

Nya

Allegronytt



Nr 1-2019

*Tema Långfärd
Atlanten*

*Årsmöte 2019
på Båtmässan
Söndag 10 mars
Biljetter till Båtmässan
till halva priset !!!!*

Hål i botten!

***Hamnguiden -
hatad och älskad***

Atlantsegling

Inför en längre överfart

Att korsa Atlanten

Vår första Atlantöverfart

***Ankomst Brasilien och
karneval i Salvador***

*Pia och Hasse
JK45 S120 TRUD
på långfärd*

Fritz delar med sig

BARINAS PÄRLOR

Allegroklubben

Allegroklubben 2.0



Steve Franzén
Ordförande
Allegroklubben
K25 SWE236 EMBLA

Det är snart dags för Årsmöte igen, den här gången i en lokal på båtmässan i Älvsjö. Du hittar mer info om detta på annan plats i tidningen, på hemsidan och facebooksidan.

Förra gången var vi på väg mot upplösning, det saknades både ordförande och intresserade styrelsemedlemmar. Än är inte faran över men det ser lite ljusare ut och med er hjälp är vi på god väg att "vända skutan" på rätt kurs igen.

Under det verksamhetsår som snart är till ända har vi sakta, sakta ökat "farten" och den tydligaste förändringen är troligen klubbtidningens omfattning. Vi är tillbaka med fyra utgåvor/år och dessutom betydligt mer innehåll. Utan tvekan är det redaktör Görans förtjänst att både utformning och mängden text tagit flera steg mot ökat läsvärde.

I just detta nummer av tidningen lär den som funderar på långfärd få sitt lystmäte stillat, och Fritz förklarar varifrån uttrycket "Det viktigaste är ju dock att man kan ta sig till Amerika utan bekymmer" kommer.

Vi andra som dristar oss till att kajka runt hemmavid i sommarskön skärgård får en historiebeskrivning

av hamnguidens utveckling över tid. Kanske allegroklubbens planerade sommarträff kan äga rum i någon av hamnarna som beskrivs i senaste utgåvan, "Hamnguiden 8"?

Vi har en idé och återkommer. Har du någon idé, förslag eller önskemål, hör av dig!

En förening är ju inte större än sina medlemmar och just nu verkar det som vi är på väg att bli fler och alltså vänt trenden? Det finns tveklöst potential att öka antalet medlemmar. Den satsning för allegroklubbens överlevnad och utveckling, "Allegroklubben 2.0", i stället för avveckling, som pågår bygger på din medverkan.

Hjälp redaktören med bilder och korta texter, posta inlägg på facebooksidan och hemsidans Forum.

Vad saknar du för aktivitet, låt oss få veta, hör av dig!

Till sist vill jag uppmana alla medlemmar att ställa frågan, "är du medlem i Allegroklubben", när ni träffar på en Adagio eller Allegro i skärgården och gästhamnar. Hjälp till så vi blir fler!

Vi ses på Årsmötet
"Vinden är fri"!

Allegroklubben

Allegro- och Adagiobåtarna är kända för att vara starkt byggda och väl lämpade för öppet vatten, och många av dem finns som långfärdsbåtar jorden runt.

- Alla är ritade av konstruktören Lars-Olof Norlin.
- Allegroklubben samlar båtar av typ Allegro 27, Allegro 30, Allegro 33, Adagio 27 samt Adagio 33.
- Allegroklubben arbetar för att tillvarata Allegro- och Adagioägares intressen.
- Allegroklubben är ideell och har ca 200 medlemmar.
- Klubben grundades 1970.
- Klubben ger ut tidningen Allegronytt med 4 nr per år.
- Klubben driver hemsidan www.allegroklubben.se.
- Klubben har en grupp på Facebook.

Adress

Allegroklubben
c/o Steve Franzén
Jagarstigen 3, 613 35 Oxelösund

Medlemskap

Allegroklubben är öppen för alla. Medlemsavgift för år 2018 är 150 kronor. I medlemsavgiften ingår fyra nummer av Allegronytt. Medlemsavgiften inbetalas på plusgiro 71 99 46-6. Ange för vem medlemsavgiften ska gälla, adress, telefonnummer, e-post, båttyp, segelnummer, båtnamn, byggår.

Styrelsen informerar Årsmöte 2019 Kallelse

Styrelsen i Allegroklubben kallar härmed till Årsmöte 2019.

Tid: Söndag 10 mars kl 13.00.

Plats: Båtmässan, Lokal K14, Stockholmsmässan, Älvsjö.

Styrelsen föreslår:

- Stadgeändring till "brutet verksamhetsår" 1 september – 31 augusti (2019 blir kort).
- Stadgeändring tid för årsmötet, punkt 8, till fjärde kvartalet.
- Stadgeändring av motionstid och inlämning av motion till årsmötet (t ex senast två veckor före årsmötet eller fast datum).
- Stadgeändring punkten 8 i, Ordet fritt, tas bort och hänvisas till ev. diskussioner efter mötet.

Se utförlig information sidan 18.

Styrelsen

Allegroklubben hälsar följande nya medlemmar välkomna:

Anna Karin Wyatt, K25 S166 Lyra, TUMBA
Peter Ahlberg, LYSEKIL
Johan Sandberg, K45 S57 Nadja, HÄSSELBY
Oscar Ride, NYKÖPING

Innehållsförteckning

- 2 Ordförande har ordet
- 3 Redaktörens tankar
- 3 Atlantsegling
- 6 Hål i botten!
- 7 Inför en längre överfart
- 8 Att korsa Atlanten
- 11 Vår första Atlantöverfart
- 17 Ankomst Brasilien och karneval i Salvador
- 18 Årsmöte
- 19 Hamnguiden - hatad och älskad

Omslagsbild: Sofia Forsström
Vikval, med fem dygn kvar till
Fort de France, Martinique, Västindien.
Tryck: Lasertryck.se

Redaktörens tankar

Årets första nummer består av 20 välfyllda sidor, även styrelsesidan har fått ge utrymme för artikeltext. Redaktören tycker att tidningen nu, efter experimenterande i några nummer hittat en bra och tilltalande form rent layout och utseendemässigt. Även innehållet börjar få en tydligare form. Tack vara de medlemmar, som troget återkommer med artiklar. Hasse, Leif, Fritz, och Anna går det nu att planera tidningen långsiktigt och bygga temanummer, som i detta nummer "Långfärd-Atlanten".

Med glädje ser jag att Lisa och John Deutgen samt Jesper Sannel i detta nummer kompletterar skaran med återkommande skribenter.

Dessa personers engagemang är en trygghet och även en förutsättning för att redaktören ska lyckas skapa en tidning med så mycket innehåll, som finns i denna Allegronytt 2019-1. Men det behövs fortfarande fler skribenter för att kunna erbjuda största möjliga bredd på artikelinnehållet.

Så jag upprepar mitt "mantra":
"OM varje medlem skrev EN artikel under sin medlems-tid, skulle det finnas material till mer än 10 års produktion av tidningen".

Så skriv bäste medlem. Skriv. Det behövs både korta och långa artiklar. Stor brist är det på korta artiklar om mindre ombyggnader och förbättringar på båten, så har du byggt ett fiffigt skåp eller annat så skriv! Allt ovanstående sammantaget tycker redaktören gör det välbefogat att lägga till epitetet "Nya" framför Allegronytt, vilket nu är gjort.

Nästa nummer av tidningen kommer ha temat "Adagio" och deadline 30 mars.

Snart är det dags att börja vårrusta!

Göran F



Horta, Azores "The Grand Panorama of a Whaling Voyage 'Round the World'" by Caleb Purrington and Benjamin Russell 1848.

Fritz delar med sig

Atlantsegling

Fritz seglar charterskeppare mellan de Kanariska öarna och passar på att göra en avstickare till Azorerna innan färden hem till Långedrag startar.

Undslipper på resan Marockanska pirater och en potentiell gasexplosion.

Text: Fritz Kalb K25 S250 AMOROSA Bilder: Fritz Kalb, Wikimedia Commons, Flickr

Nu skulle jag vilja vara tjänstledig ett år, för jag vill ut och segla," sade jag till min rektor.

"Visst får du det, jag är bara ledsen över att jag inte kan göra det själv. Hur skall det då gå med dina seglingar med eleverna i Gratituden", undrade han.

"Det går nog bra, vi har ju en skeppare till i kollegiet".

Så köpte jag ett Interrailkort på Uddevalla C och tågfluffade genom Frankrike och Spanien till Madrid, släpande på sjökläder mm mellan olika hotellrum.

Den största upplevelsen var Bayeux-tapeten, den långa vävda skildringen av den enda invasion av England som lyckats plus berättelsen om slaget vid Hastings år 1066. Eftersom de anfallande Normanderna var tämligen nyinflyttade vikingar med GångeRolf i spetsen, var det ju intressant att se att invasionsflottan var vikingaskepp och att hästarna som hoppade iland över relingarna var norska fjordhästar med ståndman, som jag själv använt och fött upp, till timmerkörning, ridning mm.

Övriga upplevelser var t.ex. Picassos målning Guernica i Madrid och det

kungliga klostret El Escorial där jag bevistade en mässa och mumlade med i Fader Vår på latin.

Själv är jag ju "protestant", men det var spännande.

Så skuttade jag raskt över till Gran Canaria och tog över en Hallberg Rassy 49, specialutrustad för chartersegling med skipper's cabin i aktern, deplacement 21 ton och fyra hytter. Medseglarna skulle undervisas i segling, astronomisk och terrester navigation.

Seglingarna skulle gå mellan öarna och i början gjorde jag det misstaget att avsegla dagen efter ankomsten, varvid man från total stiltje bakom ön kom ut i vind på ca 13 m/s och grov atlantsjö. Överseglingen till nästa ö, Teneriffa, var ca 50 distansminuter och tog 7 - 8 timmar, varvid halva besättningen hann bli sjösjuk.

Skulle det bli något nöje för medseglarna fick det ju bli på något annat sätt, när en knapp vecka stod till förfogande: första dagen segling till Mogan (3 distansminuter), middag i land, undervisning i astronomisk navigation enligt en förenklad metod, så att man kunde beräkna latitud och longitud efter några timmars instruktion och praktik. ➡



Rutter vid seglatserna kring Kanarieöarna.

Nästa dag rejäl frukost med gröt, ägg, kaffe mm, intagande av sjö-sjuketabletter och avsegling i lugn och ro. Enkel lunch till sjöss, varefter vi så småningom kom i hamn i t.ex. Las Americas på Teneriffa i mörkningen. Middag i land och med denna lugnande metod var alla pigga och nytra, trots frisk vind och sjögång, och kunde njuta av måltiden.

Eftersom man inte kunde ligga kvar utanpå turistfartygen under dagen, måste man gå därifrån tidigt nästa morgon och segla den korta sträckan till Gomera.

Halvvägs mötte ofta valar som låg och dåsade i vattenytan och inte brydde sig om ifall man badade mittibland dem, förutsatt att man inte hade någon motor igång.

Ankrade i hamnen i San Sebastian på Gomera och medseglarna roddes iland för bilturer inåt land mm. På kvällarna kunde man sitta och lyssna till visselspråket El Silbo som befolkningen använde mellan bergstopparna och se hur månen steg upp bakom Teides snötynghda topp – ett utsökt skådespel.

Vattnet var kristallklart och den lätta dyningen rullade in i bukten. Alltid en hel dag utan segling.

Hemsegling Gomera – Porto Rico gick med lätt bidevind, med en vid det laget van besättning. På detta sätt hann man få fina seglingar, lärde sig hantera sextanten, räkna ut sin position och fick fina landupplevelser – allt på den korta tid som stod till buds mellan två flyg (6 dagar).

Vid ett tillfälle hade jag bara en gäst ombord och vi beslöt oss att segla runt Fuerteventura och Lanzarote.

Det första stället vi kom till var Morro Jable på Fuerteventuras sydspets. Vi kom dit i gryningen en gråmulen dag. Hamnen var öppen mot havet och tom på fartyg och gjorde ett allmänt trist intryck.

Kraftiga vindbyar kom visslande från bergen, som sig bör (Fuerteventura betyder stark vind).

