt å løse ved å gi mer gass. Ikke vær redd, det er ikke noe problem. Se deg ut en bås som passer, gå for

motor minst 4 båser rett frem forbi den båsen du vil legge til. Pass på at båten går rett frem og at du har kontroll. Så setter man båten i revers. Husk at båten har sig og det tar tid før den begynner å gå bakover. Så du må styre rett frem, selv om motoren er i revers. Først når du ser båten går bakover kan du styre den retningen. Når du når tvers av den nest siste båsen legger du roret hardt over. Fest blikket midt mellom uttriggerne og styr så, pent rett inn. Nå er det lett for mannskap å gå i land og feste trosser og spring.





# Til bøye

Å fortøye i bøye er ganske enkelt. Da bøya har en evne til å forsvinne ut av syne fra rormannens perspektiv, er det viktig å avtale håbdsignaler. Rormannen må også huske at båten har sig. Og være klar på gi kraftig revers for å stoppe når det signalet kommer. Ha et blikk på land så man får føling med om båten er i bevegelse.

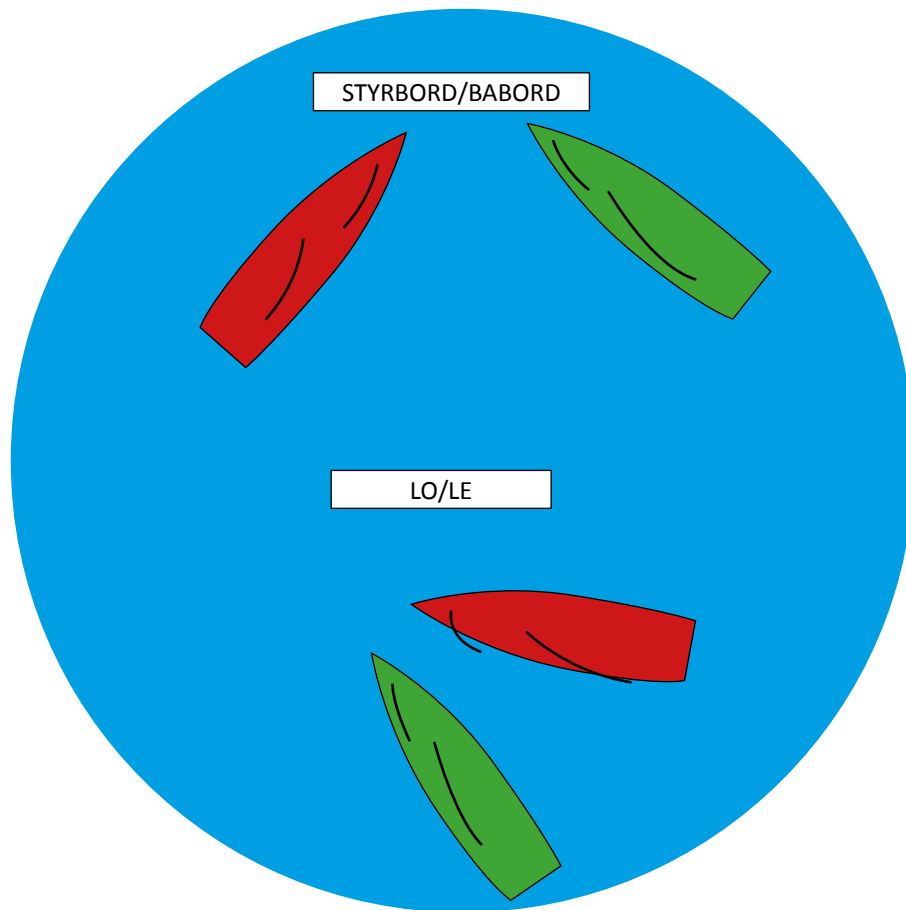
Det kan også være langt ned fra baug til bøye. En løsning kan da være å bakke

inntil, tre et tau gjennom bøya og så dra det frem til baugen.

Man kan melde seg inn i Oslofjordens friluftsråd. Da kan benytte seg av blå bøyer som er utplassert mange populære ankringsplasser lange hele fjorden.



# Retten til veien



Egentlig er dette et avsnitt som hører hjemme under båtførerprøven, jeg tar det likevel med og vi skal snakke litt om det når vi er på vannet. Å bedømme om man er på kollisjonskurs eller om man går foran eller bak en båt med retten til veien, - der finnes det noen triks. Men må nesten ses i praksis.

For det første er det et hierarki med retten til veien:

- Nyttetraffic
- Robåter og padlere
- Seilbåter
- Motorbåter

Når en seilbåt går for motor uten seil, så er den en motorbåt.

## Styrbord/babord

En båt for babord halser, skal vike for en båt med styrbord halser.

Stort sett betyr dette at man må vike for en båt som kommer fra høyre, men ikke alltid. Så om det er trangt om plassen så må man tenke gjennom hvilke halser man har (fra hvilken side det blåser).

## Lo viker for Le båt

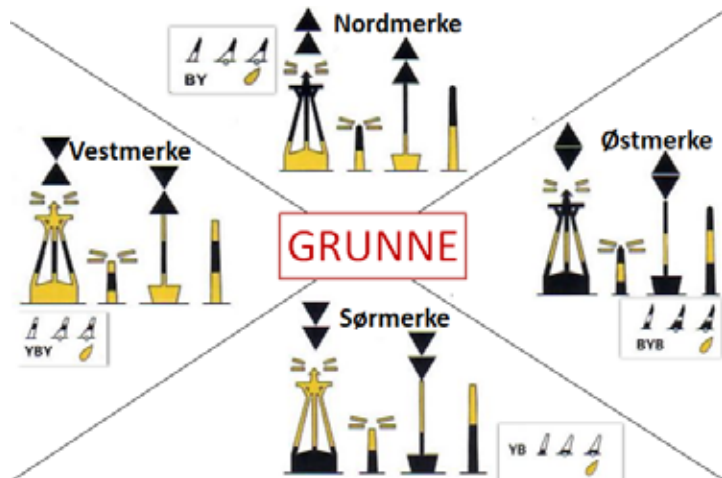
For samme halser så skal Lo båt holde av veien for Le båt.

