

GODE TIPS TIL SEJLADS

I DE VARME LANDE

TEKST & FOTO STEEN ENGELSTOFT



Selv om Shubidua i deres ironiske og alternative nationalsang fra 1978 frimodigt skriver, at 'de varme lande er noget lort', vil læsere af beretningerne fra Troldands sejlads vide, at det bestemt ikke er sandt. Derimod er det rigtigt, at sejlads i Middelhavet byder på markant anderledes forhold og udfordringer dem, end vi er vant til i Skandinavien.

Først og fremmest er klimaet helt anderledes og vanskeligere at forudsige end i vores område, hvor de østgående lavtryk garanterer en vis stabilitet i forandringerne. Dertil kommer, at det faktisk kan blive endog særdeles varmt, når solen skinner fra en skyfri himmel 12-14 timer uden afbrydelse, så man bør beskytte sig mod dens virkninger. Også marinaer og fortøjningsmuligheder fungerer helt anderledes, end vi er vant til. Vi har derfor samlet nogle af de små ting, man især skal være opmærksom på, hvis man er i gang med at forberede sig til den store tur.

Anløb af havn eller marina

Ved anløb af fremmed havn på en tur i danske farvande er man normalt selv overladt til at finde en tom plads, der helst skal være markeret med et grønt 'ledig til...' skilt. Havneopsynet ser man først, når der skal opkræves penge eller kontrolleres, at der er betalt i en af de dertil opstillede automater.

Der går ikke lang tid, efter man er begyndt at sejle mod vest og syd, før man opdager at der kan være anderledes orden på sagerne. I Sydengland er det helt almindeligt at ligge for udlagte bøjer, og selv hvis man bruger eget anker, kan man komme til at betale for det. Marinaer ser gerne, at man melder sin ankomst via VHF-radio, så de kan anvise en plads og hjælpe med fortøjningerne. Vi lærte det hurtigt første gang, vi var i Dover, hvor vi var sejlet ind i Marinaens bassin, inden vi kaldte marinakontoret, hvorefter Rosemarie over radioen blev irettesat med ordne: "*We would appreciate Madam, if you call the marina-office before you enter the marina*", så fik vi den.

Flydebroer er normalen i de fleste marinaer, og i middelhavsområdet anløbes enten med stævnen eller med hækken (mest almindeligt), hvorefter der 'fortøjes' mellem 'ponton' og en fast trosse til et bøjanker (typisk en betonklods) i havnebassinet. Denne så samles op med en tynd line, fastbundet til kajkanten. I mange mindre havne især i den østlige del af Middelhavet ligger man imidlertid ved offentlige bykajer af beton. Selv om der eventuelt skulle være plads til at ligge langskibs, er der ofte så meget uro i bassinet, at det bliver ubehageligt. Da det endvidere slider unødigt voldsomt på fenderne, undgår vi det

helst, og må så også her ind til molen med stævnen eller hækken og benytte eget ankergrej for at holde god afstand. Er der mange besøgende, kan der ofte opstå 'konflikt' mellem de mange ankre. Det kan være ganske underholdende at se på, hvis man ikke selv er involveret.

De fleste vælger at gå med hækken ind, så man kan bruge hovedankret med kæde og (helst et elektrisk) ankerspil, der jo alligevel ligger klart. Dertil kommer det, at det angiveligt er enklere at forlade pladsen igen. Vi foretrækker derimod som oftest at lægge stævnen til molen. Dels fordi det er vi jo vant til hjemmefra, dels fordi det manøvremæssigt er lettere, og endelig fordi det giver mere privatliv i cockpittet. Her kræves det imidlertid, at man har et fornuftigt hækanker, der på en gang er tilstrækkeligt og som samtidig kan håndteres. Vi har valgt et Fortress aluminiumsanker af Danforth-typen. Det er på grund af den lave vægt perfekt, især fordi trækkets retning jo, så at sige pr. definition, ikke ændrer sig. Ved anlægning med stævnen først kræves en stævnstige. Der findes flere forskellige fine stiger på markedet, tilpasset forskellige ankertyper. Da vi udskiftede vores anker (fra 16 kg Delta til 20 kg Rocna) blev stigen imidlertid ubrugelig, og vi måtte overveje mulighederne.