Det hela verkade så trist att vi genast seglade vidare och lade oss på kryss

längs ostkusten, utan tanke på att vi kom nära den marockanska kusten, vilken vi senare fick reda på var tillhåll för pirater.

Efter åtskilligt kryssande gick vi in i en liten hamn där vi blev varmt mottagna av en svensk som seglat dit i en mahognybyggd Vindö 30. Han hade varit kraftverksrallare på 1970 – talet och varit med och byggt kärnkraftverken i Sverige som elektriker. Han var 80 år och i glädjen att få tala svenska bjöd han oss på champagne och cigarrer som han inte kunnat få någon mottagare till på nyår.

Han hade seglat från Gibraltar med trasig motor och gått nära den marockanska kusten för att få vind och blivit överfallen av pirater som tagit från honom all utrustning utom "kalsongerna och seglen". Han hade sedan lyckats segla närmare Lanzarote och utmattad ankrat utanför kusten, blivit upptäckt och inbogserad av en snäll hamnmästare som varit i Sverige. – Där fick vi en tankeställare.

Kryssade vidare till Arrecife, dit vi kom mitt i natten. Hamnen gjorde ett spöklikt intryck med orangea natriumlampor och massor av stora utrangerade, rostiga fartyg.

Vi lyckades klättra upp och förtöja i ett av dom.

När vi gick iland nästa dag såg vi en jättelik biograf, utöver en mataffär och en järnaffär – det var ju inte så mycket för att vara den enda större staden.

Seglingen tillbaka till Porto Rico blev behagligare med slör i månsken i sundet mellan Lanzarote och Fuerteventura, där sanden lyste vit i Playa Blanca på södra Lanzarote. Efter en ganska lång segling runt Gran Canaria kom vi in till Porto Rico i god ordning.

Det hela hade varit spännande och njutbart och tur måste man ju ha.

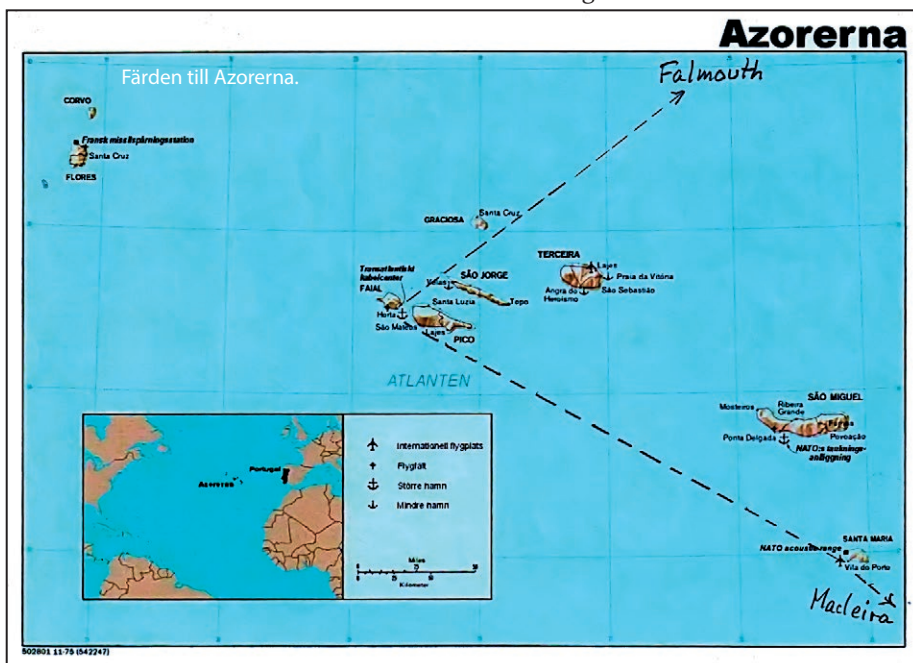
En och annan gång kom det inga gäster för att segla och då kunde man ju ägna sig åt egna sysselsättningar.

Vid ett tillfälle kom det in en Maxi 84 och lade till i hamnen i Porto Rico. Den var helt utan varje spår av extra utrustning. Två gubbar i den övre medelåldern stegade i land och jag frågade dom varifrån dom kom och vart dom skulle. Svaret blev att dom kom ifrån Göteborg och skulle till Västindien, men att dom bara skulle gå upp och köpa lite godis.

Och, mycket riktigt, efter en stund kom dom tillbaka och lossade sin enkla förtöjning och seglade iväg; ungefär som när kobojserna kom ut från saloonen, lossade grimskafet och red iväg.

Minnet av denna händelse är upphovet till de "bevingade orden" i min förra artikel: "Det viktigaste är ju dock att man kan ta sig till Amerika utan bekymmer".

Fram i april kom dagen när vi skulle segla hem. Sex personer hade anlänt och jag hade utbett mig om att få segla via Azorerna. Omständigheterna gjorde att vi även angjorde Madeira på vägen. Tidpunkten var ju tidig vår och då är vädret ganska ostadigt, även så här långt söderut.



När vi kommit en bit på väg, märkte vi en konstig lukt ombord. Gasen man fyller, i dessa trakter, är propan och inte gasol och luktämnet som man till-satt känns annorlunda än man är van vid. Vi kontrollerade alla anslutningar, men kunde inte upptäcka något läckage.

Det hela kändes ändå väldigt obehagligt, så vi stängde av huvudkranen på gasoltuben och beslöt att angöra Funchal på Madeira för ytterligare åtgärder.

Kall mat fick det bli under tiden. Väl där kunde vi inte hitta något annat fel, så vi köpte tvåkilos gasoltuber och satte direkt under spisen samt en ny reduktionsventil, vilket fungerade bra hem till Sverige. Hade gasen exploderat, hade ingen någonsin fått reda på vart vi hade tagit vägen.

Vid hemkomsten till Sverige lämnades båten till Rassyvarvet, som upptäckte att kopparröret från tuben via kölsvinet och upp till spisen var perforerat med mikroskopiska hål – att inget hänt berodde ju bara på att den ”rätta” blandningen gas + luft + gnista inte hade uppstått.

Seglingen gick vidare med friskande dikt bidevind och grovnande sjö. Tidvis fick vi ligga bi med en liten lapp till storsegel och en focksniab i bräck och ror i lä för att hålla positionen. Hon tog sjöarna fint, eftersom vi då drev lika mycket som vi gjorde framfart.

För att få lite uppehåll i allt gungandet, kämpade vi oss upp till Santa Maria, den sydligaste av öarna i Azorarkipelagen.

Där möttes vi av en berusad tullare som var mycket tacksam över att få hjälp med att fylla i handlingarna. Han skulle ju även ta upp hamnavgift, men det glömde han, så vi tyckte att udda kunde vara jämnt.

Vinden var så hård från land mot piren så att, trots avbärning med gummidäck, sprack en del av relingen.

Under andra världskriget hade amerikanerna byggt en stor flygplats på Santa Maria, för mellanlandning och tankning, men nu var där inte mycket trafik och några andra faciliteter att tala om fanns det inte heller, men det var ju skönt att få en liten paus.

Under seglingen från Santa Maria till Horta mojnade vinden något, så det blev en fin kryss dit.

Horta var en fin stad med vackra hus. Innan valfångsten blev förbjuden, hade man, ända fram till vår tid, idkat valfångst på ett mycket enkelt sätt i små spetsgattade roddfarkoster med handharpuner och långa linor. Utkikar hade placerats på höga berg, så att man kunde meddela att valar siktats.



Peter Café Sport, Horta Azorerna.

Valarna passerade Azorerna på sina vandringar mellan Arktis och Antarktis, vilket dom gör än i dag. Numera ägnar man sig åt valskådning.

En annan Rassybåt hade avgått från Madeira, på samma gång som vi, med destination Faial.

De hade en radioamatör ombord och vi hade kommit överens om att de skulle ta kontakt med oss med vissa mellanrum.

Inga signaler hördes emellertid, så vi blev oroliga när de inte kom till destinationen på flera dagar. Vi skickade anrop från Hortas radiosstation och höll utkik från bergstopparna, utan resultat. På tredje dagen siktade vi dom och gick ut och mötte. Dom hade blivit sinkade av det dåliga vädret och hade dessutom fått slut på dieseln.

Vi besökte naturligtvis Peter's Cafe Sport där miljön var som på ett svenskt turisthotell på 1930 – talet, med den skillnaden att i stället för skidor hängde där gamla spinnakerbommar i trä och svartvita fotografier från den tid när Horta var mellanlandningshamn för mångpropelleriga flygbåtar från USA till Europa.

Nu skulle vi ta det längsta skuttet på 1300 distansminuter från Horta till Falmouth.

Vinden hade nu mojnats till lagom, så att vi kunde segla lätt bidevind med ca 7 knop i snitt. Inga större händelser inträffade och trevaktssystemet gick sin gilla gång. Knappast några fartyg siktades före Engelska Kanalen.

Ett förligt under-vant sprang av och en man fick hissas

upp och sätta en grov lina runt nedre vantspridarna och vidare till en fyrskuren talja i röstjärnet.

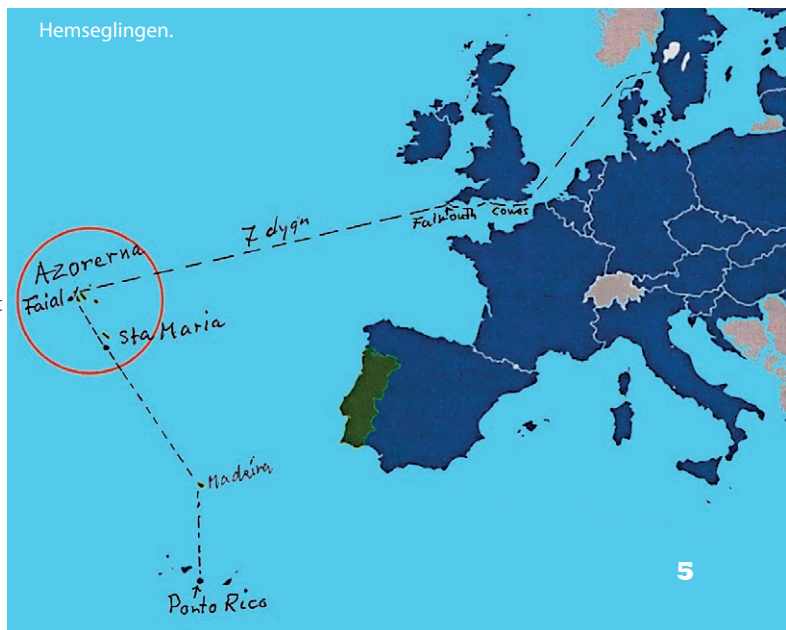
När vi lyckligen skymtade Engelska kusten sprang det upp en nordlig kuling med grov sjö rätt i näsan, så det blev en lång kamp upp till Falmouth.

Vid seglingen från Falmouth till Cowes för att få ett nytt vant, fick man ju tänka på vad som hade hänt fyrmastbarken Herzogin Cecilie som trycktes av tidvattnet in mot kusten och gick rakt in på land och blev vrak.

Eftersom vi, vid den här tiden, 1989, visserligen hade en GPS, men som fungerade dåligt så här nära land, så fick man ju vara försiktig. Man måste ju hålla sig inom Inshore Traffic Zone, Astronavigation fungerade inte i grävädret, så det blev död räkning och god utkik fram till The Needles, vidare innanför Isle of Wight och fram till Cowes.

Ett bra hjälpmedel uppför Kanalen och vidare över Nordsjön var att hålla sig i kanten av den motgående fartygstracken.

Resten av seglingen hem till Långedrag gick utan mankemang och så var det roliga äventyret slut. □





Hål i botten!

Läckage i båten, vatten inne i båten är en av seglarens största farhågor. Varje genomföring under vattenytan är en potentiell risk för vatteninträngning. Ligger båten i vattnet även vintertid upplevs problemet än mer. Ove har tagit ett helhetsgrepp på detta problem och plastat igen alla genomföringar, som inte nödvändigtvis måste vara under vatten.

Text och bilder: Ove Weststrand K25 SWE354 Alka

Allt började i samband med motorbyte i 27-an Alka. Motorrummet tömdes och den trettio år gamla Yanmaren som hade tappat sina sista krafter lyftes enkelt ur med hjälp av bommen. Ägaren till varvet där båten var uppställd tog den under armen och bar in den till reservdelslagret!