Dette er hovedreglene. Og 99% av alle tilfeller handler om disse reglene. Så enkelt er det. Til regattaseiling gjelder et grusomt hefte som heter Kappseilingsreglene. De som har skrevet det heftet lider av sinnforstyrrelser av noe slag. Men også i regatta, så er det stort sett ovennevnte regler det handler om. Så ikke la den grusomme boka stoppe deg fra å prøve. Å seile regatta er svært lærerikt. Og ikke minst veldig morsomt.



# Sjømerker

## KARDINALMERKER



Også et tema fra båtførerprøven, som man bør ta, og ikke minst bruke tid på å studere. Men tar det med fordi jeg har noen huskereglere som kan være gode å ha.

Det finnes forskjellige typer sjømerker. Og man bør kjenne til dem og forholde seg til dem riktig. De har en lei tendens til å dukke opp når du ikke venter det, og innen du har fått sjekket kartplotter og orientert deg så smeller det. Derfor, lær deg merkene og naviger trygt.

Koster av ulike typer. Mest vanlig her i Norge. Jernstaker som markerer en grunne, ofte med en pil på toppen som ikke er til å misforstå.

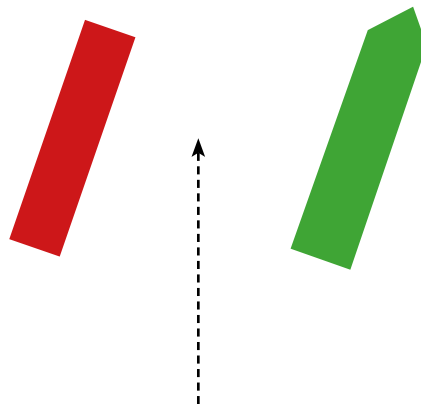
Ledsmerker. Dette er grønne og røde staker, gjerne flytende. Som markerer leden inn i havn. Leden er definert som veien inn en fjord eller til nærmeste store by. På vei inn en led skal man ha grønne merker på styrbord og røde på babord. Omvendt når man seiler ut leden. I kartet (også på karplotteren) er leden tegnet inn som en bred pil med rød og grønn running foran pilen. Det er viktig at man har merket seg dette og vet. På Svenskekysten snur leden midtveis mellom Strømstad og Gøteborg. Og plutselig skal man ha røde merker på styrbord. Dette kan være svært forvirrende. Følg godt med på kartet.

Kardinalmerker. Sorte og gule merker. Ofte med «triangler» på toppen. De markerer en grunne på innsiden av merket.

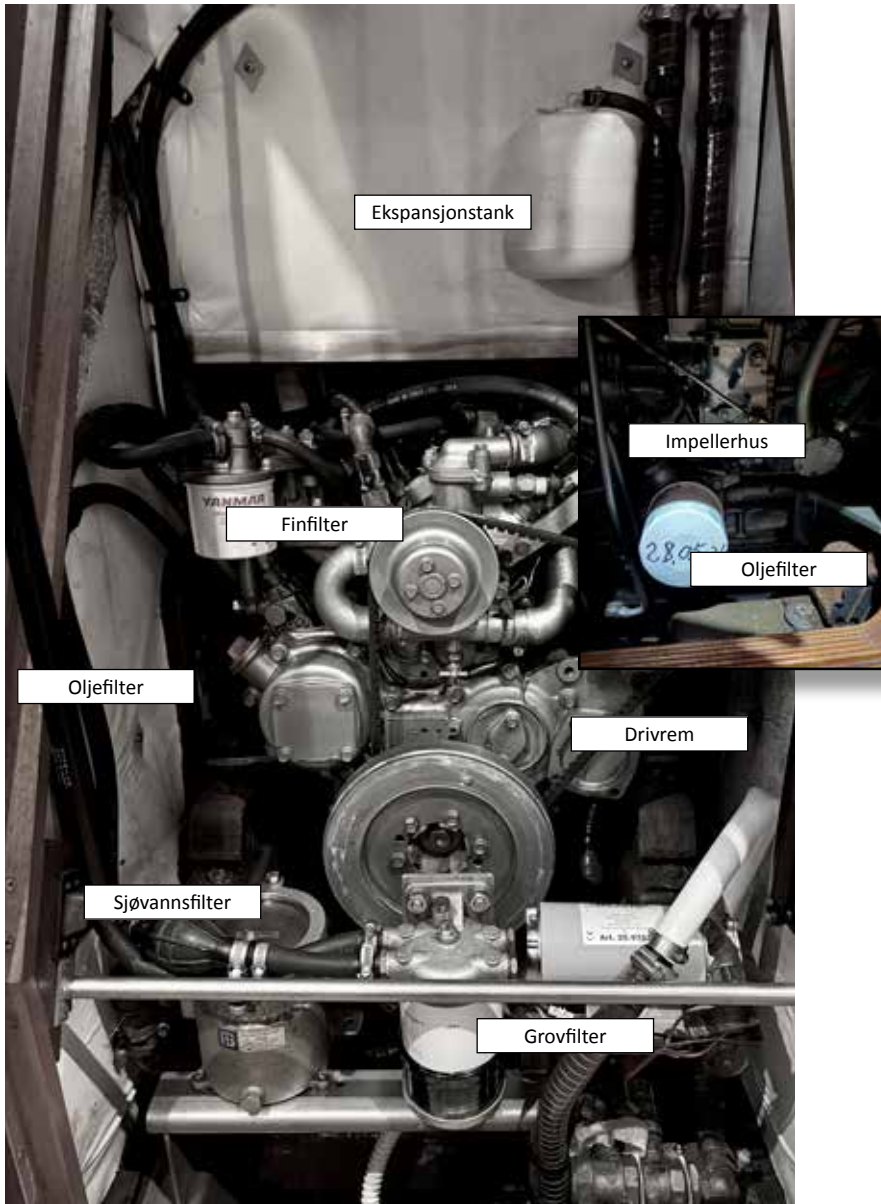
Nordmerke - gul nederst, sort på toppen, to triangler som peker opp  
Sydmerke - sort nederst, gul på toppen, to triangler som peker nedover  
Vestmerke - gul, sort, gul, - to triangler som peker mot hverandre  
Østmerke - sort, gul, sort, - to triangler som peker fra hverandre