Da det som sagt er normalen at lægge til med hækken først, er stort set alle både i Middelhavet udstyret med en gangplanke, en såkaldt 'paserelle' (der selv på mindre både kan antage ganske anseelige dimensioner) og det ser ærlig talt ofte lidt komisk ud, fordi der ikke er plads til at stuve dem under sejlads.

Det er derfor en god idé, hvis flere forskellige funktioner kan kombineres og vores gangplanke kan om nødvendigt alternativt bruges som fenderbrædt. Når den ikke er i brug, er den fastspændt med U-bolte til to sceptre, og kan evt. bruges til at fastspænde ekstra ekstra dieseldunke. Vi savnede imidlertid vores stævnstige og fandt en dygtig spansk smed i Sant Carles, der ombyggede den, så den nu igen kan bruges. I mellemtiden havde vi imidlertid lært, at der også er fordele ved at ligge med hækken ind. Det har f.eks. sin egen charme at kunne deltage i livet på en græsk bykaj, hvor de små taverner ligger som perler på en snor.



Noget om varme

Middelhavssejlere benytter næsten altid et permanent solsejl (en bimini), også når man er til søs. Det er typisk væsentligt bredere end et normalt cockpittelt og sidder placeret så højt, at der kan komme luft mellem det og sprayhooden. I en nord-europæisk sommer er det vanskeligt at forestille sig nødvendigheden af denne investering, og vi valgte da også (igen) et kompromis, og fik syet vores cockpittelt med løse sider og bagstykke. Det er således muligt at bevare toppen på som solsejl (også under sejlads da vi skøder storsejlet foran skydekappen).

Da toppen imidlertid er fastgjort på sprayhooden er problemet med denne løsning, at der der altid (i det mindste når man ligger for anker) er læ i cockpittet, hvor man jo helst vil kunne mærke den kølende brise. Vi fik derfor, mens vi var i Barcelona, syet lynlåse i vores sprayhood, så vinduet kunne lukkes op og give fri gennemstrømning af luft.



Skygge er vigtigt

Senere har vi endvidere, af gamle sejl, selv lavet et solsejl der på få minutter kan fæstes under bommen og spændes op mellem vores dobbelte hækstag og topvanterne. Dette giver væsentlig bedre skygge, og kan sættes selv om sprayhooden er lagt ned.

Dette solsejl kan sættes op på tre minutter og fungerer fint på ankerpladser og lignende. En effektiv tilføjelse til solsejlet er et 'skyggenet' fremstillet af et billigt (€1/m²) net-materiale af plast, som kan købes overalt i Middelhavslanene, hvor det bl.a. bruges i forbindelse med dyrkning af grøntsager. Problemet med denne løsning er, at den må væk under sejlads.

Men solen er stærk, og vi har set mange interessante forsøg på at beskytte sig mod dens stråler og stadig sikre, at de svage luftstrømninger kan køle i cockpittet. I det hele taget det at forbedre gennemstrømning af frisk luft i skibet af vital betydning for ens velbefindende om bord,

nætter med mere end 25-26° kan blive den rene kamp mod våde lagener.

Når det er allervarmest og vindstille kan en lille ventilator gøre hele forskellen mellem det ud- og det uudholdelige. En eller anden form for kulsejl (i dag bruges det engelske ord: Windscoop vist mest) er en stor behagelighed. Vi har fremstillet en af to tynde sejlpinde og en stump gammelt sejl og sætter det ved enhver lejlighed, til ankers såvel som i havn.

For mange er det bedste ved en ankerplads i Middelhavet, at man kan få sig en morgensvømmetur i vand af behagelig temperatur. Så snart man bevæger sig uden for Skagen, bliver vandet meget mere saltholdigt, og i Middelhavet kan det nærmest være ubehageligt for øjnene, og det er helt nødvendigt at kunne skylle sig af efter en morgendukkert. Vi har derfor monteret en ferskvandsbruser på hækken. Der skal bare bruges nogle få liter, og det er en enorm behagelighed.