Till sist återstod bara ett antal slangar, en från varje hörn av sittbrunnsturken och kopplade till två genomföringar i båtbottnen.

Allt detta tog för mycket plats i båtens ovanligt trånga motorrum och dessutom med tanke på "vinterliggning" ogillar jag hål i botten! Jag hade goda erfarenheter av självläns rakt ut genom akterspegeln på en Amigo. På Alka fanns nu visserligen ingen akterspegel, men en liknande lösning borde gå att ordna!

Jag bedömde dock att sittbrunnsturken måste höjas. Sagt och gjort! De två hålen i botten plastades igen och sargen som sittbrunnsturken vilade på skars bort med vinkelslip och ett oscillerande multiverktyg. Sargen breddades för att kunna passas in högre upp. De fyra hålen plastades igen och sargen förbereddes för avrinning akterut. Sedan tidigare fanns två extra "katastroflänsar" med genomföringar högt upp i akterkant på sittbrunnen och med utlopp i aktern. Med något mellanting mellan beräkningar och gissningar bestämde jag mig för var utloppen i aktern skulle placeras och att höja turken 12 cm.

Lyckligtvis har det visat sig fungera! Inget "bakvatten" kommer in.

Sargen plastades fast i sitt nya läge med en svag lutning mot aktern och målning med tvåkomponentfärg följde.

Genomföringar monterades i aktern och slangar anslöts. Avstängningskranar uteslöts, men pluggar kan vara bra att ha till hands om båten börjar sjunka. En något bredare durklucka tillverkades för att passa den breddade sargen.

Vi har de flesta år haft Alka och våra tidigare båtar liggande i året runt här i de oftast isfria vattnen längst ut vid bohuskusten. Några enstaka gånger varje vinter blir det tillfälle till en tur. Turerna blir förstås kortare än på sommaren, men ofta med mycket speciella upplevelser.

Med tanke på denna "vinterliggning" och att jag ändå var igång så plastade jag igen ytterligare tre hål, toans två och diskhons. Nu var fem hål eliminerade! Toan blev en Portapotti. Mestadels utnyttjas någon "maja" i en naturhamn. Varför segla omkring med en massa sk-t som tynger fören? Diskvattnet pumpas ut via en genomföring på skrovsidan. Utöver propellerhysan återstår nu bara ett hål med genomföringen för kylvatten in! Kylvattenintaget är frostsäkrat med en yttre slang som når upp till intagsfiltret som är placerat väl över vattenlinjen.

Slangen är ansluten till en egentillverkad "flänsbricka" vid genomföringen och avstängningskranen står alltid öppen.

Kommentarer

Jag erkänner gärna att allt detta är nördigt i överkant!

Visserligen har man hört talas om frostsprängda ventiler, men havsvattnet värmer något för det mesta, elvärme kanske finns tillgänglig, kranar kan lämnas öppna så att eventuell is får minskad sprängverkan, det finns strömbildare som för upp varmare bottenvattnen etc.

Jag kunde ändå inte låta bli! Plastningsjobben med polyester och epoxi kan verka besvärliga och lite utmanande, men med lite övning är det inte särskilt svårt. Det svåraste är nog att undvika att kladda ner sig själv och båten med spill.

Avståndet till bommen blev förstås mindre. Det är ju alltid klokt att sitta ner vid plattläns, men för säkerhets skull införskaffades en bompreventer.

Bilderna kanske förklarar en del, men vid frågor är ni välkomna att ta kontakt, ovewes@gmail.com eller varför inte per telefon 0523 30753. □

Ny sittbrunnsturk plastas.



K25 SWE354 Alka

Oves båt har haft ett antal tidigare ägare. Byggare och förste ägare av båten var Tomas Fredholm.

I en artikel i Vi Båtagare i början på 80-talet beskriver Tomas tankarna bakom inredning och planering av båten. Målet är att segla till Medelhavet.

I ytterligare artiklar fortsätter Tomas och skriver om resan till Medelhavet.

Dessa artiklar är detaljerade och fyllda med fakta.

När redaktören planerade sin Medelhavssegelats var dessa artiklar en av de större inspirations- och kunskapskällorna.

Oves artikel fick därmed en stor nostalgisk återkoppling för mig.

Dessa gamla artiklar är motiverande om man går i långfärdstankar, jag lovar!



Varje havssegelats kräver, att båt och besättning är i gott skick men inför en längre överfart måste man förbereda lite extra. Ute på Oceanen är man ensam och måste klara sig med det man har.

Text och bild: Lisa och John Deutgen K25 S235 Barina



Den bortsågade flänsen, som sittbrunnsdurken vilar på.



T.v. nya utloppet för självlänsen och t.h. "katastrof-utloppet" W

- Se över genomföringar och slangar, lanternor, autopilot, vindroder, rigg. (Maststeg underlättar.)
- Gå igenom säkerhetsutrustningen och hur man använder den. Kontrollera selar, löpliner på däck, öglor i sittbrunnen.
- Ha koll på verktyg och reservdelar. Var noga med "var sak på sin plats". Gäller också förbandsartiklar och skeppsapotek. Gå igenom före avfärd.
- Bra sjökojer är viktigt, smala och med ordentliga slingerskydd, ev. säkerhetsbälten. Möjlighet till god sömn för frivakten är absolut nödvändig.
- Glöm inte gästflaggor.
- Tänk på hur ni kan stänga ventiler och luckor i hårt väder.
- Skaffa fläktar (t.ex. små datorfläktar) som kan riktas åt olika håll. Det blir varmt ombord.
- Bränsle: Tanka fullt, ev. extra dunkar. Tänk igenom hur mycket ni vill/ kan gå för motor men ändå ha kvar för angoring och ev. laddning.
- Vatten: Fyll tankarna och också extra dunkar/flaskor, så mycket som möjligt även om ni har en watermaker.
- Proviantera för minst 1,5 gånger beräknad överseglingstid. Gör en förteckning för varje stuvfack. Stryk varje använd förpackning.
- Köp ägg, frukt och grönsaker på marknaden, håller bättre än om de varit kylda. Nät för frukt och grönsaker.
- Försök vara i så god fysisk form som möjligt och hitta sätt att "träna" på båten.
- Förbered er mentalt genom att tänka igenom hur ni ska handla i olika situationer, som kan uppstå.
- Förbered anhöriga på att överseglingen kan ta längre tid än de föreställer sig.
- Ta med ett litet bibliotek. Man får en del tid att läsa. Ofta kan man byta böcker i hamnarna.
- Gör upp ett vaktschema. Meddela frivakten, även om det stör sömnen, om du är tveksam i någon situation eller måste gå på däck. För att koppla av måste man kunna lita på varandra.
- Nu finns det så många möjligheter till väderinformation men om man lyssnar via radio, kan det vara bra att kunna spela in och lyssna igen.
- Prata med andra båtar, som ska gå ungefär samma rutt. Bilda ev. ett radionät för kontakt om väder, fartyg, valar, fiskelycka m.m. Trevligt och kan ge en ökad säkerhet.
- Bra tips för ruttplanering finns i artikeln "Att korsa Atlanten". □



Fritz sammanfattning av Allegrons egenskaper i förra numret av Allegronytt, "Det viktigaste är ju dock att man kan ta sig till Amerika utan bekymmer". berör ena halvan, båten, i vad som behövs för att genomföra drömmen om Långfärden. Den andra halvan är kunskap. I denna artikel beskrivs de vädermässiga förutsättningarna för att segla till Amerika eg. över Atlanten.

Text och grafik: Göran Forsström Foto: Sofia Forsström K25 S225 May Be II www.allegro27.nu

Tema Långfärd
Atlanten

Atlanten eller "krossa Atlanten" är den mest klassiska av Långfärds-seglarens drömmar.

Västindien har alltid varit vanligaste målet som drömmar och planering fokuserats mot, så är det fortfarande också idag, även om Medelhavet kanske är en populärare destination.

Dock får väldigt många Medelhavs-färder, ses mer som en utsträckt semesteretur än genuin långfärd.

Atlantens förutsättningar för seglation är väl utforskade genom århundraden av yrkesmässig sjöfart. Dessa grundmekanismer har inte ändrats i någon betydelse under denna långa tidsperiod.

Grovt förenklat kan Atlanten med dess vindar och strömmar ses som en gigantisk karusell, som snurrar medurs och i vars periferi man kliver på och sedan åker med en bit och sedan hoppar av, för att sedan åter igen hoppa på och åka med till nästa anhalt eller dit man startade.

"Motorn" i denna "karusell" är det Azoriska högtrycket, med centrum nära Azorerna och Islandslågtrycket med centrum nära Island.

Det intressanta för seglaren är kanske inte de meteorologiska teorierna kring dessa utan dess fysiska påverkan avseende vind och strömmar.

Strömmar är stabilare än vindar och strömmen ger därför en bättre generaliserad bild än vinden.

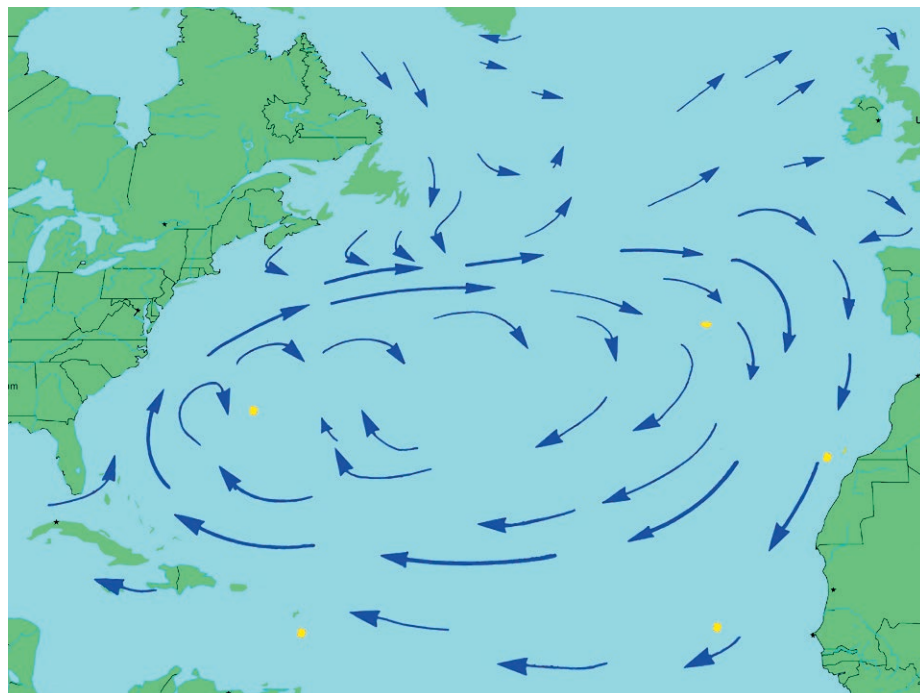
Med utgångspunkt från strömriktningen på avstående grafik går det att i stort avgöra var man lättast förflyttar sig över och kring Atlanten.

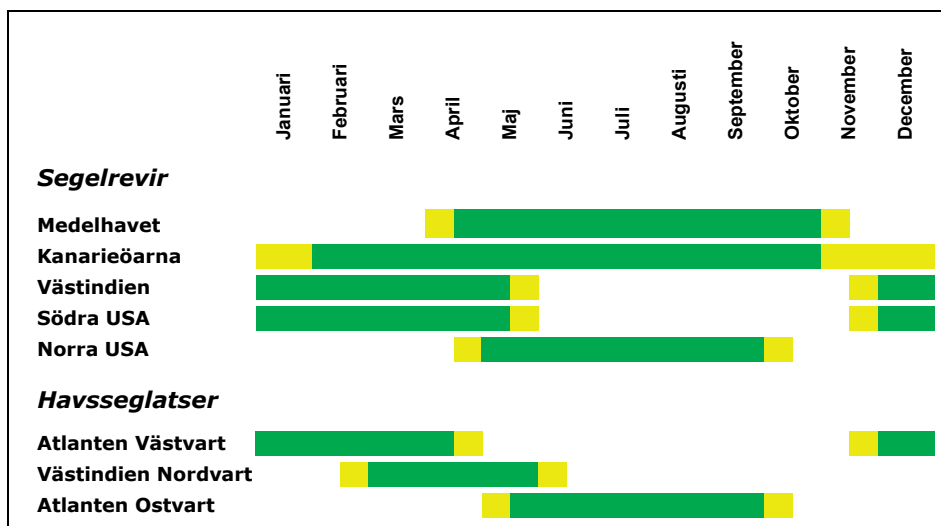
Denna översiktsbild räcker dock inte för att planera en Atlantseglats när den ingenting säger om de årstidsberoende väderleksmässiga förhållandena, alltså vindstyrkor och varierande vindriktningar samt globala och lokala ovädersområden.