Man skal altså passere syd om sydmerke, vest om et vestmerke, osv. Jeg tenker at piler som peker opp er nord, som peker ned er syd. Da alle kart er tegnet med nord opp. To piler som peker mot hverandre er en slags V om jeg legger hodet på skakke og myser litt. Likeså når de peker fra hverandre som en Ø. Videre; trianglene peker alltid mot sort. Med disse huskereglene er det lett å tolke sjømerkene. Men det finnes også klistremerker man får på messer av forsikringsselskap eller andre som man kan klebe opp i cockpiten.

## LEDSMERKER



# Motor



Man må nesten lære seg litt om motor skal man eie og drifte en seilbåt. Tre god grunner til det. For det første er det noen problemer som er gjenganger. Du kan banne på at dette oppstår når du er på det ytterste skjær uten mulighet for hjelp. Da er det godt å ha reservedel og kunnskap til å rette på tingene. Den andre er at verkstedene fakturerer advokathonorar for å gjøre en enkel service. For min del dreier det seg om olje og deler for ca en tusenlapp og en times jobb. For et verksted vil du fort faktureres for fire eller fem ganger det beløpet. Men verst er det at han flinke mekanikeren sitter ved sin pult og med telefon hele dagen. Duden som gjør jobben er gjerne en lærling som gir blaffen, eller faktisk egentlig ikke er kompetent. Jeg har opplevd å betale en liten formue for service bare for å oppdaget motorrommet fylt med olje og alarmer som skriker. Håndboken til din motor er heller ikke beregnet for mennesker. Den kan du glemme. Men på youtube finner du ressurser for alt du måtte ønske deg om tema. Helt spesifikt for din motor.

## Det du bør skifte hvert år er;

- Finfilter - diesel
- Grovfilter - diesel
- Oljefilter
- Olje
- Impeller (skovelhjul i vannpumpa)
- En ekstra drivrem er også greit å ha ombord.

Ha et ekstra sett av alt dette ombord, og bytt ut hver vår. Så har du en pålitelig og god maskin gjennom sesongen. Dessverre er det mye dårlig diesel rundt omkring på marinaer. Og man kan være uheldig. Diesel som ligger lenge i tanken kan blande seg med kondens og det oppstår dieseldyr. Dette

er en gugge som tetter igjen filterne og motoren vil fuske. Jeg bruker alltid å helle på noen dråper «dieseldyr dreper» når jeg fyller. Det forebygger.

Skifte olje og oljefilter er grei skuring. Motoren bør kjøres varm før man taper oljen med en spesiell tank til formålet. Filteret løsnes med et eget verktøy. Dette er ting man kjøper billig på Biltema og bør ha liggende ombord. Dieselfilterene er også enkle å bytte med dette verktøyet. Men etter å ha byttet så må dieselsystemet luftes. Man må løsne en skrue på toppen av finfilteret og pumpe til det kommer ren diesel ut. Dette kan være litt jobb så det kan være lurt å fylle filterne med ren diesel før de monteres så det ikke er så mye pumping som skal til.

Impeller hjulet sitter i et rundt hus, bare skru ut fire skruer og bytte. Sjøvannsfileret er en metallsil som det er lett å rense. Når du åpner det en gang i året finner du garantert mye gørr og rester av knust skjell.

Uansett, hver gang du starter motoren, sjekk at det kommer kjølevann ut gjennom eksosen. Om ikke så må impeller og/eller sjøvannsfiler sjekkes.

Motoren har en sjøvannskjøling som pumper sjøvann inn i en varmeveksler. Denne kjøler ned en blanding av ferskvann og glycol som kjøler ned selve motoren. Denne vesken ekspanderer når den blir varm og det er derfor en ekspansjonstank plassert over motoren. Når alt er avskrudd skal denne være omtrent halvfull. Dette bør sjekkes jevnlig da vesken kan fordampe. På samme måte må oljenivået sjekkes ved å bruke oljepinnen. Har jeg kjørt, eller skal jeg kjøre lenge for motor, sjekker jeg alltid dette.

# Vedlikehold

En storbåt representerer store verdier, å ikke ta vare på disse kan fort bli dyrt. Moderne båter er fulle av systemer og fuktig klima er en konstant fare for alt ombord. Man må ikke kjøpe en storbåt med mindre man er på det rene med at den krever stell og vedlikehold.

Vinteropplag er et tema med ulike preferanser hos folk. Mange vil ha båten på land. Andre synes båten ligger best på vannet i boblehavn. Uansett må båten forberedes for vinteren. Seilene må tas ned, brettes pent og oppbevares tørt. Mange slurver med dette med betydelig redusert levetid på seilduken som følge. Jeg mener også at båter i Norge må dekkes til med presenning. Nedbør og frost er ingen god miks for skruer og sprekker, og i alle fall ikke teakdekk om man har det. Så må motoren konserveres for å tåle frost. Ferskvannsløfyen i motoren skal være med Glykol som gir dette systemet god beskyttelse. Men saltvannssløfyen må konserveres. Steng sjøvanjnsventilen ta av slangen og la motoren suge ferskvann blandet med frostvæske fra en bøtte.