Forsyningsproblemer

Mange steder i Middelhavet er det ikke så nemt at komme til forsyninger, som vi er vant til fra hjemlige farvande. Man ligger for anker eller ved en bykaj, hvor der ofte hverken er strøm og vand, og hvor diesel heller ikke altid er umiddelbart tilgængeligt. Med hensyn til strøm er det vigtigt at sikre, at man i videst muligt omfang er selvforsynende.

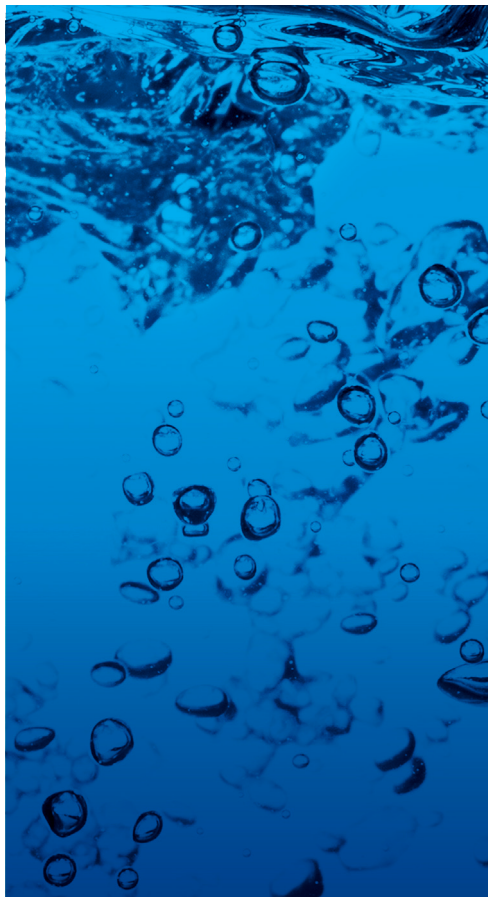
Dette emne kræver en hel artikel i sig selv, men kort sagt er det vigtigt med en effektiv generator på motoren suppleret med solceller. Hvad angår det flydende (og her taler jeg om vand og diesel), er det nødvendigt med ekstra løs tankkapacitet, så man kan hente ved fjerntliggende tankstationer og vandhaner, f.eks. på en taverna.

På Troidand har vi derfor, ud over den normale tankkapacitet på 185 liter, yderligere dieselkapacitet på 60 liter fordelt på tre 20 liters plastdun-

ke. Det kan imidlertid være et problem at fylde på hovedtanken, uden at spilde diesel overalt. Vi har derfor fundet en fin enkel hævert som via en slags kugleventil i den ene ende og efter et par hurtige pumpeslag med slangen, klarer opgaven nemt og med en renligt overførsel.

Vores kapacitet af ferskvand er på 200 liter, som for to personer i normalsituationen strækker en uges tid. Vi drikker gerne vandet fra tanken, fordi vi har monteret et kulfilter, der tager eventuel dårlig smag (alt fra mudder til klor, men ikke bakterier). Har vi ikke adgang til vand fra kajen, har vi som en nødløsning 4 x 15 liter foldbare plasticdunke, der fungerer fint, når alt andet glipper. Faktisk skal man bare løbe tre gange, så er vores tank (næsten) fuld. Og det er ikke sjældent vi umiddelbart har fået et tilbud fra en lokal, der gerne vil køre for os.





Forsikring

I det øjeblik, man forlader dansk farvand for en længere periode, har man mulighed for at slippe for at betale den forhadte forsikringsafgift (der af nogle betegnes som en misundelsesafgift).

Forsikringsafgiften er en beskatning, der fordi der inden for EU ikke må gøres forskel efter national-statslige tilhørsforhold (det ligner lidt det med børnechecken om end med modsat fortegn). Reglerne er ganske komplicerede, og man kan eventuelt læse mere om emnet på tax.dk.

Hvis man imidlertid hos sit forsikringselskab underskriver en tro- og loveerklæring, hvorved man accepterer, at der ikke er forsikringsdækning i danske farvande, kan man fritages for afgiften, mens man er på langfart.