Presentationen måste göras mer lokalt detaljerad och årstidsberoende. Den detaljnivån uppnås i *US Pilots Charts* och den Brittiska motsvarigheten *British Routeing Charts*. Här redovisas månadsvis detaljerad meteorologisk statistik med betoning på förhärskande vindar och strömmar.

Den Amerikanska utgåvan kan laddas ner direkt från utgivaren National Geospatial-Intelligence Agency (NGA) eller på ett otal andra platser på Internet. Den Brittiska varianten går bara att köpa i tryckt utförande. En mer uppdaterad och småbåtsrelaterad bok är *Cornells Ocean Atlas* av Jimmy o Ivan Cornell.

Dessa Pilot Charts är en fascinerande läsning tycker jag, det går att lägga många timmar på att jämföra väderleksförutsättningar för olika tänkte rutter och försöka finna den mest optimala sträckningen för dessa.





Den bästa säsongen för segling och överfart i området kring Atlanten.

Den som inte vill belasta sin inbyggda "dator" utan hellre vill processa informationen i sin fristående dator finns de Amerikanska korten att ladda ner i BSB-format från bland annat OpenCPN. Ett intressant webbaserat verktyg är <https://fastseas.com> där ruttplanering kan ske med nuvarande väderleksrapport, strömdata, den egna båtens prestanda och skepparens komfortnivå, som ingångsdata.

Nu finns den grundläggande informationsbasen tillgänglig.

Det fortsatta arbetet med detaljerad utformning av den tänkta färden för- enklas genom god hjälp från någon av de många böcker som beskriver lämpliga rutter vid olika tider på året. Några exempel på böcker är:

Ocean Passages for the World NP136 by Admiralty är en gammal klassiker, med betoning på gammal. Den är riktad till fartygstrafiken, den har dock haft kvar information kring de gamla segelfartygens rutter, vilka i mycket överensstämmer med långseglarens behov. Tyvärr är denna information sedan länge borttagen. Kan hittas i upplagor före 1950. Får närmast ses som kuriosas idag. *The Atlantic Crossing Guide* nu sjätte upplagan är klassikern bland böcker för långfärdsseglaren.

Atlantic Pilot Atlas av James Clarke *Ocean Passages and Landfalls* av Rod Heikell och Andy O'Grady *World Cruising Routes* av Jimmy Cornell och ett antal kompletterande böcker av samme författare. De sistnämnda läsvärda och har all nödvändig information.

World Cruising Routes och *Ocean Passages and Landfalls* ger tveklöst mest för pengarna, utöver Atlanten fås även övriga världen, vilket är trevlig bonus.

I dessa böcker rekommenderas lämpliga rutter baserat på utgångshamn och destination och den viktiga årstidsaspekten.

Var och när?

Den centrala frågan är vart vill jag (vilket är enklast att fastslå), och därefter varifrån, vilken väg samt slutligen vilken tid på året. Den sista komponenten i frågeställningen, vilken tid på året, visas tydligast i ovanstående grafik, där bästa seglingssäsong för olika områden redovisas, samt bästa tidpunkt för passager mellan dessa.

Atlanten västvärt

Den vanligaste och även artikelns prioritering är Passadvindsrutten till Västindien, drygt 3000 distansminuter.

En sådan färds första del från hemmahamnen till vanligtvis någon av öarna i Kanarieöarna kan ske på olika vägar.

Den stora skiljelinjen är om färden går via Nordsjön och Atlantkusten eller om färden sker via Europas kanaler och Medelhavet. Vilket som sammanstrålar båda färdvägar på Kanarieöarna.

Färden fortsätter i sydvästlig riktning mot Cape Verde. Här kommer en delningspunkt där färden antingen fortsätter i en västligare kurs mot Västindien eller att en vilopaus tas på Kap Verde.

Destinationen är ofta Barbados, den östligaste ön eller Martinique och staden Fort-de-France. Båda dessa öar är höga har lättnavigerade vattenområden, vilket innan gps-eran var värdefullt vid angöringen.

Det svåraste beslutet på denna färd är "när ska jag styra västvärt?". Från Kanarieöarna går färden i sydvästlig riktning med kursomläggning till nära väst när båten kommit in i den östliga passadvinden. Problemet är att inte göra denna kursomläggning för tidigt och hamna i det vindmässigt ostadiga området nord om passadvindsbältet.

Ofta är det lämpligt att räkna med att brytpunkten ligger relativt nära Kap Verde.

Efter kursändringen västvärt finns det inga direkt navigationsmässiga avgöranden.

Det är "bara" att åka tills öarna i väster stiger upp vid horisonten.

Dessa beslut kring kurser och kursändringar underlättas idag avsevärt av modern informationsteknologi och radioteknik.

Med ständig tillgång till utförliga väderdata kan besluten tas med betydligt bättre precision. ⇨



Ta gärna en titt på <https://www.passageweather.com>, samt tidigare nämnda <https://fastseas.com> för att upptäcka vad som idag kan erbjudas.

När det gäller Västindien finns det ett antal gratisguider att ladda ner från <http://www.freecruisingguides.com> dessa "böcker" är enkelt gjorda layoutmässigt sett men är tjocka och innehåller en imponerande mängd fakta kring området och dess hamnar. Guiden för Cuba är på över 500 sidor. En betydande del av Västindien täcks i dessa böcker.

Västindien Nordvart

När seglingssäsongen i Västindien börjar gå mot sitt slut är det fortfarande bra förutsättningar för resa norrut och hemåt.

Det är då dags för nästa tur med "atlantkarusellen" och aktuellt är antingen Nordamerikas kust norrut, den tuffa vägen, kanalvägen inomskärs via Intracoastal Waterway eller kurs direkt mot Bermuda, den sistnämnda ruten är ca 800 distansminuter.

Den sistnämnda är också den snabbaste vägen hem, medan Intracoastal Waterway är den upplevelsemässigt mest givande.

Utmärkande för etappen till Bermuda är svaga och varierande vindar i hästlatituderna och känning med tången i Sargassohavet.

Atlanten Ostvart

Bermuda utgör en bra startplats för resan åter till Europa.

Den vanligaste ruten går via Azorerna, ca 1800 distansminuter.

Ruten läggs vanligtvis med en inledande nordlig dragning för att undvika hästlatitudernas nordliga utsträckare och även kunna tillgodogöra sig Golfströmmens fartökning. Kursen ändras under resans gång till mer rakt ostlig.

Från Azorerna är, med ett Svenskt perspektiv, Engelska kanalen nästa destination.

Denna beskrivning är mycket översiktlig med förhoppning om att ge ett helhetsperspektiv på drömresan "Västindien".

Tilläggs bör att det även finns nordligare alternativ ostvart över Atlanten. Kursen läggs då nära Nova Scotia och Newfoundland och direkt mot Engelska Kanalen. Det är en tuffare väg, där dimma och isberg är möjliga förtretligheter samt allmänt högre risk för dåligt väder.

De tips om litteratur och annan information som nämnts kan vara en lämplig ingång till fördjupning för den som vill veta mer.

En bra startplats på internet är också <https://www.noonsite.com>.

Ett klassiskt uttryck, som sammanfattar delar av denna artikel är: "Segla söderut tills smöret smälter och styr sedan västvärt tills du siktar land". □

Den urgamla segelruten

Segla med den ostliga passadvinden till Västindien och Nordamerika har varit en välkänd trad alltsedan Columbus genomförde sina resor.

Redan 1654 seglade Per Lindeström med fartyget *Örnen* denna väg till Nya Sverige, den Svenska kolonin belägen vid Delawareflodens mynning i nuvarande Amerikanska delstaten Delaware.

Han beskrev resan på följande sätt i sin handskrivna bok om vistelsen i kolonin.

"Vi bjödo Gran Canarien god natt och seglade bort för en nordostlig vind mot östra passaden - där alltid östan blåser, så har det varit från världens begynnelse och så lär det förbli till världens ända, eljest skulle det inte vara möjligt att kunna komma till Amerika, ty om vinden skulle växla här som på andra platser, så skulle man vara på väg så länge att inga skepp kunde lastas med så mycket proviant ombord att det skulle räcka, varför är med detta ock så väl som allt annat av Gud lagat, människan till nytta och gagn.

I Västerhavet finnas två passader, en med ständigt östlig vind den andra med stadig västan.

När man nu vill resa till Amerika, så söker man upp den östra passaden, men när man seglar ifrån Amerika, då söker man upp den västra. I passaderna för man alla segel i topp, såväl bramsegel som andra, ty så länge man vistas i dessa passader, har man varken storm eller oväder att frukta, undantagandes orkanen, utan här blåser ett sakta och jämnt väder hela vägen intill Små Antillerna."

Länkar i artikeln

Väder:

<https://www.passageweather.com>

Ruttplanering:

<https://www.noonsite.com>

<https://fastseas.com>

Ladda ner pilotcharts:

https://msi.nga.mil/NGAPortal/MSI.portal?_nfpb=true&_pageLabel=msi_portal_page_62&pubCode=0003

<https://opencpn.org/OpenCPN/info/pilotcharts.html>

Västindien Free Cruising Guides:

<http://www.freecruisingguides.com>

Dessa länkar öppnas lättast genom att ladda ner tidningen från medlemsarean på klubbens hemsida och klicka på dem i den digitala upplagan.

Tobago Cays, Grenadinerna

Vår första atlantöverfart

Tema Långfärd
Atlanten

Pia och Hasse
K45 S120 TRUD
på långfärd

Nu stundar en Atlantöverfart.

Den första för samtliga tre som är besättning för tillfället.

Det skall erkännas att det känns lite nervöst innan man kommer iväg men när vi väl släppt tamparna försvinner snabbt den känslan.

Text och bild: Hans Almqvist K45 S120 TRUD www.trud.se

Då är det dagen det skall ske. Vi skall ge oss ut på vår atlantöverfart. Det är den 16:de mars och skulle vara väl sent om man har tänkt att gå till Karibien men det har vi inte utan vi siktar på Brasilien. Går man så här sent till Karibien har man inte mer än ca. 3 månader att uppleva alla öarna i den västindiska arkipelagen innan orkansäsongen åter tar vid. Gör man som vi i stället, går till Sydamerika är det ingen risk för tropiska orkaner.

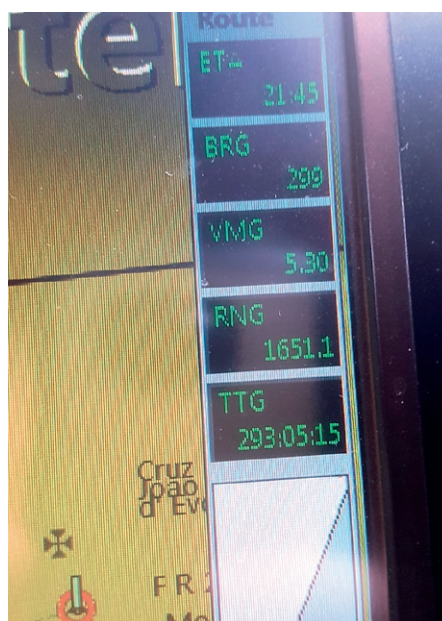
Intuitivt tror man att om man skall segla över Atlanten går man västerut men så är inte alls fallet när man går mot Brasilien. Vi sätter kurs nästan rakt söderut.

