



VARVET

Medlemstidning för Jordenruntseglare Nr 2, 2020



Pantaenius allriskvillkor – vad som än händer!



Med Pantaenius som partner har du det bästa tänkbara skyddet för dig och din båt. Du har alltid fast försäkringsvärde och aldrig åldersavskrivningar. För många skador har du inte ens en självrisk.


PANTAENIUS
Specialist på båtförsäkringar

Marstrand • Tel. 0303 44 50 00 • pantaenius.se

Ordförande har ordet

Sitt ned och mitt i båten.

Det sa min pappa Ewert till oss barn, ett gott råd som fortfarande gäller. Att sitta mitt i båten är ett bra sätt att inte bli smittad eller smitta när vi ligger i hamn. Vi som har båt är lyckligt lottade nu när Covid 19 härjar. Vi kan fortfarande utan problem göra det vi älskar att göra, nämligen segla eller på annat sätt färdas i den egna båten. Själv föredrar jag att stuva ner fendrarna och ligga på svaj i en naturhamn och hoppa näck i havet.

Till er som ligger ute på oceanerna och söker en hamn som vill släppa in er vill jag ge en särskild hälsning. Ni har på grund av den förbaskade Covid 19 drabbats på ett sätt som vi inte har kunnat föreställa oss tidigare. Att inte vara välkommen någonstans. Jag håller tummarna och önskar er lycka till och hoppas ni som seglar hem får gynnsamma vindar och att båt, utrustning och ni håller ut. Det har nu kommit några små ljusglimtar som till exempel Horta som tillåter ett kortare stopp.

För våren hade vi ett fint program med intressanta föredragshållare som Gurra Krantz och Emma Ringqvist samt andra aktiviteter som tjejträffar och kurs i Open CPN. Samtliga aktiviteter tvingades vi att ställa in. Styrelsemötena och andra möten har vi haft via Zoom.

Vi får hoppas på att vi kan återuppta våra aktiviteter till hösten och ser fram emot att träffas igen.

Önskar er alla en solig sommar med ljunna vindar.

Vi ses!

Mats Wängdahl,
s/y Hokus Pokus 2



VARVET 2020-2



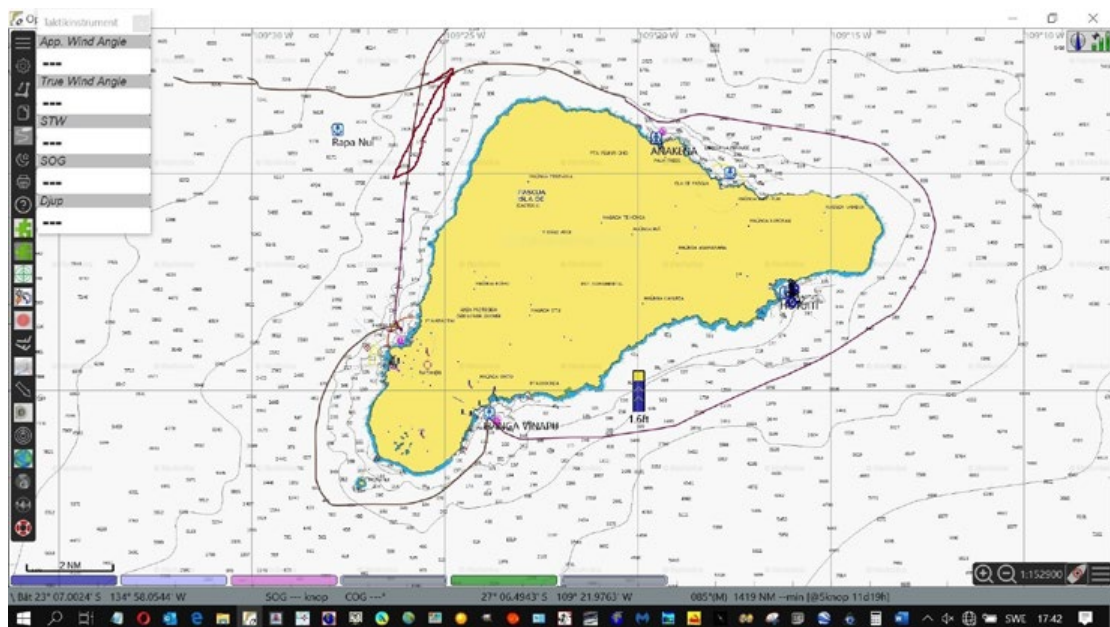
Omslagsbild: Billy Palmius
SY Miss Brazil

INNEHÅLL

- 4 Dramatik på Påskön
- 8 JRSK: t-shirts mm
- 9 Avseglingarmingel
- 10 Presentation: Skyline
- 12 Min båt: sy Lana
- 14 Ankring
- 16 Med Aliara till Karibien
- 23 Segling i Coronatider
- 27 Min båt:
Bonnie af Stockholm
- 28 Forts. Coronasegling
- 54 Litiumbatterier
- 62 Anslagstavla

Medlemsavgift 2020:

Betala 300 kr per båt till plusgiro
37 94 16-1. Ange "Ny medlem"
med namn och epostadress



Dramatik på Påskön

'Bengt' siktade Påskön/Rapa Nui efter 25 dygn och 2700 sjömils segling från Panama. Överfarten var en blandning av stiltje, kuling och fin segling. Sista veckan gick det väldigt långsamt eftersom vi hade fått tusentals långhalsar på skrovet men torsdag 27 februari kunde vi äntligen ankra vid Hanga Roa. Efter inklareringen kunde vi gå iland och titta på statyerna (Moai) som ön är känd för. Förutom 'gubbarna' finns inte så mycket annat att upptäcka på ön. Vattnet är däremot otroligt klart och snorkling och dykning är mycket bra. Ankarplatsen är orolig på grund av dyningen och att ta jollen in i den lilla hamnen kan vara en läskig upplevelse eftersom dyningen ibland bryter rätt in i inloppet. Vi hann gå iland ett par gånger innan ett stort lågtryck började närma sig från ost.

Tisdag 3 mars

På morgonen ropade Hamnkaptenen upp alla båtar var för sig och beordrade oss att flytta på grund av 'bad weather'. Påskön har inga säkra ankarplatser och dyningen gör det ofta omöjlig att besöka ön även om man kan få skydd för vinden.

Vid tretiden ankrade vi i Hanga Vinapu där vi ska rida ut kulingen. Förutom Bengt ligger här sex andra segelbåtar. Här ligger man bra vid vind från nordost till västsydväst.