Vårpussen er en sjau. Om båten ligger på land så har man jo god tid. Fra boblehavn må båten opp og stelles. De fleste båtslipper vil spyle skroget rent for skjell og groe med høytrykk. Da er det bare å slipe lett over før nytt bunnstoff kan påføres. Husk å maskere vannlinjen godt. Jeg bruker selvpolerende bunnstoff fra Biltema, billig og bra. Men her

hersker det mange oppfatninger. Over vannlinjen må skutesiden vaskes og poleres. Om den er riktig medtatt må den kanskje også rubbes. Tung jobb dette, men svært takknemlig. Resultatet, selv for en gammel båt, er oppsiktsvekkende og gjør skipperen stolt og glad.

Motorservice er beskrevet i forrige kapitittel. Men også propell og drev krever stell. Det er skrudd på offeranoder av zink som skal la seg spise opp av korrosjon. Disse koster lite og er lette å bytte. Og en rimelig forsikring. Både drev og propell er utsatt for mye groe da vanlig bunnstoff sitter for løst. Mange velger å polere propellen helt blank og sette den inn med fett. Jeg for min del er nok for lat og velger å spraye propell og drev med «drevspray» beregnet på hurtige motorbåter. Synes dette har gitt gode resultater.

Jeg sverger til å slippsette hvert år, men det har skjedd at jeg har ligget to sesonger i vannet. Da er gjerne offeranoderne helt borte, og neste maten for korrosjonen er propellen. Dessuten gjør en nystoffet og ren båt nesten en hel knop mer fart gjennom vannet.

Enkelte båtslipper lar deg stå på land så lenge du lyster. Men man betaler gjerne pr dag, pluss truckhåndtering. Andre gir deg kun et døgn på land. Er man to personer på jobben så vil en båt opp til 50 fot kunne bli fin på et døgnns jobb.



SEILDREV OG FOLDEPROPELL

OFFERANODE



# Kostnader

En båt over 12 meters lengde som er registrert i Norsk Internasjonalt Skipsregister kan belånes til gode betingelser. Det gjør finanskostnadene spiselig for de fleste. Så er det de løpende kostnadene.

## Forsikring

Å forsikre båt er ikke det samme som å forsikre en bil. Jeg og mange meg har dårlige erfaringer med enkelte selskap. Mitt råd er å bruke en av de kjente og store selskapene, ikke spesial agenter for båtforsikring. Det kan kanskje koste noen kroner mer, men ved oppgjør er du sannsynligvis mye tryggere. En båt til ca en million kroner bør ikke koste mer enn ca syvtusen i året med kasko.

## Vedlikehold

Slippsetting og materiell som bunnstoff og polish koster for rundt titusen kroner. Men her spriker prisene veldig og det er lurt å innhente tilbud. Kanskje spandere en tur utenfor storbyen.

## Havneleie

Det er store forskjeller på havneleie. Men du må ha en fast plass et sted og man slipper ikke unna. Med mindre man har en privat brygge. For min del koster sommerhavn ca femtusen, og vinterhavna omtrent det samme. Men det finnes rimeligere steder, - og langt dyrere. Vet om havner som fort kan koste seksti til åttitusen. Om man ønsker å slippe billigst unna kan det

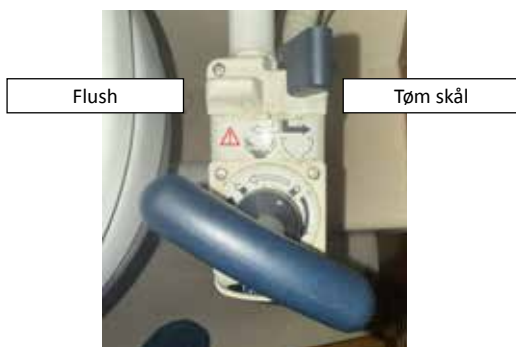
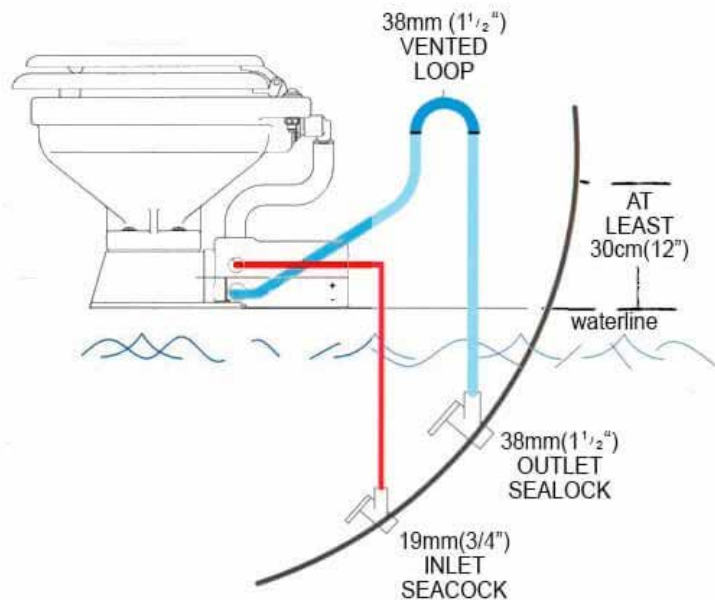
være lurt å orientere seg lengre ut i fjorden.

## Slitasje

er et tema, særlig på seil. Men om man er flink til å ta vare på dem så kan de holde i veldig mange år. Av og til kan det anbefales å la seilene overvintre hos seilmakeren med service og reparasjoner. Om man steller pent med motoren så kan det også holde i veldig mange år. Men slurver man med oljeskift og stell kan en ny motor fort koste tohundre laken eller mer. Et teakdekk kan også være en «bombe». Steller man det, og dekker til båten godt, så kan det holde seg pent lenge. Men begynner det å råtne så er det en stor kostnad. På moderne båter er teak limt på glassfiberen. Men i gamle dager var den gjerne skrudd fast i dekk. Da vil det lure seg vann inn gjennom skruehull og distansematerialet i dekket blir morkent. Da snakker vi fort store penger. Å kjøpe bruktbåt med teakdekk er risikosport. Selve glassfiberen ser ut til å holde nærmest uendelig. Om man polerer og vasker så ser selv en gammel båt skinnende vakker ut.