Vi kom iväg klockan 3 på eftermiddagen. När vi kommer ur hamnen och ut i sundet får vi uppleva en ordentlig accelerationszon. Detta fenomen uppträder eftersom vi har höga öar på var sida om oss och nordanvinden pressas samman här. Med endast dubbelrevad stor gör vi 8,5 knop. Det blåste stundtals 18-19 m/s sann vindhastighet. Efter ett tag minskar vinden till mer beskedliga 12-13 m/s men vi avvaktar med att sätta genuan då vi gör 6 knop på det lilla tyget vi har.

Vi körde också vår watermaker och fyllde tanken med fint vatten. Något vatten från land i Mindelo tog vi inte och därmed kontaminera tanken och eftersom vi låg såpass kort tid i hamn var detta inget problem.

Vi siktar först på en punkt på ekvatorn 27 grader väst. Var någonstans man bör gå över nollmeridianen är lite av en balansakt och har genom århundraden diskuterats flitigt. Ni som följer Volvo Ocean Race känner säkert till stiltjebältena här och vilket bryderi de orsakar besättningarna. Tidigare kände jag till dess namn i form av doldrums, och stiltjebälte på svenska men har senare fått lära mig att den korrekta termen är ITCZ "InterTropical Convergence Zone".

Petra dokumenterar ruten på datorskärmen och konstaterar att det är en bit kvar. 1650 Nm och 293 timmar.



Plotterns rutt. Lite mer än 1600 Nm.

Idag den 17/3 är det mulet och regnar vilket gör att solpanelerna laddar inget vidare.

Vi har ju vår släpgenerator också som ändå håller nästan jämna steg med elförbrukningen om man stänger ner datorskärmen och låter bli att använda vattenkokaren för att värma kaffe och tevattnen. Vi använder den emellanåt ändå. Att koka upp 0,75 liter vatten kostar ca. 8 Ah.

Det är fredag och det var ju tur att vi han lämna hamn igår för avgår man just en fredag ber man om problem enligt gammal skrock.

Vi har gjort 136 Nm senaste dygnet och har 869 kvar till ekvatorn. Vi seglar inte kortaste vägen eftersom det kan innebära att vi får problem med att få seglen att stå senare utan håller lite mer västvärt.

Petra kom ju från ett stressat jobb och är lite rastlös så hon tycker vi skall spela kort men vi får nog ha bromsdukar/gummidukar under korten annars far dom iväg för det gungar ganska friskt och det blir bra maggymnastik av att försöka sitta upp.

Idag den 18/3 har det varit lite bättre väder med sol och lunchen har kunnat intagas i sittbrunnen.

Vi har sett några flygfiskar men inga har landat på däck så som skedde på vägen till Kap Verde.

Vinden är skönt varm men det blir lite kvavt i ruffen eftersom vi inte vågar ha förluckan öppen då det kommer en lömsk våg emellanåt som skulle kunna leta sig ner i kojerna och i fören. ➡

Natten som var, saboterades kraftigt av japaner. Havet är väldigt stort och den enda båt vi såg skulle prompt vara i vägen för oss. Detta skedde i går kväll vid 23 tiden.

Det var en fiskebåt som verkade bestämt sig för att vara så mycket i vägen för oss som det bara gick. AIS-symbolen visade att han var sysselsatta med fiske och då skall vi väja men det är inte så lätt när motparten hela tiden ändrar kurs och fart. Det verkade som om han ville ställa till med så stor oreda som möjligt för oss.

Jag försökte då ropa upp honom och fråga vad han sysslade med men det blev inget svar varken med vanligt anrop eller DSC.

Till slut rullade vi in genuan, stängde av AIS-sändaren och släckte 3-färgs-lanternan för att han inte skulle veta var vi var och därmed inte avsiktligt kunna provocera oss.

Då gick det bra och vi kom förbi honom med ett par distansminuters marginal.

Idag den 19/3 har det varit den finaste seglingsdagen sedan vi lämnade Las Palmas. Varma goa vindar och vi har spenderat merparten av dagen ute i sittbrunnen. Sjöhävningen har varit sådan att båten tuffat på i ett bekvämt rörelsemönster så att det har varit enkelt att röra sig ombord.

Nu till kvällen har detta som så ofta ändrat sig till att bli ett väldigt rullande.

Av någon anledning inträffar detta i samband med solnedgången. Vi har noterat detta många gånger.

Riktigt vad det beror på har vi väldigt svårt att förstå.

Det hade landat 2 nya flygfiskar på däck. De sågs vara väldigt goda att äta men de är ofta för små. Om det skall vara någon ide att ha dom till lunch eller middag får det nog vara en 7-8 st. och så många har aldrig hoppat ombord på en och samma dag. Skepparen har stått för både frukost och lunch. Frukost är normalt men lunch brukar han inte engagera sig i förutom att bistå med en eller 2 händer för att se till att saker och ting inte far iväg genom kajutan när båten studsar och hoppar i sjöhävningen. Nu skall vi inte bli alltför beundrande inför skepparens lunchbestyr för det handlade om att värma 2 st. färdigpizzor med lite extra tomat och mozzarella i stekpannan. Dygnsdistans 123 Nm och 620 kvar till ekvatorn.

Den 20/3 och natten har inte varit så god.

Det var ett väldigt rullande och när man skulle sova åkte skinnet åt ett håll medans skelettet var på väg åt ett annat. Det är också så att man omedvetet spjärnar emot rörelserna vilket medför att man är nästan tröttare när man vaknar än när man gick och la sig.

Det ideliga gungandet får också andra konsekvenser.

Skall man laga frukost är det inte bara att lägga fram grejerna. Man måste hålla i allting.

Runda saker är speciellt rymningsbenägna. Allt vill ner på durken. Det är en kamp mot naturen som man tyvärr inte alltid går segrande ur.

Konstigt nog känns det alltid som att just som man skall genomföra en komplicerad manöver så får sjön för sig att var extra jävlig.

Hur kan den veta att just nu skall skepparen ta fram grapefrukten och skära den? När han väl lyckats dela på dom är det hur lugnt som helst för då kan man nämligen lägga dom med den platta sidan ner.

Idag har vi duschat och gjort oss rena. Det var väldigt skönt. Samtidigt gjorde vi vatten och topppladdade batterierna.

Dygnsdistans 135 Nm och 485 kvar till ekvatorn.

Den 21/3 och en våg att minnas. Vi satt så fint i sittbrunnen och njöt hela gårdagen.

När solnedgången närmade sig tyckte vi att sjön började gå ner lite, precis som prognosen hade förutspått.

Då händer det. Vägen kommer och fyller halva sittbrunnen. Pia och Petra som sitter i lovart blir fullständigt dränkta. Det kanske kan tyckas inte vara så farligt när havsvattnet är 25 grader och det är hett. Snarare kanske man kan tycka att det var väldigt skönt.

Men...sjön har också svept över däck och gått ner i alla ventilerna på rufftaket.

Även i den som är riktad förut. Vi går med sjön ganska mycket från aktern. Att den tog sig in genom den ventilen som var riktad förut betyder att den måste varit dränkt och att sjön stod 30 cm ovan rufftaket.

Vi har riktiga doradeventiler som är gjorda med vattenlås som skall garantera att det inte kommer in vatten om de inte är helt dränkta. Det har alltså sprutat in vatten ner genom alla fyra ventilerna och det är blött i kojerna i salongen. De två ventilerna vid toaletten och garderoben har spridit vatten på hatthylla och in på toaletten. Eftersom vi tyckte att sjön var ganska beskedlig hade vi ruffluckan lite öppen. Den öppnas med gångjärnen i förkant. Vi hade stabilizern satt som har skopat vägen och tryckt ner massor av vatten i den ena förkojen. Den om babord har klarat sig.

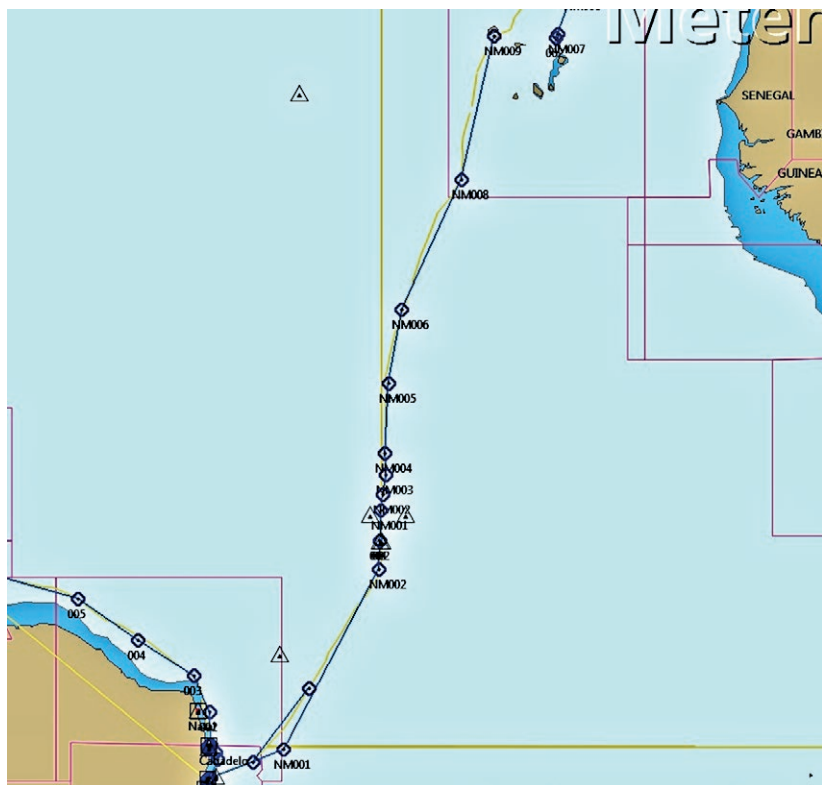
Men...det har inte lådorna i byrån.

Där är det vatten i alla lådorna där vi har våra kläder.

Det blir lite att göra kan man säga. Vi torkar upp saltvatten och skurar av med sötvatten på allt trä. Sedan blir det till att sortera blöta kläder från torra.

De kläder som legat lite längre in i lådorna och inte i botten är fortfarande torra.

Vi lämnade resten av saneringen till dagen efter. Idag har alltså saneringen av båt och blöta kläder, lakan och badhanddukar gjorts.





Vi hamnar i Sargassotång.

Efter att vi sköljt kläderna ett par vändor har de fått torka under biminin. Det fläktar bra där så det torkar granska snabbt. Det är i alla fall skönt att ha tillgång till sötvatten i behövlig mängd.

Vi har fortfarande bra med vind. Just nu 15-16 knop och gör ca 6 knop. Dygnsdistans 137 Nm och 348 kvar till ekvatorn.

Den 22/3 hamnar vi i sargassotång. Vi hade under de föregående dagarna noterat att det flöt omkring en massa gul tång i havet. Under gårdagen tätnade fälten.

Detta medförde att vårt vindroder inte ville vara med längre under kvällen. Hon kroknade under bördan av all tång. Roderbladet på vindroderet är helt vertikalt vilket gör att tången inte åker av om den väl fastnat på roderets framkant

Det var ganska besvärligt att rengöra roderbladet m.h.a. båtshake eller huggkrok. När man går i 6 knop är trycket på stången kraftig och verktyget far gärna iväg.

Skepparen tillverkade då en klyka av plywood och satte fast den på ett rör. Med den var det sedan lätt att från ytan trycka ner tången längs framkanten på vindroderet så att tången slank under.



Klykan som tillverkades för att rensa vindroderet.

Det var bra att ha detta verktyg för under natten var skepparen tvungen att rensa roderet 14-15 gånger. Som tur är verkar det som vi lämnat detta gulområde bakom oss nu under dagen.

Vid ett tillfälle dansade det in en liten krabba genom självlänsen. Han måste ha levt i tången för det är 4000 m djupt här och jag tror inte han tagit sig upp från botten. Vi har inte behövt städa roderet sedan kl 8 i morse. Idag firade vi att vi gått halva sträckan från Kap Verde till Recife. Det blev citronkaka till eftermiddagskaffet och sedan ett litet glas bananrom som vi fick av våra danska vänner innan vi lämnade Las Palmas. Man får beundra Pia som tog på sig uppgiften att baka citronkaka när det är 32 grader i ruffen. Sedan gårdagens händelse med den nyckfulla vågen törs vi inte ha förluckan öppen heller. Det var ett tappert agerande av henne.