På kvällen vred vinden långsamt från nordost till nord och ökade i styrka. Mängder med regn och vindbyar av kulingstyrka. Det rullar ordentligt. Lite kyligt är det allt så ragsockorna på. Det är som att vara ute på havet men utan stöd från seglen så Bengts rörelser är ganska tröttsamma. Elisabeth klarade ändå av att laga en god middag bestående av en thaigryta med kyckling.

Onsdag 4 mars

På natten fick vi gå upp ett antal gånger för att ankarlarmet gick. Vinden vrider i byarna och ankaret sitter i bra men Bengt svänger mycket. Mängder med regn.

På eftermiddagen, mellan regnskurarna, satte jag vår 22 mm tjocka nylonlina på ankarkättingen. Inte helt lätt men till slut lyckades vi få ihop det. Jag på fördäck och Elisabeth vid knapparna till ankarvinschen i sittbrunnen. Vi hade tänkt schackla på en bit kätting till, som är mycket enklare att göra, men det är den enda långa bit vi har så om vi tappar ankaret eller kättingen går av har vi ingen bra kättinglängd kvar till reservankaret. Nu ligger vi bakom 75 meter kätting och 20 meter lina. Vattnet är 22 meter djupt. Tack vara linan rycker

Bengt inte så hårt, den tar upp det mesta på grund av töjningen.

Senare ökar vinden till kulingstyrka och i regnbyarna till stormstyrka. Det smattrar på rutorna och det går inte att se de andra båtarna.

Elisabeth gör vaniljsås och en smulpaj. För tillfället ligger vi bra.

Torsdag den 5 mars

Det har blåst hårt hela natten men vi har ändå sovit bra eftersom Bengt inte ligger tvärs på dyningen. Ankarlarmet har inte gått en enda gång. Prognosen är inte den bästa eftersom vinden ska vrida till sydväst och då ligger man inte särskilt bra här. Självklart vrider den mitt i natten. På eftermiddagen byar av 22 m/s.

Sedan lugnar det sig tillräckligt för att Elisabeth kan klippa mitt hår på akterdäck. Vi behöver inte bryr oss om håren, de blåser bort direkt. Solen tittar fram av och till men den västliga vinden är fortfarande av kulingstyrka.

Ankrade vid Hanga Vinapu





"Gubbarna" på Påskön

På eftermiddagen börjar det rulla in en sydvästlig dyning. I början inte särskilt hög men allteftersom blir den högre och högre. Väderprognosen talar om svaga sydvästliga vindar. Ingen information från Armadan. Vinden ökar och den chilenska båten 'Nanoek' sliter sig från sin mooring, hamnar i bränningen och bryts sönder. Som tur var hade besättningen gått i land. Vi borde ha lämnat ankarplatsen som nu hade blivit till en farlig läkust.

Fredag den 6 mars

På natten ökar dyningen till mellan 4 och 5 meter och Bengt åker 'hiss' upp och ner så det känns i magen. Mycket sömn blir det inte. Vi är glada över den långa nylontampen som tar upp chockbelastningen. Vinden ökar till 15–17 m/s och vågorna börjar bryta. Man kan se på ankarlamporna att de andra båtarna rör sig upp och ner. Mitt i natten hamnar en amerikansk båt i bränningen, kapsejsar och slås sönder på klipporna inom några minuter. Den ombordvarande

ensamseglaren försvinner och hans kropp hade inte hittats när vi lämnar Påskön. Hamnkaptenen får panik och beordrar alla fem kvarvarande båtar att gå 'till sjöss'. Vi får ankarförbud eftersom ön inte har säkra vikar längre.

Det är inte helt lätt att ta upp 20 meter vattentung ankarlina, 75 meter kätting som väger 170 kilo och ett 30 kilo tungt ankare och vi är den sista båten som lämnar Hanga Vinapu. Först hade vi tänkt stanna kvar eftersom den färskaste prognosen talar om svaga vindar, vi har dessutom inte flyttat oss en millimeter under hela kulingen. Ankaret, ett KNOX, sitter som berget. Jag får några sjöar över mig där på fördäck och fastnar med regnbyxorna i ankarvinschen så Elisabeth fick krypa fram med en kniv för att skära loss mig men allt gick bra och inget och ingen kom till skada. Det tar ganska lång tid att få ordning på linan och kättingen men till slut sitter ankaret i rullen och Elisabeth kan styra Bengt ut på havet. Vi gjorde som de andra och seglade sakta norrut för att

söka skydd bakom ön. Vinden dog ut vid soluppgången. Vi försökte segla tillbaka till Hanga Roa men dyningen var så hög att vi hela tiden fick grönt vatten över oss. Enligt hamnkontoret går det inte att ankra någonstans runt ön på ett par dagar på grund av dyningen så efter att ha pratat med Hanga Roa radio bestämde vi oss för att lämna Påskön och segla vidare. Vi fick ett tummen upp från armadan och ändrade kurs mot Pitcairn. Efter de dramatiska händelserna från i natt kände vi inte för att stanna kvar, dessutom har vi ingen lust att dreja bi i ett dygn eller två för att vänta på att dyningen ska minska.

Vi pratade igenom händelserna efteråt. Hade vi varit ensamma i viken hade vi lämnat ön direkt när dyningen började rulla in. Det är mycket säkrare att rida ut en kuling ute till havs än i en oskyddad vik. Vi stannade kvar eftersom alla andra gjorde det och för att vi fick den information vi fick från armadan och från väderprognoserna, med två båtar som gick till botten som resultat. Det var dumt gjort. Den falska tryggheten som situationen gav kostade en människa livet. Vi gör inte om det!

I början av seglatsen mot Pitcairn åkte vi berg och dalbana på dyningen men när vi väl kom längre från ön lugnade det ner sig och fick vi en fin sydlig bris som gjorde att Bengt snabbt lämnade Rapa Nui bakom sig.

Sedan tog restriktionerna i samband med Coronaviruset över och Pitcairn och många andra öar stängdes för besökare. Efter 15 dygn med bland annat tre kulingar varav en med 45–50 knop vind ankrade vi vid Rikitea i Gambieröarna. Där fick vi 14 dagars karantän som vi, i skrivande stund, fortfarande har. Vart vi kan ta vägen sedan har vi ingen aning om.