Alt i alt så koster det å drifte en storbåt. Men ingenting er gratis og mange velger storbåt fremfor hytte, og i et slikt perspektiv er de løpende kostnadene svært spiselige og ingenting å være redd for.

INSTALLED ABOVE WATER LEVEL



## VVS ombord

Du trodde kanskje du slapp unna som mekaniker, men neida, rørlegger må du før eller siden også være. De fleste båter er utstyrt med pumpedo, De fleste seilere har hatt den tvilsomme gleden av måtte gjøre service på disse.

Den største brukerfeilen er at man ikke pumper gjennom nok vann. Det er mekanikk inne i pumpa og det er rør som går høyt opp under dekk (vannlås) før de går ned mot septiktank eller skroggjennomføring. Det er ikke greit å ha masse avføring liggende inne i mekanikk og rør. Så først pumper man vann inn. Så vrir man en bryter til «tom bolle» posisjon og pumper vann og avføring ut. Derneft gjentar man prosessen. Etter mitt skjønn minimum 5 ganger. Man fyller potta med rent vann, og tømmer. Fem ganger. til slutt forlater man toalettet tørt. Og rent.

Av og til opplever jeg at skåla fyller seg ca en tredjedel med vann etter at jeg har pumpet den tørr. Da har det dannet seg urinsyre på en «jokerventil» som sitter i bennet mellom pumpa og avløpet. Det er greit å ha et par sånne gumiventiler liggende. Veldig fort gjort å bytte ut, og ingen stor grisejobb.

Jeg har hatt kvinnelige gjester som har tenkt at det tynne avløpet sikkert er et fint sted å kvitte seg med en tampong. Man får jo lyst til å myrde. Men også papir kan bli et problem. Jeg har av utallige dårlige erfaringer lært meg å legge papir i en dertil egnet container under vasken slik at kun avføring går gjennom systemet. Det har spart meg for mange problemer.

Nå har symbolpolitikere vedtatt at det er forbudt å tømme båtseptik i Oslofjorden. Flott det. Pumpestasjonene er for såvidt greie og enkle i bruk. Og ingen møkkajobb på noen som helst måte. Men det skal sies at ekspertene mener bæsjen ikke er problemet, men urin. Fordi denne inneholder nitrogen. Vissnok det som er problemet for fjorden. Samtidig har Oslofjorden 400 renseanlegg og kun 4 av dem rens for nitrogen. Jeg skal altså seile til nærmeste pumpestasjon for tømme nitrogenet der, så de kan pumpe det ut i vannet igjen. Ja ja.

# Elektro



Båten har to systemer, ett 220 volt system som man kobler til land og ett 12 volt system ombord. Landstrømmen sørger for varmtvann ombord og via en lader holder den batteriene fulladet og i god stand. Batteriene kan også lades med f eks solceller eller vindturbin. Jeg har veldig god erfaring med solceller. Med to stk 110 watt paneler lader jeg mer enn jeg forbruker på en god sommerdag. Det er deilig å kunne la kjøleskapet stå på uten å være redd for å lade ut.

Normalt har man forbruksbatterier og ett dedikert startbatteri. Tanken er at om man er uheldig å lader ut forbruksbatteri så skal man alltid kunne starte motoren som i sin tur vil lade forbruksbatteriene. Og også varme opp varmtvann så lenge motoren går.

Mye ny teknologi har gjort strømlivet ombord mye bedre. Særlig nye Lithium batterier er en stor forbedring. Disse holder effekten mye lengre enn de gamle blybatterier og de lar seg lade opp mye fortere. De koster fortsatt litt, men er en investering jeg ikke kan anbefale nok. De krever gjerne en mo-

derne landstrømslader som er innstilt på Lithium. En kraftigere dynamo på motoren kan også være lurt, da disse batteriene tar i mot all den ladningen de kan få. Med en sånn installasjon kan man også montere en inverter som gjør om 12 volt til 220 volt. Jeg må si følelsen av å ligge alene på svai i havgapet og brygge en Nespresso kaffe på dette systemet etter morgenbadet. Uslåelig.

Et problem som kan oppstå er overledning i systemet. Det kan være en koblingsfeil som gjør at det oppstår en kryptstrøm mot jord mens man ligger med landstrøm. Dette kan by på tæring i metallet, i verste fall spise opp propell og drev under vann. Det anbefales å montere en galvanisk skille på jord rett innenfor kontakten i skroget. Dette er svært enkelt og koster ikke meget. Det heter gjerne en anode-protector. Fordi den bidrar til å redusere tæring på offeranodene skrudd på propellen eller seildrevet.

# Navigasjon

Dette er et ekstremt vanskelig tema som takk og lov har utviklet seg og blitt vesentlig enklere. Man bør og skal ha papirkart ombord, men jeg skal være ærlig, - jeg har ikke brukt dem på sikkert tjue år nå. Moderne digitale kart er så mye enklere å bruke, og de skiller seg fra papirkartet med den spesielle egenskapen at de forteller deg hvor du er, og hvor du peker, dirkete i kartet.