Dygnsdistans idag, 125 Nm och 223 kvar till ekvatorn.

Den 23/3 och en vecka till havs. Detta firade vi återigen med en liten rom ur sortimentet som vi fick av våra danska vänner. Det märks att vi är längre söderut. Nu börjar det bli väldigt varmt. Jag kollade var solens projektiionspunkt passerar oss. Idag passerar den vår longitud ungefär kl 14 UTC på latitud 1 grad 14,5 minuter nord. Vi befinner oss nu på 1 grad 44,8 minuter nord. Alltså närmare zenit går knappast att komma.

Detta medför också att det nästan blir olidligt varmt ombord. Vi har idag vågat oss på att öppna förluckan trots den traumatiska upplevelsen häromdagen med vågen som letade sig in lite här och var. Nu har sjön faktiskt dämpat sig så det är nog inte längre någon fara att samma sak skall inträffa igen.

Nu har vindstyrkan gått ner en hel del och vi har mestadels 5-6 m/s och så mycket segel uppe det går att ha såvida vi inte sätter upp gennakern. Vi gör inte det nu eftersom det snart är kväll och vi vill inte segla med det seglet under natten. Speciellt inte eftersom vi förväntar oss ett regnväder i samband med skymningen. Vi gör ändå runt 5 knop i denna lätta vind.

Det blev tacos i sittbrunnen till middag.

Innan vi sätter oss för att äta tar vi ett rev i storen och rullar in några varv på genuan. Vi ser nämligen att det är ett regnväder som närmar sig.

Vi hinner precis avsluta måltiden när regnet når oss. In med alla grejer och även oss själva. Regnet har ännu inte nått duschintensitet så vi väntar med tvättning.

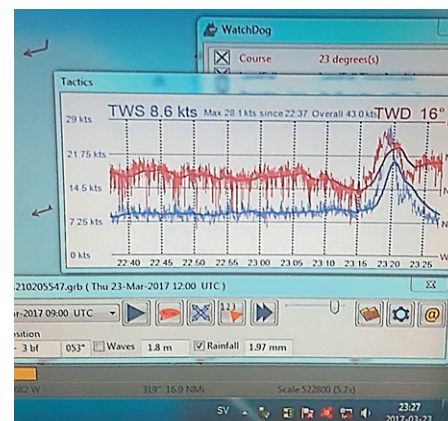
Det råder inget tvivel om att vi nu kommit in i den tropiska konvergenszonen. Vi får nog räkna med regn varje kväll/natt ett tag framöver. Med regnet kommer också vindökning och vindvridning så man måste parera med minskning av segel och justering av vindroderet.

Skepparen hade ånyo fin kontakt med SA6CBY Nils. Efter lite problem i början blev signalstyrkorna sådana att vi kunde föra ett avslappnat samtal utan att behöva anstränga oss så väldigt.

Det är roligt med dessa kontakter på kortvägen. Det är imponerande att det fungerar så bra på sådant avstånd. Vi befinner oss 4000 Nm från varandra. Det blir 7300 km.

Vi får vår första riktiga squall. På bilden nedan ser man att vindhastigheten går upp från 10 knop till nästan 30 knop (15 m/s) och att vindriktningen ändras från nord till nästan ost.

Det är fantastiskt bra att ha dessa instrument så att man i efterhand kan se hur mycket det faktiskt blåste. Man är ju under tiden fullt sysselsatt med att reva segel så att kolla vindinstrumenten just då är lite nedprioriterat. ➡



Histogram över sann vindriktning och hastighet vid en squall.

Skepparen och Petra far ut i sittbrunnen och rullar in genuan helt. Sedan blir det två rev i storen. Det blåser 15 m/s så det var ju inte så farligt men vi blir helt genomsura av det myckna regnandet. Mellan regnskurarna blåser det nästan ingenting och när det blåser i dessa verkar riktningen kunna vara vad som helst så det är väldigt svårt att utnyttja den vinden som dessa squalls ger. Vi tar till maskin tills vidare under natten. Dygnsdistans 115 Nm och 108 kvar till ekvatorn.

Den 24/3 under natten passerar vi ögruppen Sao Pedro och Sao Paulo. Den är nästan inte en ögrupp heller. Det är snarare några skär eller stenar. De två största "öarna" är ca 100 m långa och hälften så breda. Vi passerar med ett avstånd av 20 Nm. Det finns en fyr på en av de större öarna med en lysvidd av 15 Nm. Följaktligen ser vi aldrig någonting av denna ögrupp. Det känns lite oroligt att veta att de ligger där ute i mörkret men inte kunna verifiera positionen visuellt. Att dundra in i en ö när man är mitt ute på Atlanten är en skrämmande tanke.

Nåväl, allt går väl och efter att vi lagt dom en bit bakom oss känns det bra igen och man kan slappna av.

Idag har vinden uteblivit och vi har gått för maskin hela tiden. När det var som varmast stannade vi och badade i det 25 gradiga vattnet för att kyla av oss.

Just som vi skall passera från norra till södra halvklotet kommer Neptun på besök för att kontrollera att vi är värdiga att inträda i hans sydliga kungadöme.



Det blir kontroll att besättningen kan simma och just det måste göras över ekvatorn. Strax innan linjen hoppar Petra och Pia i havet för att simma den korta sträckan från Neptuns norra till hans södra rike.

Vi var också tvungna att inmundiga en förfärlig dryck som härstammade från Kap Verde och som sades vara lokal och vi kan förstå varför denna inte gjort någon global succé. Alla blev till slut godkända och vi är nu värdiga "Trusty Shellbacks".

När solen gått ner visar sig en helt otrolig stjärnhimmel. Här finns ingen förorening av ljus från städer eller biltrafik. Det är verkligen mörkt eftersom månen ännu inte kommit upp. Vi ser vintergatan tydligare än vi någonsin gjort.

Det är också nästan helt molnfritt i kväll vilket skulle kunna tyda på att vi tagit oss igenom doldrums. I natt kör vi med maskin eftersom vinden är mycket svag.

Nedladdade grib-filer antyder att vi framöver kommer att få ökad vindstyrka från SO. Stämmer detta kommer vi att kunna segla fint resten av sträckan till Recife Dygnsdistans 99 Nm.

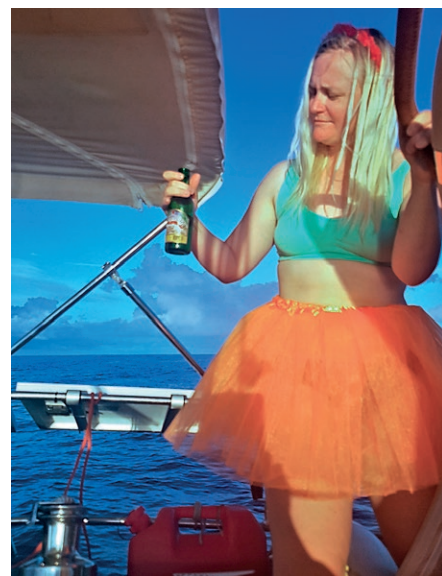
Idag den 25/3 verkar det som att vi kommit igenom stiltjebältena för nu har vi en stabil SE 13-14 knop. Båten går jättefint och vi gör stadigt 6 knop. Vi har kunnat sova en hel natt utan att behöva springa upp och ta hand om segel när regnskurar med tillhörande vindökning kastar sig över oss.

Det har varit en avkopplande dag där vi suttit i sittbrunnen och läst. Enda problemet är att vi inte riktigt har vant oss vid den höga temperaturen och höga luftfuktigheten. Det är väldigt skönt att sitta under biminin och dess skugga samtidigt som vinden svalkar våra varma kroppar. Dygnsdistans 109 Nm och 538 kvar till Recife.

Nu är det den 26/3 och det börjar bli lite jobbigt att sova. Det känns som att ingenting är torrt ombord längre. Däremot är det väldigt varmt. Just nu 33 grader i ruffen. Vi vågar inte heller ha förluckan öppen för rädsla av att få in en sjö den vägen. Vi börjar längta efter att komma fram och kunna montera windscoopet för att få ordentlig ventilation genom båten och att få sova.

Vi lider nog lite till mans av sömnbrist nu. Inte för att vakterna är så betungande utan för att man är så svettig att kojen inte känns särskilt mysig.

Under tidiga natten när Petra hade vakten gick det som tåget i 2,5 timmar. Då kom där en squall men nu börjar vi få kläm på när dom är på gång så nu brukar vi vara klara med segelminskning innan dom slår till. Under dom värsta, fullständigt vråker



Den inte så välsmakande drycken från Mindelo.

regnet ner och man ser att sjön lugnar sig p.g.a. det intensiva regnandet. Det värsta är inte den hårda vinden just under squallen utan den brist på dito när den är över. Man hamnar då i ett dilemma. Hur ska man göra? Skall man tro att det är lugnt ett bra tag så att det är ide att släppa på "tyglarna" så att båten får lite stöttning och stabilitet av seglen eller kommer det en körare igen inom kort? Man ser regnet tydligt på radarn men då gäller det att ha koll på rörelseriktningen. Det är inte så lätt när man håller på att minska segel och rida ut squallen.

Man bygger lätt fina biceps när man seglar i de här vattnen. Det skall vinschas hem segel stup i kvarten. Under dagen har vi haft lite spartansk mathållning eftersom det har varit ganska guppigt. Vi är försiktiga med att använda spisen när det föreligger brännskaderisk. Dygnsdistans 123 Nm och 415 kvar till Recife.



Den 27/2 och bara två dygn kvar. Så brukar man inte säga när det är två dygns segling kvar men efter 11 dygn till sjös känns två som om det är nära. Det är vad vi tror återstår nu. Vi har definitivt kommit in i SE "trade winds". Vi har fin vind även om det är lite bidevind, men det hade vi räknat med. Vi ser till att skaffa oss lite marginal så det blir ett lite jobbigare dygn det första av de återstående. I morgon eftermiddag/kväll skall vi kunna falla av och få ett bekvämt sista dygn.

Farten är det inget fel på. Vi gör konstant runt 6 knop.

Våghöjden har också dämpat sig något vilket hjälper till.

Natten som var kunde vi sova mycket bättre än på länge. Alla sov minst 6 timmar och idag kände vi oss mer utvilade än på länge.

Temperaturen har nog inte gått ner något nämnvärt men däremot luftfuktigheten nu när vi kommit ut på andra sidan så att säga. Just nu har vi 33 grader i ruffen och luftfuktigheten är 64 %.

Rekordet vad gäller luftfuktighet var 78 %. Då svettas man kopiöst och man får vara noga med att bälga i sig tillräckligt med vatten. Det senaste dygnet har det gått fort.

Vi har gjort vår bäst dygnsdistans sedan Kap Verde, 144 Nm och 271 kvar till Recife.

Fram till i morse nu den 28/3 hade vi haft hyggligt med vind men under förmiddagen skralnade den.

Jag frågade då Petra om hon tyckte vi skulle aktivera oss och på de svarade hon jakande. Aktiviteten bestod av att skifta segelföring från spirad genua till gennaker. Det tar ju en stund att fixa till segel och alla tampar. Spirbommen med sin lift och nedhåll skall plockas bort och stabalizeren fick tas ner.

När man riggar gennakern är det väldigt lätt att någon tamp hamnar fel men denna gången fick vi till det på första försöket. Det blåser inte mycket nu. Det pendlar mellan 3 och 5 m/s men tack vare detta lätta segel tar vi oss fram i 4-5 knop. När det blåser så lite som 3 m/s har gennakern svårt i den dyning som finns här men mestadels drar den så bra man kan begära.

Vindrodret har däremot en omöjlig uppgift i denna svaga akterliga vind. Vi kör i stället med autopiloten som ju inte är beroende av någon relativ vind för att hålla kursen.