Wim och Elisabeth van Blaricum

s/y Bengt (www.sailblogs.com/member/bengt)

[yachtbengt\(at\)outlook.com](mailto:yachtbengt(at)outlook.com)





Äntligen finns våra populära t-shirts att köpa igen!

Och förstås vimpel, klubbnålar och dekaler.

T-shirtarna är unisex-modell och finns i storlek SMALL till XXXL (normala storlekar).

Pris: 175 kr/ st.

Vimpel: 150 kr.
Dekal: 20 kr.
Klubbnål: 40 kr.



Frakt 22 kr tillkommer för t-shirt och vimpel.

Beställningar skickas till: pia.fredriksson62@gmail.com
Betalning via swish till Pia Fredriksson, 0708-64 19 24.

Avseglare

Redaktionen tyckte det skulle vara trevligt att följa våra nuvarande avseglare lite närmare innan dom kastar loss. I varje nummer av tidningen Varvet så hoppas vi på att kunna presentera en eller två besättningar med båt och deras drömmar samt förväntningar. Utan avseglare som ger sig ut på de stora äventyren och som delger oss övriga hemma deras upplevelser och berättelser via Varvet och klubbkvällar så vore inte föreningen den framgångsrika förening som vi nu är.

Genom erfarenhetsutbyte får både gamla och nya seglare sina behov tillfredsställda och föreningens kunskaper växer.

Johan Prison, samordnare för avseglargrupperna, rapporterar från avseglarmingel:

21 modiga (eller dumdristiga) medlemmar i avseglargrupperna trotsade virusvarningar och samlades 15 mars till mingel i SXKs lokaler. Både årets avseglare och avseglare med planer om avseglats 2021 till 2024 infann sig.

Drycker dracks och tilltugg förtärdes medan skymningen sänkte sig över Älvsborgsfjorden och vinden ven. Luften surrade av alla samtal i små grupper om "ska vi segla tillsammans" och tekniska spörsmål. Maillistor upprättades för årsgrupperna.

Somliga avseglare bor redan i båten, andra har sålt huset och bor hos släkten, andra står i valet och kvalet.



Från vän till höger: Karin o Håkan Lindqvist, Elixir; Lars o Cathrine Rengsjö, Tindra; Klas o Anna Lundgren, Skyline; Anders o Gunilla Ullman, Ydalir II, Anette o Christer Hedlund, Modesty; Robert Colliander o Elisabeth Gustafsson, Sirenia III

Saknas: Alf o Jessica Karlsson, Taipan

Skyline - Familjen Lundgren gone sailing

Hej alla nya vänner i JRSK.

Vi är en familj som har beslutat oss för att kasta loss och under ett års segling umgås och ha roligt tillsammans.

Rutten är Lilla Varvet och vi startar från västkusten den 22 juni 2020. Planen är att gå via Skottland, Marbella & Kanarieöarna över Atlanten i nov/dec via Kap Verde till Grenada. Från Grenada går vi norrut längs Karibiens öar i ca 5 månader.

I maj är det dags att börja segla hemåt eller eventuellt till Medelhavet och segla där när det passar.

Vår hemmahamn är Tullboden strax sydost om Smögen. Vi bor i Trollhättan men har tillbringat alla våra somrar som familj på båt både motor- och segelbåt. Långsegling blir nytt för oss för vi har aldrig långseglat förut mer än runt Sverige och till Skagen. Vår båt Skyline är en Hanse 545 som gjort lilla varvet förut och efter sedvanlig total uppgradering hoppas vi vara tillräckligt klara för avsegling efter midsommar (gap-skratt).

Familjen består av Klas Lundgren 47 år som har tillbringat alla somrar på båt på västkusten. Tjänstledig grundare och VD för ett elektronikbolag.

Egenskaper: social, lagar / bygger och fixar allt men blir sjösjuk.

Anna Lundgren blev båtfrälst när hon träffade Klas på 90-talet. Ingenjör och tjänstledig från VG regionen.

Egenskaper: planering, logistik och icke sjösjuk så kommer ta över som kapten så fort skepparexamen är klar.

Linus, 14 år, kommer läsa Åk 8 på Sofia Distans under resan. Tycker detta kommer bli ett äventyr men orolig för internetuppkopplingen och att få plats för alla prylar.

Emma, 12 år, kommer gå i 6:an på Sofia Distans under resan samt blogga om att bli kidnappad av sina föräldrar. Är inte övertygad om att hon och handbollskarriären kommer överleva utan sina klasskompisar.

Ja, då hela familjen gillar att umgås och träffa nya människor så hoppas vi träffa många av er före resan, i någon hamn på vägen eller när vi kommit hem. Och ser ni några galningar som tagit med alldeles för många leksaker och vänner ombord är det säkert vi.

Instagram: sy_skyline

Facebook: Sy skyline

hemsida: www.lundgren.es

Mail: skyline@lundgren.es



Med vänlig hälsning
Familjen Lundgren



Min långfärdsbåt!

s/y Lana

Här kommer några rader om vår båt sy LANA. Vi har endast varit två resor till UK, en resa till Shetland och en resa till Tromsö. Totalt har vi seglat ca 30.000 sjömil med LANA och har ganska bra koll på vad som fungerar för oss. Vi har inte tänkt segla runt jorden eller andra långresor, vi har heller inte tänkt bosätta oss i båten, även om vi tillbringar ca 150 övernattningar om året ombord.

Båttyp: ELAN 40 från 2003

Utrustning: Navigation - säkerhet - styrning - segel mm

Radar, AIS, GPS, VHF, kortvågsradio, digitala sjökort och de vanliga instrumenten

Båtens EPIRB och räddningsvästar med personliga EPIRBER

Dävert för dinge, räddningsflotte, bra ankringsutrustning

Kyl och bärbar fry, gasol spis. TV, radio

Dieselmamin, Ebersprecher för vattenburen värme, bensindrivet elverk, avfuktare, inductionsspis

Autopilot verkande på hjärtstocken,

Rullstor, Genua, Genacker, Ankarsegel

Solpanel 160 W och vindgenerator

Vad uppskattar du mest hos din båt?

Snabb och tar bra höjd, bra motor (40hk), båten går bra ock mjukt i sjön, den tar inte sjö över sig, vi kan göra bra distans per dygn, vi brukar säga att det är en 7-knops båt....

Bra värmesystem för segling vintertid och i nordliga vatten. Flera system ger en säkerhet då man ankrar i kalla förhållanden. Dieselmakinen (en Dickinson) är huvudvärmekällan och drar ingen ström.