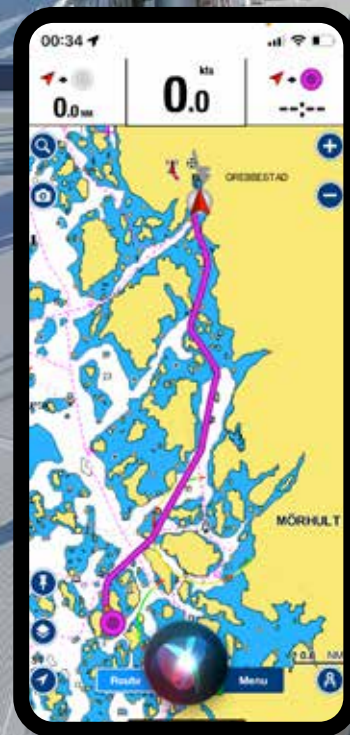
Det hevdes fra en rekke hold at papirkart er gull verdt den dagen du er tom for strøm eller har en elektrisk feil. Joda, selvfølgelig. Men jeg har mine kart på plotter, på telefon, på padde, på PC. Å tenke seg at alt går tom for strøm samtidig virker litt søkt. Og av og til holder man på gammel teknologi av gammel vane litt for lenge. Mitt budskap er i alle fall at de digitale løsningene er suverent gode.

Det finnes en rekke løsninger, noen er gratis og helt OK, og noen koster et årlig abonnement. Jeg tenker at Navionics virkelig er verdt den årlige summen. Fantastisk gode kart, og mange fine funksjoner. Ikke minst en «auto route» funksjon som er helt fantastisk. Litt som vi er vant med fra bil, men mellom holmer og skjær. Jeg seiler mye alene, og

da er det en del å passe på. Å kunne lene meg på en slik funksjon har vært helt gull. Jeg har funnet ruter mellom holmer og skjær, langt utenfor den busy hovedledet. Kommet meg bort fra støy og hekksjø fra store båter i 40 knop, og nytt freden i et paradys. I områder som ser ut som «fluelort» på et papirkart, områder jeg aldri hadde turt å besøke om ikke jeg kunne støtte meg til denne funksjonen i kart appen. Når det er sagt så skal selvfølgelig ruten tolkes og vurderes. Den er ikke 100%, men altså pokker så bra.

Så har jeg en bønn. Alle moderne devices har et valg mellom baug opp og nord opp. Millenialsene er vant med retning opp på google maps og jeg ser mange har det. Gjør meg en tjeneste sett nord opp som standard. Jeg lover før eller senere vil det redde en situasjon.

Både båtførerprøven og D5L sertifikatet har endel grunnleggende navigasjon som pensum. Jeg vil anbefale å ta disse kursene. Navigasjon er gøy, det gir en mesteringsfølelse og trygghet. Jeg skal snakke litt om det på kurset, men her er andre kilder mer på sin plass.



# Lanterner

En seilbåt har to lanterner i baugen. Den på babord er rød (som ledsmerke) og den på styrbord er grønn. Og så har man en hvit lanterne akter.

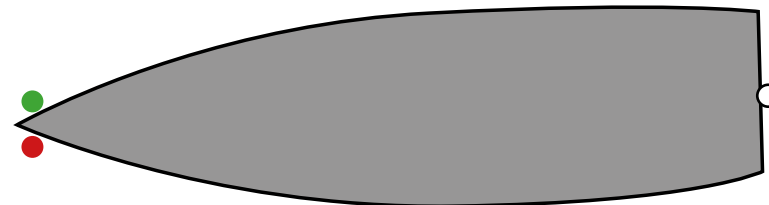
Om man møter en annen båt om natten så vil en rød lanterne signalisere at man må vike. Fordi den kommer fra styrbord. Samtidig er lysvinkelen innrettet slik at om man ser kun akterlanteren så tar man båten igjen og har vikeplikt.

Midt på masten sitter en motorlanterne. En klassiker å er ha denne tent mens man seiler for da ser man genuaen og lusene. Men da er man pr definisjon motorbåt, uansett hvor mye motoren er skrudd av. Motorlanteren sitter altså over seillanterner. Man kan ha en «tricolor» i mastetoppen. I stedetfor tre

lanterner på dekk. Dette sparer strøm når man seiler. Men når man går for motor, så må fortsatt lanterne på dekk brukes, fordi motorlanteren må være øverst.

Så har vi en ankerlanterne rundtlysende hvitt når vi ligger for anker om natten.

I gamle dager var vi litt sparsommelige med alt dette fordi pærene trakk mye strøm. Som det er nå, med LED pærer, er ikke det noe tema lenger. Og sikkerheten kommer ikke til noen kost å snakke om. Så ha disiplin med lanterneføringen.





# Autopilot

Turseilerens beste venn. Uansett hvor glad du er i å sitte til rors, så er det befriende å slippe av og til. Om man seiler solo eller med uerfarne gjester så er den også en uvurderlig hjelp. Den har blitt helt vanlig på storbåter av alle slag. Men på eldre båter må man belage seg på ettermontere eller oppgradere til nytt, fordi her er det stor forskjell på nytt og gammelt.

Til mindre båter har man gjerne en løsning med en motor man fester til selve rattet med en drivrem, eller om båten har rorkult, så er autopiloten som en arm man hekter på. Denne har da en stang som beveger seg ut og inn. Men på større båter er det normalt et mer solid system. Det består av en pumpe under dekk som er koblet til rorstammen, så er det et elektronisk kompass i bunn av båten, og et kontrolldisplay ute. Alt sammen koblet til en «hjerne» som tolker input og styrer båten. Kvaliteten på disse tingene er rett og slett helt utrolig blitt. Og jeg innrømmer gjerne å bruke autopiloten 90% av tiden til sjøs.

En moderne autopilot er i tillegg koblet til båtens andre instrumenter. Det gjør at den kan styre båten på tre ulike måter;

**AUTO**  
**TRACK**  
**WIND**

**Auto** er enkleste løsningen, og den jeg bruker mest. Når du har funnet riktig kurs, så trykker du bare på knappen og båten følger kompasskursen. På displayet kan du justere denne kursen +/- 1° eller 10°. Veldig enkelt. Når du vil ta roret selv må du først trykke **STANDBY**. **TRACK** får autopiloten til å styre etter en rute du har laget i kartet på plotteren. Dette kan være nyttig for motor på en rute med mange kursjusteringer. Riktignok en funksjon jeg bruker veldig lite, er nok mest populær på motorbåter.