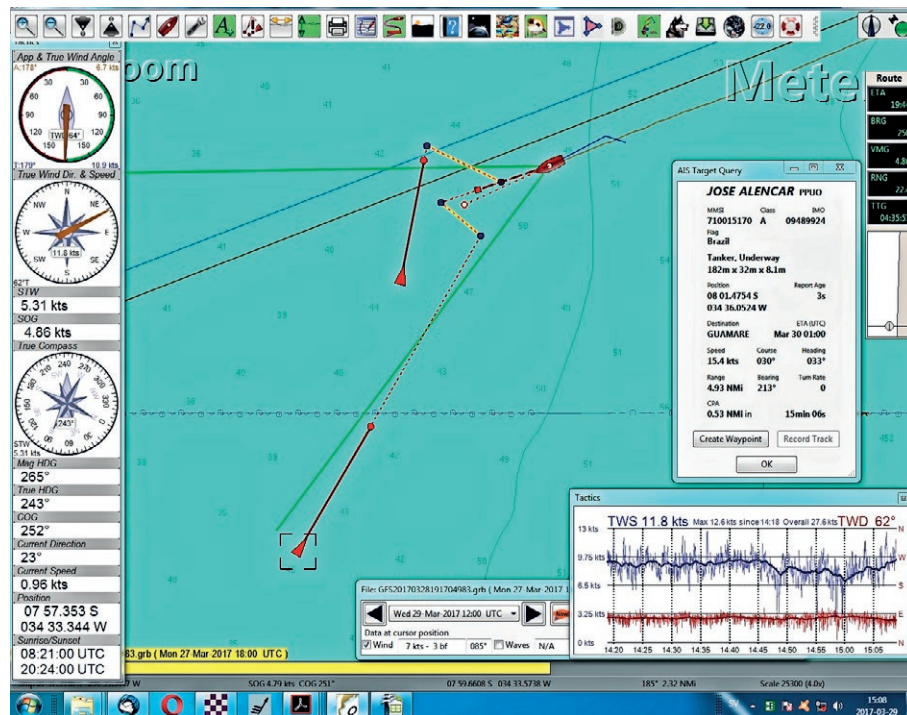
På grund av den svaga vinden kanske vi inte kommer in under de ljusa timmarna i morgon men vi har ingen lust att ta till motorn när man kan sväva fram så fridfullt som vi gjort idag.

Det har varit en av de trevligaste seglingsdagarna under överfarten. Eftersom sjön nu är ganska lugn har vi kunnat ha alla luckor öppna så det är lite bättre miljö inne i båten.

När vi skulle hämta några tonicburkar och lägga ner dom i kylan så att de skulle vara kalla när vi kommer fram upptäckte vi att några av dom hade blivit deformerade.

Efter kommer den andre, en 182 m lång Brasiliansk tanker som inte verkar ta någon hänsyn. Han står på som om vi inte fanns. På bilden nedan är det en kvart kvar till kollision.

När det återstår mindre än 10 minuter till kollision ropar jag upp honom och frågar hur han tänker göra.



Det två fartygen utanför Brasilien vi hade ombordläggnings kurs med.

Det var faktiskt värre än så. fyra av dom hade på egen hand, eller det är i alla fall vad vi tror, öppnat sig. Det konstiga var att den lilla flärpen som man normalt trycker in i burken hade poppat ut i stället. Vi förvarade även öl och coca cola i samma stuvutrymme men dessa hade inte deformerats eller öppnats. Tydligt har tonicburkarna tunnare plåt än dom andra. Det blev till att dricka en massa tonic mitt i natten. Hoppas man inte fördricker sig på detta för det vore ju synd om man p.g.a. denna händelse inte längre tycker att gin&tonic är så gott som man tidigare tyckt. Dygnsdistans 160 Nm och 111 kvar till Recife.

Under natten har vi svag vind men lyckas ändå segla med gennaker en stor del av den. Det är lite trixande för att få den att stå och framåt morgonen river vi den och sätter maskin eftersom vi vill komma fram i dagsljus och i högvatten.

Under motorgång in mot kusten kommer det 2 fartyg söderifrån. Eftersom vi visar vår babordssida åt dem är de väjningsskyldiga. Den första, en Irländare väjer fint åt babord och går med god marginal för om oss.

Då säger han att han skall gira babord för att i nästa andetag ändra sig till styrbord.

Ok, bra svarar jag. Men, efter ytterligare några minuter verkar det som om ingen kursändring är påbörjad och nu börjar det bli ont om tid om han tänker göra en undanmanöver. Jag ropar upp honom igen och påpekar att vi fortfarande har ombordläggningskurs. Vi är nu så nära att det är ytterst tveksamt, att även om han skulle vilja, kan väja. Jag säger då till honom i skarpa ordalag att han skall hålla kurs och fart och att jag uppenbarligen måste väja eftersom han bryter mot ColRegs. Vi gör då en lov åt babord och rundar hans akter.

Efteråt kallar jag upp honom igen och frågar vad han sysslar med och om han inte såg oss på AIS'en. Nä säger han. Efter lite snack hit och dit framgår det att han har sett oss men kunde inte röna ut vad som var vår destination. Det slutar med att jag får förklara för honom att det finns två olika sorters AIS, A och B och vad som är skillnaden. ➡



Vi närmar oss storstaden Recife i Brasilien.

Jag frågar då om dom inte har någon visuell kontroll av vad som rör sig i deras väg och att vi små båtar är väldigt sårbara när det kommer jättar som han. På frågan om dom har någon utkik på bryggan får jag aldrig något svar.

Tyvärr aktiverade jag aldrig något spår på tokstollen. Hade jag haft det hade det blivit en anmälan till Brasiliens sjöfartsverk eller vad det nu kan heta.

Jag ropar sedan upp irländaren och frågar om han ser oss på AIS'en och han svarar att vi syns perfekt. Sicket nonsens att vi inte skulle syns.

Jag är rätt säker på att Irländaren lyssnade på min uppläxning av brassen för han lät rätt munter när vi språkades vid.

Vi närmar oss den stora staden Recife. Det är ganska långt att sig ta in till Yachthamnen. Vi passerar ett monument som tydligen är gjort av en lokal förmåga.



När vi närmar oss hamnen kommer två mariner och möter oss i en dinge och visar oss till en gästplats. På bryggan står det ytterligare två män som hjälper till. Vi är nu totalt sju personer som skall förtöja en båt. Lite överkill kan man tycka.

När vi blivit förtöjda ser männen till att vi får kopplat in vatten och el också. Servicen verkar det inte vara något fel på i den här hamnen i alla fall.

Sedan gick vi upp till baren och åt ett mål kvällsmat innan vi kojade i en nu nästan stilla båt. Det var skönt att inte behöva bekymra sig för någon vakthållning. □

Slutord

Överfarten tog oss nästan exakt 12 dagar från Mindelo, Kap Verde till Recife, Brasilien.

Sträckan efter storcirkeln är konstigt nog exakt 1600 Nm.

Seglad distans blev ju naturligtvis lite längre eftersom vi anpassade oss efter hur passadvindarna på södra och norra halvklotet blåser och därmed valde att gå mer sydligt på slutet av överseglingen p.g.a. sydostpassagen.

Dessutom sätter strömmen norrut längs Brasiliens ostkust vilket gör att man vill ha lite extra höjd. Som det sägs, "A gentleman never sail to weather".

Vi hade mestadels stabila passadvindar förutom vid passagen av området norr om ekvatorn då vi fick ta hjälp av maskin under ett och ett halvt dygn.

Här upplevde vi också rejäla squalls som blir ganska tröttsamma eftersom det skulle revas stup i kvarten när vi inte gick för motor. Här var det också väldigt varmt och fuktigt samtidigt som det inte blåser någonting mellan skyfallen. Hade vi varit mer förutseende hade vi skaffat 12V-fläktar för att kunna få lite forcerad ventilation.

Vi såg förvånansvärt lite djurliv men stundtals väldigt mycket sargassotång.

Tången var till stort besvär under något dygn då vindrodret fick svårt att hålla kursen eftersom tången fastnade runt dess roder.

Annars styrde det från hamn till hamn. Jag kan inte nog lovorda vårt Hydrovane för dess förmåga att underlätta seglingen på långa sträckor.

Vår dotter Petra är vegetarian och Pia och jag anpassade oss vilket resulterade i att vi inte åt något kött under de 12 dagarna till havs. Detta visade sig vara väldigt behändigt. Det var mycket trevligt att slippa lukten av blod i sopor och matlagningen var snarare enklare än annars. Mycket berodde det på att vi hade Petra som alltid kom med förslag på goda maträtter. Mycket av maten är också lätt att förvara. Vi gjorde inte som många andra och köpte någon bananstock. Vår långseglande erfarne vän har berättat att det blir väldigt mycket bakande av banankaka när alla bananerna mognar samtidigt. Däremot hade vi mycket grapefrukt som höll sig bra länge.

Vi förvånas över att så stor majoritet av Atlantöverfarterna går från Kanarieöarna eller Kap Verde till Karibien.

En sträcka av minst 2500 eller 2000 Nm. Från Kap Verde till Recife är det 1600 Nm och till Franska Guyana 1800 Nm, alltså ett par dygn ytterligare.

Nog borde det väl vara intressant att utforska dessa näst intill turistfria ställen med raketbasen Kourou, fångöarna med Djävulsön, Guyana o.s.v. innan man går upp till Karibien.

Man kan också starta några månader tidigare, innan orkansäsongen är över.

När man tar sig upp till Karibien skall man först gå till Tobago dit det annars är jobbigt att ta sig eftersom det ligger öster om Trinidad med motvind och motström.

Hasse A

Ankomst Brasilien och karneval i Salvador

BARINAS PÄRLOR



Lisa och John Deutgen har seglat långt med sin K25a Barina och har under åren delat med sig av dessa färder genom artiklar i Allegronytt och vid klubbens träffar. Här startar en artikelserie, där utvalda intressanta och minnesvärda hamnar, platser och händelser presenteras, "Barinas pärlor". Den första artikeln börjar på Atlanten.

Text och bilder: Lisa och John Deutgen K25 S235 Barina

Vi drejar bi i väntan på dagsljuset. Brasiliens kust skymtar som en mörk rand och mellan den och oss har vi ett pärlband av ljus. Det är små fiskebåtar och när gryningen blir till dag, seglar vi in mellan dem till hamnen i Recife. Senare ser vi båtarna, jangadas, med fällda master långt ute till havs. Det ser ut som om männen sitter på pallar i vattnet och fiskar. Det är den 3 februari och vi har nått vår första hamn i Sydamerika efter 17 dygn på Atlanten.

Överfarten har varit lugn, bortsett från två händelser. Kung Neptun kommer ombord och förrättar traditionsenligt linjedop av Lisa, som för första gången korsar ekvatorn till havs. Senare ser vi en natt något som ser ut som en julgran snett framför oss. Vi tolkar det som en fiskebåt, gångljusen syns inte bland all belysning, och när vi inte får något svar på vårt anrop, faller vi av för att ge utrymme.

Plötsligt sätter båten fart direkt mot oss och vi hinner precis ändra kurs, innan den sveper förbi så nära att vi ser männen på fördäck stirra förvånat på oss.

Vi följer tidvattnet in i den stora hamnen och letar oss fram till båtklubben. Vi har bara sjökortet och ingen detaljerad beskrivning till vår hjälp men folk pekar åt oss att vi skall fortsätta längst in. Vi följer en smal markerad ränna, där fiskarna runt omkring står till midjan i vattnet och drar sina nät.

När vi fått hjälp att förtöja får vi frågan: Har svenskar alltid små gula båtar? För inte så länge sedan låg Nils-Göran Bennich-Björkman här med sin gula segelkanot. Vi blir väl mottagna på båtklubben och får låna pengar så att vi kan ta bussen till stan. Här finns ingen bank.

Recife är en stor stad och trafiken är intensiv efter lugnet på havet. Det är regnperiod och varmt (runt 30°) och fuktigt.

Överst på "att göra-listan" står inklareringen och den tar sin tid. Sedan följer telefonsamtal hem och taxi till svenska konsulatet för att hämta post. ➡



Vi anlitar en f d sjöman, som erbjuder sin hjälp. Han tar oss till butiker för reservdelar och livsmedel och lär oss om olika frukter och talar om vilka områden vi ska avstå från att besöka på egen hand.

Från Recife seglar vi söderöver till Salvador i Bahia, den mest afrikapräglade delstaten.

En imponerande sky line möter oss. Vi ankrar vid den första båtklubben, rör iland för att anmäla oss och följer skylten mot "uficina" som vi tror motsvarar "office" men som visar sig vara verkstaden!