Bra ankar utrustning och RIB dinge i dävert (vi ankrar helst och ofta på ibland otillgängliga platser). Båten ligger bra för ankare om vi har solpanelen uppvinklad (spoiler) och sittbrunnsskapellet på (vindtrycket akterut)

40 fot är en bra storlek för två personer (8,4 ton båt är lagom tungt att hantera för två personer)

Färskvattenspolande toa är perfekt för vår typ av segling, vi har vatten för ca 8 dagar

Vår sorptionsavfuktare ger ett perfekt fukt-fritt inneklimat. Det borde alla ha, i Norge är det ett måste. Frysdrar mycket el, men att ha fryst mat gör oss mycket mer oberoende.

Varför föll valet på denna båt?

Pris, seglingsegenskaper, storlek, vikt, kvalitet.

Vad kunde vara bättre på din båt?

Elförsörjningen för ankar är ett problem, ett dygn är OK, men med så mycket elslu-

kande utrustning så blir man alltid kort på el. Under segling ger vindsnurrar all el vi behöver.

Ett kutterstag hade kunna hjälpa oss i hårt väder.

Vi har diesel för ca 50 timmar för motor, mer diesel hade varit bra.

Jörgen och Soffen ombord LANA

Tel 0708200049 (hör gärna av er med frågor och ta kontakt om ni ser oss i hamn eller för ankare)



Ankring – Utrustning & Metoder

Annika Koch & Björn Christensson

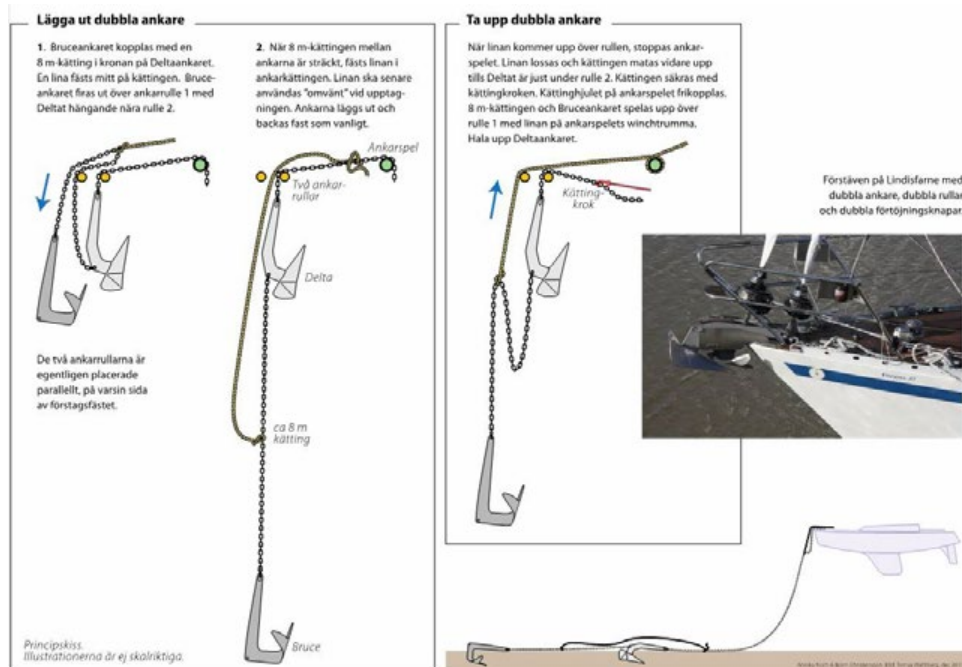
Har man lärt sig att alltid förtöja för storm, varför då inte alltid ankra för storm?
I en gedigen artikel beskriver författarna många nyttiga erfarenheter av ankring, både egna och andras.

Annika & Björn har i dryga tjugo år seglat Lindisfarne och numera Moon från Nordsjön till Medelhavet, på Atlanten och runt Stilla havet.
De har ankrat både i varma och kalla vatten, från Antarktis till Grönland.

Att kunna sova tryggt är viktigt för trivseln och nöjet på längre färder med båt.
Deras samlade erfarenheter av ankartyper, kringutrustning och ankringsmetoder, vikten av förberedelser och underhåll av utrustningen beskrivs med både goda råd och en del varningar.

Artikeln är ett illustrerat pdf-dokument på 16 sidor som kan laddas ner från:

<https://www.sailaround.info/artiklar/2020-Ankring.pdf>



LUNDH SAILS



Segeldukar för långfärd:

1. Vectran, Dacron med Vectranarmering
2. Nautosphere, Dacron med Dyneemaarmering
3. Fibertech Dyneema/Aramid

Tala med våra segelmakare om vad som passar dig bäst.



LUNDH SAILS

031-293021
Sven Källfelts gata 28
426 71 V. Frölunda
www.lundhsails.se info@lundhsails.se

Välkommen hem Anders Eriksson, Malala!
Foto: Claes Jansson



Deep Bay, Antigua

Med Aliara till Karibien och ARC+

Tanken på att segla till Karibien föddes efter att vi hyrt båt 2007 och seglat två veckor runt St Vincent och Grenadinerna, hit skulle vi tillbaka fast då på egen köl. Det tog oss tolv år och ett byte av båt till vår Aliara, en Malö 36 Classic, innan drömmen nu har realiserats.

Vi köpte Aliara 2012 och har med henne gjort ett antal seglingar till Vestlandet i Norge, Skottland och Shetland. Under åren har vi fixat och utrustat Aliara med det som kan behövas för en längre segling. Det finns mycket man kan köpa, det är ingen hejd på vad det finns för prylar och nyt-

tigheter. Man får verkligen fundera på vad som är "need to have" och vad som bara är "nice to have". Det vi fokuserat på är säkerhet och elförsörjning utöver andra ting. Seglingarna över Nordsjön har medfört att vi testat både båten och oss själva i allt från stiltje till hårt väder. Vi känner oss trygga med vårt hem på vattnet och har hunnit testa mycket av vad som fungerar eller ej. Vi har även förkovrat oss själva i Kryssarklubbens regi med fokus på väder, kommunikation och säkerhet.

Nu är vi mitt i ledigheten från våra respektive jobb, totalt 18 månader, och vårt mål att ta sig till Karibien är avklarat – nu återstår bara hemresan.