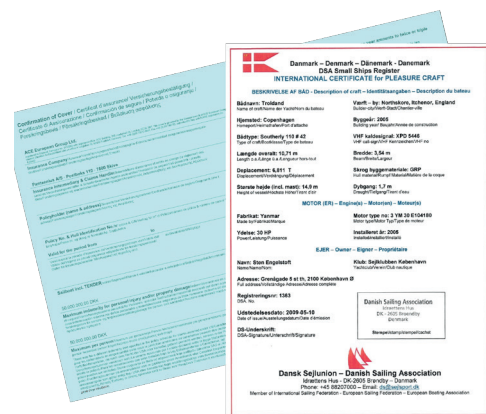
Og da det pt. drejer sig om 1.34% af forsikringssummen; eller (lidt afhængigt af selvrisikoens størrelse) om godt halvdelen af, hvad vi i Danmark betaler til forsikringselskabet hvert år. Sagt på en anden måde: Hvis din båd er kaskoforsikret for 1 mio kroner, kan du hvert år spare et beløb i størrelsesordenen 13.500 kr, som du kan strække langfartsbudgettet med.

Det er da værd at tage med. Når man forla-

der danske farvande, skal man i øvrigt være opmærksom på, hvilket dækningsområde der er gældende. For Middelhavssejlere er dette ikke umiddelbart så svært, men hvis man som os ønsker at besøge Acorerne eller Madeira undervejs, skal man være opmærksom.

Selv om vi havde dækning i Atlanterhavet til syd for De Canariske øer og vest for Acorerne, viste det sig alligevel, at vi principielt ikke var forsikringsdækket, når vi kom ind i Marokkansk territorialfarvand. For selv om vi var mindre end 200 sømil fra Europas kyst, var vi nu i afrikanske farvande, hvor vi ikke havde dækning. Det er derfor vigtigt at kontakte sit forsikringselskab, når blot man har den mindste tvivl. Hellere en gang for meget end en gang for lidt. Med en e-mail har man altid dokumentationen i orden, hvis der opstår problemer.

Det lyder måske lidt besværligt, og for en der er vant til skandinaviske forhold måske også unødigt omstændigt. Men hvis man er tålmodig, tager det hele med et smil (og aldrig giver sig til at diskutere med lokale myndigheder), går det hele meget nemt. Og der er dejligt i de varme lande.



Bådens dokumenter

I Danmark er vi ikke vant til at have bådens dokumenter om bord, og som bekendt er hverken bevis på sejladskompetencer eller ansvarsforsikring for både i 'normal-størrelsen' obligatoriske, lige som der i Danmark (og en række andre lande) ikke findes tvungen registrering af båden. Det nytter imidlertid ikke nødvendigvis noget at forklare dette til en emsig græsk toldembedsmand eller kystvagt, så derfor skal papirerne være i orden.

Først og fremmest (og helt afgørende) skal du om muligt sikre et bevis for, at der er betalt moms/VAT i et EU land (Et problem som Båd-

magasinet tidligere har skrevet). Vi har endnu ikke skulle fremvise dette dokument (værftet der byggede 'Troidand' udstedte i sin tid et såkaldt VAT payment certificate), men synes ikke der er grund til at løbe nogen risiko, for det kan blive meget dyrt.

Dernæst må man sikre, at båden er registreret. Teoretisk set burde dette som sagt ikke være nødvendigt, men det er dette dokument, der altid spørges efter først. Er du medlem af en sejlklub under Dansk Sejlunion udsteder de et internationalt certifikat. Det meget enkelt, billigt og fuldt

ud acceptabelt af Middelhavets myndigheder og kan bestilles på Dansk Sejlunions hjemmeside.

Men også FTLF udsteder certifikater, der angiveligt fungerer fint. Dernæst kræves det de fleste steder, at du kan vise, at du er ansvarsforsikret (Det Blå Bevis).

Endelig skal eventuelle beviser for lovligheden- og tilladelse til brug af diverse radioudstyr om bord (DSC-VHF, EPIRB, AIS-B) kunne fremvises. Og en enkelt gang, ved indklarerung i Montenegro, har vi også måtte vise mit yacht-skipperbevis.