Det har hunnit bli karnevalstid. Karnevalen här är inte som i Rio en påkostad dräktparad, som passerar förbi. Här deltar alla! Stora lastbilar med orkestrar på flaket kör sakta efter varandra genom gatorna. Runt varje bil går/dansar bandets fans och gatorna är fyllda med människor, som dansar och hoppar.

Ljudet är öronbedövande och känns i hela kroppen. Det är oerhört trångt och stämningen är fantastisk. Vi är street wise och har bara pengar till ett par öl och lite gatumat i fickan.

Tre kvällar och nätter deltar vi med liv och lust och vi ser få andra européer.

En stor svart man med knallröda badbyxor tränger sig fram och dansar med oss. Sedan trycker han oss i en björnkram till sin svettiga bringa, gör tummen upp och jazzar vidare. När vi går för att handla på dagarna imponeras vi av att allt skräp från natten är bortstädat.



Jangadas, den lokala typen av fiskebåt i farvattnen kring Recife.

Efter karnevalen seglar vi runt på den stora bukten Bahia de todos os Santos, följer en flodarm till fina ankringsplatser, ser små seglande lastskutor, rör iland i mangroveträskan, badar, plockar snäckor på sandbanken, som blir torr- lagd vid ebb och njuter av lugnet.

Sedan tillbaka till Salvador. Nu ankrar vi i den gamla hamnen, som ligger mer centralt.

Vi turistar på stan och besöker bl.a. marknaden, som är inrymd i det gamla fängelset. Varje cell är en liten butik för hantverk. Det finns också matmarknad och restauranger.

Den 12 mars lämnar vi Salvador för nya mål. □

Barina med besättningen Lisa och John har gjort flera långa seglatser. De mest kända och som också beskrivits i äldre nummer av Allegronytt är:

- Jordanrund 1994-1999
- Medelhavet 2003-2010

Denna typ av långfärder är inte unika, det är många Svenska båtar, som utfört den ena eller den andra av dessa resor. Betydligt färre som gjort både och. Det som mest imponerar på redaktören är att båda utförts i den lilla Allegro 27an. Det vanliga är att efter en långresa i liten båt önskar man och skaffar en större båt. Allegro 27an är i grunden en optimal långfärdsbåt, sjösäker och lätthanterad. Trivas med och starta sin andra långsegling med samma "lilla" båt är ett mycket fint betyg till båten och även till dess besättning.

Årsmöte 2019

Passa på, biljetter till Båtmässan till halva priset!

Styrelsen i Allegroklubben kallar härmed till Årsmöte 2019.

Årsmötet äger rum i samband med årets Båtmässa.

Tid: Söndag 10 mars kl 13.00

Plats: Båtmässan, Lokal K14, Stockholmsmässan, Älvsjö

Förutom sedvanliga årsmötesförhandlingar kommer Lina Petersson ansvarig för Båtliv och Miljö vid Sjö- och luftfartsavdelningen Transportstyrelsen, att informera om hantering av gammal giftig bottenfärg, i mån om tid även att informera om utsläppsförbudet av toalettavfall.

Enklare förtäring serveras.

Inför kommande årsmöte, som äger rum på Stockholmsmässan samtidigt som årets Båtmässa, har styrelsen förhandlat fram ett mycket fördelaktigt pris för entrébiljett till mässan.

Normal pris är 190 kr men Allegroklubbens medlemmar betalar endast 100 kr/biljett.

Biljetter, för nedladdning, beställes från ordf@allegroklubben.se och betalas i förskott till klubbens Plusgiro 71 99 46-6.

Se hemsidan för ev. uppdaterad information.

Erbjudandet gäller endast för medlemmar i Allegroklubben.

Tillgången på biljetter är begränsad och först till "kvarn" gäller.

Så, planera din dag på båtmässan, ta en paus ett par timmar för ett möte med några viktiga beslut. Styrelsen kommer bl a föreslå ändrat verksamhetsår till sk brutet verksamhetsår och justering av tiden för motioner.

En annan fråga att lösa är finansieringen av den sedan länge aviserade Tipsboken, vi hoppas gemensamt kunna utropa, Äntligen! Årsmötesdokumenten kommer finnas på hemsidan.

Styrelsen



Ett av de flitigast använda hjälpmedlen ombord på en båt är hamnguiden. Varje dagsetapp avslutas oftast i någon form av hamn, gästhamn eller naturhamn. I båda fallen är förhandsinformation värdefull. Vid naturhamnen närmast nödvändig. Lars och Jesper ger här en översikt över hamnguidens historiska utveckling och vad som idag erbjudes.

Text och bilder: Lars Granath och Jesper Sannel K45 S177 www.hydrographica.se

En hamnguide finns nog i skepps-biblioteket i varje övernattningsbar båt. Det finns några som fnyser föraktfullt och säger "Den där har jag bara för att veta var alla andra ligger..." Och andra som säger "Tänk, så många underbara hamnar vi tryggt vågat besöka tack vare boken." Jag vill nog påstå att den senare inställningen dominerar stort över den förra. Hamnguiden har alltid skrivits och kommer alltid att skrivas. Här följer en kort kavalkad.

Skärgårdslotsen

I början av förra seklet var ordet fritidsbåt knappt uppfunnet. Man talade om "yachter", och sådana hade man mest för att visa att man hade råd att bygga en båt som seglade fortare än de andra grosshandlarnas. Men visst fanns det dom som seglade för att uppleva naturen och skärgården. Båtklubbar för "vanligt folk" fanns, och dom hade egna interna små beskrivningar av trakterna kring klubbholmarna. Den första allmänna guiden var Carl Leches "Skärgårdslotsen" från 1916, som idag skulle upplevas som ganska rudimentär, men som fyllde en viktig ledsagande funktion i en tid då många grund ännu inte hittats och då utprickningen var långt ifrån bra. Senare fyllde dåtidens skärgårdsguru Erik Jonson på med sin

"I prickade och oprickade farvatten", en bok som kom ut 1929 och som faktiskt är rolig att läsa än idag.

Åke Janhem

Men den riktiga hamnguiden kom inte förrän 1954, då den kunskaps-mättade entusiasten Åke Janhem publicerade "Arholma Landsort". Det är en banbrytande bok som säkert fångat fler än mig.

Janhem kunde sin sak, han arbetade med ledbeskrivningar för Waxholmsbolaget och var hängiven fritidsseglare. Hans beskrivningar av leder och naturhamnar i skärgården var så bra att försvarsmakten gick i taket och åtalade Janhem för brott mot rikets säkerhet.

Tala om fängslade bok! Det såg riktigt illa ut för Janhem ett tag, men han klarade sig, boken kom i nya utgåvor och följdes av flera längs kusten.

Janhems kartskisser är relativt enkla, men de tecknade förtoningarna i boken är fina och öarna lokaliseras i teckningarna med små inritade måsar. "Tre måsar är Långkobben", etc.

Åke Améen

När nu Åke Janhem hade dragit tappen ur tunnan och försvaret fått vika ner sig, fanns utrymme för fler och mer avancerade guideböcker. Åke Janhem hade i sina böcker

vävt in mycket kulturhistoria och böckerna var berättande, men Åke Améen gick pang på rödbetan och ägnade sig uteslutande åt att mäta upp naturhamnarna och visa var man kunde ligga.

Han var oförtröttlig och utförde ett fantastiskt arbete. Från sin lilla jolle handlodade han mängder av naturhamnar i Stockholms skärgård och söderöver. "Seglarhamnar på ostkusten" blev en verklig klassiker. Alla känner till den och många använder den fortfarande. Améens kartskisser är otroligt vackra och i stort sett korrekta, när vi nu kan jämföra med modernare mätmetoder. Man får förlåta Åkes lilla trick att i speciellt förträffliga vikar lägga in ett avskräckande extra grund i kartskissen, så att han själv skulle kunna hitta favoritviken tom...

"Arholma-Landsort" en gång till

Men båda dessa förnämliga guideböcker var vid millennieskiftet lite ålderstigna. Janhems från 1950-talet, och Améens från 1960-talet. Sjömättningsmetoderna hade förbättrats, och hamnbeskrivningarna var inte alltid aktuella. Så Nautiska Förlaget slog sig år 2001 ihop med Hydrographica om en ny "Arholma-Landsort" och lanserade det som blivit rena Bibeln ombord. ➡



I denna hamnguide kombineras beskrivande texter om öarnas historia och sevärdheter med naturhamnskartor baserade på flygbildsanalys och flygfoton av gästhamnarna. Boken har kommit att uppskattas av många och mer än sextiotusen exemplar av boken har sålts. Boken fick flera överföljare längs den svenska kusten och även Väner och Göta kanal, samt Mälaren fick hamnguides med samma upplägg, då under Norstedts förlag.

Men det som var moderna sjömätningar år 2000 har blivit aktersglade av ännu mer sofistikerad teknik, och 2016 var det dags för den senaste i raden av hamnguides att se dagens ljus, låt oss kalla den "Arholma-Landsort 2.0", eller mer korrekt "Hamnguiden 8".

Hamnguiden 8 - Arholma - Landsort

Hamnkartorna i den tidigare "Arholma-Landsort" var bra och överträffade med god marginal föregångarna. Men snart kom önskemål om bokens hamnkartor i navigerbar elektronisk form, för användning i plottrar och liknande. Sjömningsmetoderna medgav också en icke föraktlig förbättring av kartorna, så det var dags för Hydrographica att kavla upp ärmarna igen.

Den gamla "Arholma-Landsort" var inte aktuell för en uppdatering, i stället föddes idén att göra gemensam sak med det norska Skagerrak Forlag som sedan några år givit ut en parallell hamnguideserie med mycket fina flygfoton, men med begränsad kvalitet på kartmaterialet. Detta nya samarbete mellan Skagerrak och Hydrographica får nog sägas vara av typen 1+1=3.

Till båtmässan 2016 presenterades en alldeles ny och renodlad Hamnguide som förenar fina foton med helt nya avancerade kartbilder. Allt var nyproducerat.

Alla Hydrographicas fem kartografer hade under de senaste två åren jobbat med att besöka samtliga 390 hamnar som beskrivs i boken för att mäta djup och kontrollera senaste status i hamnen.

I hamnkartorna har vi förutom våra älskade flygfoton nu också tagit hjälp av den senaste höjdmätningstekniken på land, med laserscanning som kan ge mycket exakta höjdkurvor och en illusorisk skuggeffekt som ger en fin känsla för topografin i hamnen. Boken presenterades på båtmässan i Älvsjö 2016 och första upplagan har redan sålt slut.

Till årets båtmässa kommer därför en helt omarbetad och uppdaterad utgåva, nu i A4-format, vilket nog uppskattas av de flesta då förra utgåvan var i väl stort format. Men tjeck är den fortfarande, en riktig "bibel"... Alla texter om hamnarna har författats av Lars Granath, och flera hamnar har fotograferats på nytt.

En mycket stor fördel med "Hamnguiden 8" är att alla hamnkartorna finns tillgängliga för digital navigation. Vi tror att vi bidragit till att skapa en hamnguide "i tiden", men vem vet, om ytterligare femton år har kanske tiden sprungit ifrån även denna produkt.

Utvecklingen skenar och allt fler navigerar med stöd av elektronik.

Men en "riktig" hamnguide i fysisk form kommer att finnas i många båtar länge än. □



Jesper Sannel arbetar med sjökortsproduktion och är sedan 2016 VD för Hydrographica. Jesper är biolog, naturgeograf och kartograf och undervisade tidigare i dessa ämnen vid Stockholms universitet.

Sedan 2000 arbetar han heltid inom Hydrographica med att producera storskaliga specialsökort och hamnguides över skärgårdarna längs Sveriges kuster. Jesper har tillbringat somrarna i Stockholms skärgård sedan barnsben i familjens veteranbåt Pilikia och har nu skärgården som sitt arbetsområde.

Idag seglar Jesper K45an S177 Akarina. Han anlitas regelbundet som uppskattad föredragshållare i båtklubbar och utbildningsorganisationer för båtsporten. Tillsammans med de övriga inom Hydrographica har han medverkat i produktionen av den populära hamnguideserien från Nautiska Förlaget som gavs ut i början på 2000-talet och nu i den nya Hamnguideserien från Skagerrak förlag.