Vi kastade loss första juni 2019 från Göteborg och vår grova planering var att ta oss ner till Kanarieöarna via Norge, Skottland, över Biscaya till Spanien och Portugal. Sedan vidare via Madeira till Kanarieöarna. Den höll i stora drag och i början på oktober hade vi kommit ner till Teneriffa. Nu hade vi en dryg månad på oss, där vi hann utforska Teneriffa och La Gomera, innan vi skulle checka in i Las Palmas på Gran Canaria för att haka på ARC+ över till Saint Lucia med en mellanlandning på Kap Verde, Mindelo.

I Las Palmas blir det två intensiva veckor innan starten går den 11 november. Vi ligger tillsammans med andra båtar i marinan som ska delta i ARC+. Några har vi redan lärt känna i tidigare hamnar på vägen ner och det surrar i luften av båtsnack. Det är helt underbart att vara tillsammans med andra som har samma fokus. Att man riktigt kan "nörda" in sig på till exempel Watermakers – att ha eller ej, väderappar – vilket är bäst: Predict Wind, Windy, Weather Tracker eller annat? Segel, bombromsar, preventrar med mera, allt diskuteras och debatteras. Här har vi knutit kontakten med många som vi blivit riktigt goda vänner med.

I ARC:s regi ordnas en hel serie med seminarier kring säkerhet till havs, passadvindsegling, riggning, mat ombord, väder/GRIB-filer med mera. Vi hängde med på det mesta och samtidigt som vi fräschade upp gamla kunskaper snappade vi upp nya, mycket matnyttiga. Vi är ett tio-tal båtar som ska segla "doublehanded" och för oss anordnades en halvdags workshop där vi

utbytte erfarenheter med varandra och fick input från erfarna Atlantseglare.

Vi lägger även mycket tid på att planera maten för tre veckors segling. Färdiga menyer för lunch och middag färdigställs, sedan ska allt inhandlas och stuvas undan. När allt är klart har vi nog mat med oss för minst fyra veckor om vi räknar in nödprovianten. Svälta ska vi i alla fall inte göra.

Så var det då dags för det stora äventyret och det börjar pirra i magen. Den elfte november styr vi, tillsammans med de andra 95 båtarna, ut mot startlinjen utanför marinan på Las Palmas och klockan ett går startskottet. Det blir en tuff start med mycket vind och hög medföljande sjö. Första dygnet kämpar vi med att styra båten för hand söderut. Det blir korta vakter och den som sover gör det i sittbrunnen. Det tar på krafterna och gissa om det är skönt på eftermiddagen dag två när vinden mojar något och vi kan koppla på vindroret. Därefter fortsätter vi söderut med saxade segel och hittar rytmen i livet ombord. Vi kör i vakter om tre timmar över natten. På dagarna är det mer fritt så den som vill vila gör så. Vi provar även med längre intervall på vakterna men finner att tre timmar passar oss två bäst.

Så efter sex dygn på havet närmar vi oss Kap Verde och vi angör Mindelo på Saint Vicente där vi går i mål på kvällen. Det är en helt underbar känsla när vi i mörkret guidas in till marinan och vår plats av ARC-teamet och de tar emot våra tampar. Första benet avklarat och vår hittills längsta seglingsetapp 820 nm kan bockas av.

Efter att ha vilat i fyra dagar är det dags att kasta loss igen. Nu väntar 14–18 dygn över

Atlanten, vi har ”bara” 2090 sjömil framför oss.

Innan avfärd har vi träffat flera som har erfarenhet av att segla långa etapper där flera säger att ingen resa är längre än sex dagar. Det är tre dagar från start då man hittar sin rytm och kommer in i lunken. Sedan tre dagarna innan ankomst då man börjat räkna ner. Där emellan rullar det bara på. Vi har nu provat och kan konstatera att det stämmer.

För att ge en bild av livet ombord följer några korta utdrag från våra dagboksanteckningar.

Dag 2... Vi upplever en underbar soluppgång. Seglar på och sover om vartannat. Jippar vid 15-tiden och lägger kurs på mål, 1975 nm kvar. Vi har börjat vänja oss vid den vaggande gången och allt fungerar. Det blir en mörk natt utan måne men med en fantastisk stjärnhimmel. Orion står högt på himlavalvet...

Dag 5... Åter en underbar soluppgång. Vilken ynnest att få uppleva detta på ett ganska platt vatten långt ute till havs. Jag tar en god kopp kaffe vid 7-tiden och låter tankarna sväva fritt. Tänk om hela resan över kan bli på detta sätt. Efter frukost gör Kent rigg-check, tummen upp på den. Han plockar även bort nattens fångst av flygfisk. Vi fortsätter på samma bog, segel wing-wing i vindar på mellan 5-9 m/s...

Dag 7... Möte i natten med två större fiskebåtar som passerar på några sjömils avstånd. Vi får kontakt med en annan segelbåt i gryningen, anropar på VHF och snackar kort med dem. Allt är bra ombord. Vid den dagliga riggchecken upptäcker vi skav på preventern till spinnackerbommen i blocket vid främre knapen. Kent



Riggcheck

fixar till med ett soft-schackel för blocket, problemet avväjrt. Riggcheck är bra!! Vid 18-tiden laddar vi hem GRIB-filer och väderrapport. Ser ut att vara stabila förhållanden med bra väder framöver...

Dag 10... Nätterna är ljumma och fuktiga med en fantastisk stjärnhimmel. Lite vind gör att vi seglar fram i makliga 4-5 knop. På dagarna blir det varmt och en hink-dusch med havsvatten i sittbrunnen svalkar gott. Efteråt delar vi på 1,5 liter sötvatten i en petflaska, försedd med strilkork, att skölja bort saltet med. Vi provar vår fiske-lycka och efter en kort stund nappar en stor guldmakrill. Kent får kämpa för att dra in den till båten. Precis när vi ska sätta kroken i den för att få den ombord sliter den sig, linan till betet var för klen. Där försvann dagens middag. Laddar GRIB-filer och väderrapport. Stabila förhållanden med lite mer vind, 8-10 m/s...

Dag 12 - 14... Dagarna rullar på och nätterna likaså. Det märks att vi närmar oss Karibien då trad-vindarna ökat i styrka sedan några dagar. De ligger nu stadigt på 8 till 10 m/s med toppar på 12 till 13 m/s. Även squall blir vanligare och vi har fått några mindre över oss. Det är ganska skönt att få en chans att skölja bort saltvatten både från båten och från oss själva, bara man är med och revar i god tid...