**WIND** er strålende. Her henter autopiloten vinddata fra instrumentene og styrer båten etter vindretning. På kryss vil den da endre kurs om vinden skifter retning. Om du seiler solo er det en **AUTOTACK** funksjon som kan få båten til å slå automatisk over på den andre halsen og på samme vindvinkel. Så kan man som seiler håndtere genua og seiltrim i ro og mak mens autopiloten gjør resten. På lens er funksjonen enda bedre. Man velger å legge vindvinkelen på 175° eller 185° bakfra og kan da seile trygt uten fare for ufrivillig jibb.

Med **ORCA** kan en moderne autopilot også styres trådløst fra smarttelefon eller Apple Watch. Dette kan høres ut som en gimmick, men er faktisk en veldig fin funksjon.

# Instrumenter



Kartplotteren er verdt sin vekt i gull, og koster jo ofte deretter. Men altså fenomenalt. Samtidig er det flotte apper for telefon og nettbrett som gjør akkurat samme jobben. Ulempen er at disse ikke er like lyssterke i sollys. Og av og til for følsomme for regn og vann. Da er en dedikert kartplotter løsningen. Det finnes ulike merker og modeller. Og med det ulike kvaliteter. En del av det som tilbys er etter mitt skjønn helt ubrukelig. Pussig nok de billigste. Men altså du kan spare på mye, men ikke på dette. Det kommer hele tiden nye modeller og om du skal installere nytt, vil jeg anbefale å gå på en messe eller en stor forhandler hvor du kan sammenlikne. Finn et sted på kartet du er kjent og se med egne øyne. Det er overraskende stor forskjell mellom fabrikantene. Personlig synes jeg B&G er veldig bra. Men også norske ORCA har er en besnærende og veldig moderne løsning det er verdt å studere. Men dette kan endre seg innen du leser mine tanker om dette.

Utover kartplotter finnes det nesten ikke grenser for hva du kan bruke penger på. Instrumenter som viser vindretning, vindstyrke, fart gjennom vannet, og seff badevannstemp. Veldig fint alt sammen. Jeg bruker endel SOG vs KTS. (Speed over ground vs Knop gjennom vannet). Dette forteller meg om strøm. Seiler jeg fortere over grunn (SOG) enn gjennom vannet (KTS), så har jeg medstrøm. På vei ut Drøbaksund er dette interessant. Om jeg har motstrøm vil jeg holde meg nær land på vestsiden, motsatt vil jeg være mest mulig midt i. Jeg sparer kanskje et kvarter på det,

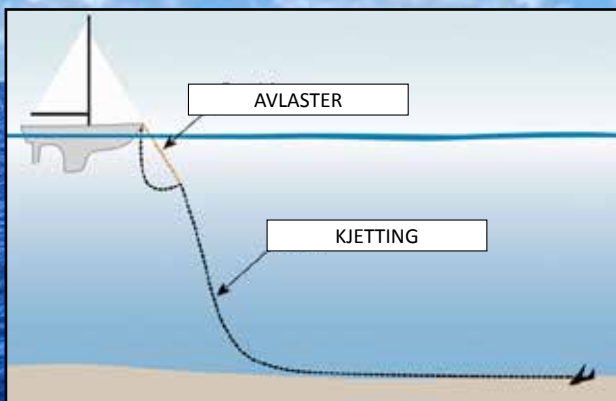
men handler jo ikke om det, - det handler om at det er gøy å finne ut av sånt, og bruke det til min fordel. Jeg synes også TWS (true wind m/sek) er interessant. Ofte når man seiler med vinden så seiler man tilnærmet like fort som vinden og det virker ikke som det blåser så mye. På vei inn i havn eller ved skifte av kurs er man kanskje ikke forberedt på at det har blåst kraftig opp, fordi man ikke merker det ombord. Å ha et display med TWS, er en god reality check før man gjør noe annet.

AIS (Automatic Identification System) er en relativt ny funksjon vi har fått tilgang til i lystbåtflåten. All nyttetraffikk er pålagt å ha det. Her kan du se andre båter og hente informasjon om dem direkte i kart som har AIS overlay. Man kan også montere egen sender/mottager slik at andre fortøyer ser deg. Veldig nyttig og stor sikkerhet i slikt utstyr.

Radar var før noe man måtte ha spesialutdannelse for å begripe. Ikke slik lenger. Nå kan radarbildet legges som et «over lay» på kartet og dette gjør hele funksjonen mye enklere å tolke. Også dette stor sikkerhet, ikke bare i tåke.

VHF telefon er godt å ha. Kommunikasjon med andre skip gjort enkelt. Og selvfølgelig nødannrop på kanal 16 dersom du virkelig er i trøbbel. Det virker langt utenfor GSM dekning og er en selvfølge på stor båt. Det kreves et eget VHF sertifikat for å få lisens. Dette er ikke krevende, du kan gjøre det gratis på nett og krever en kveld med lesing. Kanskje to. Avhenger.

# Ankring



Å ligge på svai er bare det aller beste. Ikke slite i tau, gnisse fendre eller høre naboen krangle. På svai er den ultimate ferieidyllen. Til og med gratis. Moderne storbåter har som regel en kraftig ankervinsj i baugen og standarden er 50 meter kjetting. Ankeret kan være fra 15 til 30 kilo eller mer, avhenger av båtens størrelse. Typen anker er en uendelig diskusjon blant seilere. Og etter mitt skjønn en smule akademisk. I praktisk bruk handler det mye kjetting. Kjetting er tungt. Tommelfinger regelen er tre ganger så mye kjetting som dybde. Dette betyr i praksis at det helst ikke bør være mer enn ti meters dyp, da det går med minst tretti meter kjetting. Men jeg vet det er langturseilere som ler av dette. Ute på de store havene er det dypt, selv nær land og jeg har vært med på ankre på femti meters dyp utenfor Grand Canari, med hele Atlanterhavet som neste om vi skulle dregge. Men det går som regel bra.