Dag 16... Land i sikte!! Under hundvakten, 03:00 – 06:00, ser Kent ljus dyka upp i fjärran. Det är Martinique och St Lucia som syns. När jag går på och det ljusnar dyker öarna upp. Vilken känsla, tårarna rinner och glädjen är total. Efter 16 dygn, 2 timmar och 7 minuter passerar vi mållinjen utanför Rodney Bay. När vi angör marinan får vi hurrarop från andra båtar och mistlurar tjuter, det är ett välkomnande som värmer. Nu börjar det karibiska äventyret...

I skrivande stund är vi kvar på Antigua och sitter fast på båten då alla gränser är stängda och det för tillfället råder utgångsförbud 24 timmar per dygn. Vår plan att besöka fler av öarna norr och väst om Antigua frös inne, men vi är inte ensamma i denna situation. Det är många seglare som sitter fast och inte vet hur närmsta framtiden ter sig. Vi skeppar hem Aliara från Antigua till Southhampton i början på maj och sedan flyger vi till London. Att båten kommer iväg är vi säkra på men hur det går med vårt flyg återstår att se. Men det mesta brukar lösa sig och den som lever får se.

Hälsningar från Gunilla & Kent på Aliara.



Ibland vill man köra själv...

Ny Medlem

Fredrik och Lena Fostvedt

Båtnamn: Capella. Hanse 345, 2017.

Vi började segla 2016, då vi växlade över från motor- till segelbåt, eftersom vi ville ta oss längre än vad vi kunde med motorbåten. Samma år deltog vi i ARC 2016 (Atlantic Rally for Cruisers), ett seglingsäventyr som tog oss från Kanarieöarna till Saint Lucia i Karibien. 2017 seglade vi hem vår nya Hanse från Tyskland och samma år deltog vi i Svenska Kryssarklubbens eskader till Bornholm, Polen och Tyskland. 2018 seglade vi i egen regi upp genom Oslofjorden och hälsade på i Norges huvudstad. Förra året (2019) körde vi Göta kanal och seglade runt södra Sverige tillbaka till Göteborg. I år (2020) tänker vi oss en tur till Amsterdam men det

återstår att se om Covid-19 stoppar oss. 2021-06-01 tänker vi kasta loss för en 15-månaders segling runt Europas västkuster och var den slutar vet vi inte ännu...

Av JRSK förväntar vi oss erfarenhetsutbyte, inspiration och ett socialt kontaktnät.



Ny Medlem

Båten heter Xa och är en Grand Soleil 40. Vi heter Katarina och Lennart och har seglat längs Västkusten och i Danmark när barnen växt upp.

Om några år skulle vilja göra lite längre seglingar. Kanske längs hela den norska kusten eller till Portugal. Vi gick med i JRSK mycket för att få tips och lära oss av andra vad man behöver kunna och hur båten ska utrustas.

Hälsningar

Katarina och Lennart Floberg



XLNT YACHTING

ÄR DU INTRESSERAD AV ATT KÖPA ELLER SÄLJA EN PREMIUM SEGELBÅT?

XLNT Yachting är en internationell båtmäklare, specialiserad på segelbåtar från välrenommerade Svenska och Skandinaviska båtvarv



X612

Swan 57

Hallberg-Rassy 53

Baltic 48



Hallberg Rassy 48

Sweden Yachts 42

Sweden Yachts 370

Hallberg-Rassy 31

Se hela vårt utbud av premium segelbåtar på xlntyachting.com

☎ +46 304 694 000 ✉ info@xlntyachting.se 📍 Henåns hamn, Orust

FLASKPOST från s/y Sea Wind

Efter en kort natt så purrar vi kl fyra på morgon för att gå med tidvattnet ut ur Potomac river. Vi har varit i Washington DC för att bl.a. fixa nytt pass. Trots Coronatider så har vi det förhållandevis bra här i USA. En lång kust att segla utefter och vi sitter inte fast på en liten ö utan att kunna lämna båten. Vi lider med de flesta av våra seglarvänner runt om i världen som har det betydligt besvärligare än vi. Ibland får vi inte gå iland och 14 dagars karantän har instiftats på vissa ställen men vi har provianterat och bunkrat för många veckor framåt. Nu hoppas vi bara att gränsen till Kanada öppnar snart så vi kan nå vårt nästa mål.

Lasse & Susanne

FLASKPOST från s/y Randivåg

Röda Havet

Vi har snart seglat igenom hela Röda havet, just nu finns vi i Hurghada i nordöstra Egypten. Vi har inte sett något rött i Röda havet - förutom det röda som finns på gribfilerna varje dag! Här blåser mest starka vindar från norr. Men vi har haft en fin tur längs Eritreas, Sudans och Egyptens kuster, snorklat i kristallklart vatten och fångat fisk på linan efter båten. Vi kan rekommendera Röda havet som seglingsväg mellan Asien och Medelhavet.

Hälsningar

Lisa och Sven-Gösta

FLASKPOST från s/y Rubicon

Vi är på Maldiverna men att långsegla i Corona tider är inte lätt!

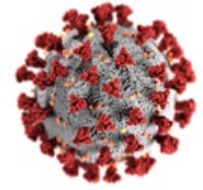
Vi lämnade Sri Lanka den 17 mars och kom fram till Maldiverna den 23. När vi kom fram nekades vi inklarering gränsen var stängd! Timtal av förhandlingar, samtal till ambassader och konsulat resulterade till slut i att vi fick ankra men absolut inte lämna båten. Det fanns verkligen ingenstans för oss att ta vägen eftersom alla länder runt Indiska Oceanen var stängda! Vi har nu väntat i 42 dygn och varit isolerade i 49 när vi äntligen fick besked att Reunion tar emot oss! Yes! Vive la France.

Så idag påbörjade vi vår segling dit, nästan 2200 nm och hoppas vara framme om ca 18 dygn. Vi skall igenom stora stilltjebälten innan vi återigen får passadvindarna söder om ekvatorn.

Allt är bara bra ombord!

Johan & Lisa Persson

Coronatider & segling



Människor världen över påverkas av den pandemi vi nu befinner oss i, men frågan är om inte våra seglare är de som påverkats mest. Med stängda gränser, krossade drömmar osv.

Just nu har många europeiska båtar gett upp sin dröm och lämnar Kari-bien för att segla hem till sina respektive länder.

Som Ariel IV uttrycker det:

” Vi som ändå skulle hem, de som skulle genom Panamakanalen och ut på sitt livs äventyr, de som skulle lämna sin båt på Trinidad eller annat ställe söder om orkanbältet till nästa säsong, de som skulle segla norröver till USA och kanske Grönland. Många spräckta planer och ledsna ögon. Hur kunde det bli så här, världen förändrades radikalt. Efter veckor och månader i karantän, om än i paradisiska vikar, så drar de flesta hem.”

En del av dem tillhör vår systerklubb OCC och dem kan du följa via denna länken:

forecast.predictwind.com/tracking/rally/occ-atlantic-fleet

Redaktionen har bett våra medlemmar att berätta om hur de har påverkats, och på följande sidor kan du läsa berättelser från många av jordens alla hörn.

FÅNGADE I RÖDA HAVET

Bird of Passage är på väg jorden runt och har inte så långt kvar. Bara fyra tusen sjömil. För 9 år sedan lämnade vi Sverige och har seglat sen dess men också hunnit med att vara hemma en del. Sommaren 2019 lämnade vi båten i Malaysia och i november återvände vi för att fortsätta till Medelhavet via Suez. Allt gick väl, åtminstone till att börja med.

Vi tog oss upp genom Malackasundet, fortsatte till Sri-Lanka och sen Indien. Många härliga upplevelser och nya vänner, inte minst genom den hemliga FB-gruppen "Red Sea Passage" som då administrerades av Wade Alarie på den Kanadensiska båten Joana. Från Indien fortsatte vi till den underbara ön Socotra som tillhör Jemen och sen till Djibouti som ligger i Afrika. Sen var det dags att ge sig in i Röda Havet och vi kämpade oss norrut förbi Eritrea och

upp till Souakin, ungefär halvvägs till Suez men sen blev det svårare. Dels på grund av nordliga vindar, men också på grund av Corona. Vi kom till Port Ghalib i Egypten precis när hela världen blev tokig.

Hur ska man annars beskriva vad som hände? Aldrig tidigare i fredstid har väl

Bird of Passage till höger i bild bredvid Kanadensiska S/Y Joana, en Roberts 53:a byggd av ägaren, precis som Bird of Passage.



alla världens länder stängt sina gränser och förbjudit seglare att komma till en hamn. Vi hade en otrolig tur, vi kom in i Port Ghalib den 18:e mars och ett par dagar senare var hamnen stängd.

Sen dess har inga nya båtar fått komma in. Några har försökt men bara fått stanna några timmar för att få diesel. Max 100 liter per båt. Sen får man ge sig iväg igen. Myndigheterna är stenhårda.

Nu har vi varit här i nästan en månad och vi nås av förtvivlade rapporter från andra seglare i Röda Havet som inte haft samma tur som vi. Många ligger i naturhamnar och har ont om förnödenheter men får inte komma i land. Några har lyckats få mat levererat till båten men till priser som är helt orimliga. Själva har vi det bättre eftersom vi får gå i land och det finns ett par affärer som har öppet en bit härifrån. Vi har också el och vatten på bryggan och bra Internet. Vi får betala 5.000 SEK/månad för att ligga här just nu men i juni blir det högsäsong och då kostar det 10.000. Vårt visum gäller bara i 30 dagar men vår agent säger att det kommer att förlängas automatiskt. Allt är mycket osäkert och ingen kan ge besked om någonting.

Vi har bokat plats på en marina i Turkiet och planen var att vi skulle lämna båten där och sedan vara hemma över sommaren. Turkiet är nu helt stängt och inga båtar får komma in så den planen kan vi glömma. Samma är det med alla andra hamnar i Medelhavet. Det enda land som tar emot oss just nu såvitt vi vet är Sverige eftersom vi är svenska medborgare eller Åland eftersom vi är skrivna och bor där. Dit är det 4.000 sjömil!

Suez-kanalen är fortfarande öppen så det verkar som det skulle vara möjligt att ta sig ut i Medelhavet och sen är det väl bara att segla på. Så länge vi är på havet kan väl ingen stoppa oss? I går meddelade jag

myndigheterna här i Port Ghalib att vi vill lämna hamnen och segla norrut till Suez för att gå genom kanalen så fort som möjligt. Förhoppningsvis kommer dom inte att vägra men i skrivande stund vet vi inte hur det går. Det tar en oändlig tid med all pappersexersis. Under tiden bunkrar vi mat och förbereder oss för 4.000 sjömil utan att gå iland. Kanske kan vi få stanna och köpa diesel eller tanka vatten på ett eller annat ställe. Kanske lättar restriktionerna så småningom. Vi får se.

Att vi skulle råka ut för något som detta hade jag aldrig i min vildaste fantasi kunnat tänka mig. Luftföroreningar, TBC, malaria, trafikolyckor och annat elände skördar ju så oerhört många fler liv år efter år och dom skulle kunna räddas med betydligt mildare åtgärder. Varför blev reaktionen så oerhört stark just nu?

Ja ja, det får väl bli en diskussion för framtiden. Just nu konstaterar vi bara att det inte längre är möjligt att segla fritt och att detta får stora konsekvenser för många seglare. Antingen ligger man still och blir ruinerad eller också tvingas man ut på havet utan möjlighet att komma iland.

Vilken himla tur att vi snart är hemma.

Hälsningar från Johan och Tove på Bird of Passage

SPANIEN

Vi sitter i karantän nu sedan en månad i Valencia på spanska medelhavskusten. Det råder totalt seglingsförbud i nästan hela Medelhavet så det går inte att segla vidare.

Man börjar så smått vänja sig och dagarna flyter på. Vi är ombord på båten men får gå på toa och duscha men eftersom hela hamnen är inhägnad så kan vi smyga till oss en tur till någon toa längre bort på kajen. Vakterna ser lite mellan fingrarna med våran civila olydnad och hötter med fingret och skrattar. Vi får inte lämna hamnen annat än för att handla mat och söka sjukvård och polis och militär patrullerar gatorna och kontrollerar så man är ute på stan av rätt anledning.

Vi får bara gå en person åt gången så nu handlar vi oftare och turas om så vi båda får lite motion. I affären finns allt som vanligt igen till skillnad från den första tiden i karantän när alla bunkrade livsmedel. Nu behöver man knappt köa in utan man spritar händerna och på med engångshandskarna och släpps in rätt omgående.

Annars är det mest att beta av punkter på våran "to do" lista som gäller om dagarna. Vi lagar och fixar grejor men syr även nytt så nu har ankarspelet fått en liten "teacosy". Nya segel från Lundh sails är på plats och motorn är servad och klar. Vi skall bara få hit en tekniker från Penta för en garanti-grej. Vi är redo att segla nu känns det som. Förhoppningsvis släpper karantänen i slutet av april men inget är klart ännu. Vi har betalat till slutet av maj (det var billigast så) och känner att nu är vi trötta på Valencia.