Nå finnes det flere apper med ankealarm hvor man kan legge inn en toleransegrense for alarmen. Gjerne som en sirkel rundt båten. Norske ORCA har et fascinerende system hvor man kan tegne inn på skjermen grenser etter behov. Det er klart alt dette gjør at man sover bedre.

Kjetting er som sagt veldig tungt, og for en seilbåt er det ikke optimalt å ha mer enn 50 meter i baugen, det er egentlig ille nok. På en regatta eller over store hav, ville jeg om mulig stuve kjettingen under dørken midt i båten for å spare vekt i baugen. Dette gir bedre gange i sjøen.

Men om nå 50 meter er for lite, så kan man skjøte på tau. De fleste ankervinsjer trekker både tau og kjetting og det finnes overganger som gjør dette helt smud.

Når kjettingen er ute og du ligger trygt, så binder man et tau i kjettingen som man gjør fast i kryssholtet. Så slippe man ut mer kjetting så den henger slapt fra vinsjen ned til knuten på tauet. Da er det kryssholtet som tar belastningen og ikke vinsjen. For det første er dette en avlastning på dyrt utstyr, men også fordi man slipper lyden av kjetting som vil vandre over hjulet fremme i baugen og lage helt uholdbare lyder under dekk.

Når man bruker vinsjen har man alltid motoren igang for å levere strømmen vinsjen trenger. Er det mye motvind når ankeret skal opp så er det også lurt å bruke motoren til å kjøre båten opp mot vinden for å avlaste vinsjen.



# Sikkerhet

Mange spør meg om jeg er redd når jeg legger ut på turene mine. Og jeg svarer at ja igrunnen, men straks jeg har kommet meg over Bygdøylokket, parkert og ombord så slapper jeg av. Dårlig humor selvfølgelig, men jeg må si jeg føler meg veldig trygg. Det er klart ting kan skje, men det kan skje overalt. Og vi lever i et samfunn hvor alle skal overbeskyttes. På båter over 8 meter er det ikke påbudt å bruke redningsvest. Men jeg har den liggende klar, gjerne under spray hood så den er lett å ta på. Og når det blåser så det er naturlig med tungt tøy, så er den en del av pakka. Jeg fester meg også med en sele til båten dersom jeg opplever fare for plutselig broach. Det kan skje med store bølger bakfra som kan få båten til å krenge kraftig. Da kan det være godt å være bundet fast. Men beste sikkerheten er jo ikke å gå ut i sånt vær. Er jo bare duster som gjør sånt.

Brann er et annet tema. I motorrommet kan ledninger slites og kortslutte. Kombinasjonen gammel oljesøl og gnister er ingen suksess. Da er det viktig å ikke åpne motorlokket. Mer luft gir brannen næring. Alle motorkasser har et lite hull man stikker en slange fra brannslukker inn i. Veldig viktig å ikke gjøre annet enn det. Byssa er også et sted det kan brenne. Her et et branntepper beste løsningen. Det bør ligge et slikt ved siden av komfyren.

De fleste båter har en propangass komfy. Denne gassen er veldig eksplosiv. Og en eksplosjon er svært farlig. Ute er gjerne gassflaskene plassert i et rom som er drenert, så en lekkasje der er ikke farlig. Gassen renner rett ut i naturen og oppløses. Inne kan man stenge av gassen i overgangen mellom rør og slange mot komfyren. Dette gir også sikkerhet. Propangass er tyngre enn luft. man bør derfor ha en alarm lavest mulig i båten. Om den går, eller om det er andre ting som gjør at man mistenker lekkasje så må båten umiddelbart forlates og fagfolk må komme.

VHF radioen er uvurderlig til å kalle på hjelp. Alle skip lytter til kanal 16, og sjansene for å bli hørt, selv langt utpå havet er gode. EPIRB er et satellittbasert nødsignalsystem. Det finnes store moduler man har ombord og små personlige sendere man kan ha på seg i beltet eller som en del av flytevesten.

Raketter, livbøye og kasteline er ting som man skal ha ombord. Vite hvor er, og hvordan det brukes. Manøver for mann-over-bord bør det trenes på og snakkes gjennom før man legger ut på lengre turer. En redningsflåte er jo også fine saker. Men det er veldig mange historier om folk som har gått i flåten og omkommet, mens båten er funnet flytende lenge etterpå. Et moderne skrog synker ikke. Det beste er å holde seg ombord så lenge som overhodet mulig.

# Ord og uttrykk

Styrbord	Til høyre i fartsretningen
Babord	Til venstre i fartsretningen
Lo	mot vinden
Le	fra vinden
Kryss	Seile mot vinden
Slør	Seile på tvers av vinden
Lens	Seile med vinden
Opp	styre mot vinden
Ned	styre fra vinden
Falle av	Styre ned fra vinden
Ta høyde	Styre opp mot vinden
Genua	Forseilet festet på forstaget
Storseilet	Festet til masten og bommen
Skjøter	Tauene som justerer vinklen på seilene
Fall	Tauene man bruker til å heise seilene
Reve	Redusere seilføring
Dørk	Gulvet
Bysse	Kjøkken
Lugar	Rom
Forpigg	Lugaren i baugen
SOG	Speed Over Ground
KTS	Knop gjennom vannet
TWS	True Windspeed
TWA	True Wind Angle
AWS	Apparent Wind Speed
AWA	Apparent Wind Angle
COG	Kurs over grunn (kan skille seg fra magnetisk kurs)