Planen att lämna Medelhavet och seglar till Kanarieöarna istället och sen bestämmer vi om ligger kvar eller går över till Karibien i vinter. Allt beror på hur Covid-19 epidemin utvecklas.

Fair winds

Sten och Kari Reckebo på Sy Doris

GREKLAND

Nu har det varit utgångsförbud här i ca sex veckor. Det enda som är öppet, är supermarketen, bageriet och apoteket. Utanför supermarketen står en väktare, och ser till att antalet personer inte är för många inne i butiken. Många har munskydd och handskar.

För oss båtboende, som hör till kategori B, finns några olika anledningar att röra oss ute. De vi använder är nummer 2 och nummer 6, som betyder gå promenad med hund eller gå och handla. Med skrivet formulär och pass i fickan.

Kategori A är till för greker, som tex ska åka till jobbet mm.

Vi har numera en mycket välmotionerad hund, och vi är också i god form. Det är yoga på pontonen var morgon, senare blir det en tur till cricketplanen, som finns på området. Där springer jag någon halvmil, ofta med en liten pudel i hasorna.

Han orkar mer än vad jag gör, men vill ofta bli buren därifrån...

Det är lite öde här på Govia marina, vanligtvis är det full fart på charterbåtarna, men i år är tex hela Sailing Holidays flotta kvar på land. Marinan har gott om caféer, barer och tavernor, allt är stängt. Det finns en swimmingpool, med fint grönområde, tomt och stilla. Vi har aldrig tidigare varit i en så "lyxig" marina, utan att kunna nyttja dess faciliteter.

Efter 27/4 kommer nya förhållningsorder, vi som bor ombord här hoppas att vi kan få komma ut och segla.

Annars får vi fortsätta med båtpyssel - kommer att ha en skinande båt när vi kan ge oss iväg, i alla fall.

Och, det är varmt och skönt!

Många hälsningar,

Thomas och Irene, och Skipper på s/y Lira

Tema

Min långfärdsbåt!

Bonnie af Stockholm

Vår båt är en Feltz Scorpion byggd på varv i Hamburg, vår utrustning är en plotter med open CPN.

Men vi använder mest en iPad med navionics. Givetvis har vi AIS och även manöverbord-alarm - det känns tryggt om någon sover. Vi har autopilot men använder mest vindstyrningen som är tyst och drar ingen ström. Vi har även en hydrocharger som ger oss mycket ström.

Det vi uppskattar mest är att den är långkölad och kursstabil, rodret sitter ihop med kölen, och propellern är skyddad när man passerar fiskenät. Vi valde denna båt för att den är i stål, för kollisionsrisk med alla flytade föremål. Något som vi fått erfara, mitt på Biscaya 3 000m djupt, det small och båten reste sig upp som när man går på grund i vår skärgård, det var natt och vi såg inget men det blev inget märke i båten.

En fördel är att även sitta skyddat när det blixtrar. Vår ssb kortvågsradio är uppskattad på överseglingar, även om man försöker hålla sig inom VHF avstånd med kompisbåtar så brukar man efter något

dygn förlora kontakten, då man på vissa uppgjorda tider kan få en trevlig pratstund och utbyta erfarenheter.

Det är ingenting vi saknar, det är i så fall farten i svaga vindar men om vi på en 2 veckors överfart kommer ett halvt dygn senare påverkar oss inte, det viktiga är att komma fram.

Hälsningar från Tommy och Helene på Bonnie af Stockholm för närvarande fast i Brasilien pga av Corona





"HAPPY DAYS", konstigt nog

2020-04-10

Här lever vi i vår Corona ö-bubbla på Barbuda vid Antigua. Så härligt att vara fast i Västindien säger många. Javisst, vi dricker rom och grillar hummer på kvällarna, springer träningsrundor, snorklar och simmar långt på dagarna. Många trevliga seglare ligger här; från Sverige, Storbritannien, Irland, Frankrike och Sydafrika. Några seglar kite, windsurfar eller SUPar. Hälften av de tio besättningarna är familjer med barn ombord. De seglar optimist eller paddlar

bräda. Det är rena semesterorten. Kan man tycka om man ser oss utifrån.

Men det finns mycket oro som kommer fram när vi träffas på någon båt över en "sundowner". För allt som händer i världen förstås men också för oss här som verkar ha det så bra. En båtfamilj vill sälja båten och flyga hem. Det går inte. Eller kanske pappan längre fram kan hitta någon att segla hem båten med och familjen kan flyga. Med tre små barn varav ett bara två år är det svårt att inte veta vad som kommer att hända.

Många undrar hur de ska kunna segla hem över huvud taget. En del är ute på sin första långsegling och känner sig osäkra på hemseglingen över Atlanten. Azorerna, där båtar normalt pausar, har stängt. Kanske måste de segla direkt hela vägen hem. Vi är erfarna seglare men tycker ändå det känns oroligt att inte veta om vi får angöra UK, Irland eller möjligen Frankrike. Kanske har Frankrike hunnit över sin Corona-topp och börjat öppna upp när vi kommer till Europa i början av juni. Det värsta är att vi inte vet om vi får tag i tillräckligt mycket mat för den långa överseglingen. Vårt konservförråd är inte stort nog för att klara det som händer nu. Har inte varit det sedan vi gick igenom Nordvästpassagen 2010.

Alla grannöar i Karibien är stängda. Reglerna från Antiguas beslutsfattare stramas åt nästan varje dag. Inga nya båtar får komma in utifrån. De små öarna vi "bor på" stänger ner efterhand liksom alla de stora länderna i världen har gjort.

Nu får vi inte segla runt mellan vikarna längre, har utgångsförbud, och får endast besöka land för proviantering och eventuella besök på apoteket. Alla måste ha ansiktsmask. Här på Barbuda kan vi som tur är springa någon liten runda eller ta en kort promenad eftersom det inte finns en människa i närheten av Spanish point där vi ligger.

Samtidigt finns ett lugn i vår ankarvik. Ingen kan förflytta sig eller göra nya planer. Vi "bara är" tillsvidare. Ganska skönt egentligen så idag en ung familjefar som verkar ha levt ett stressigt liv i storstad tidigare.

Vi har tre ägg kvar, en halv tomat, en morot, ett paket bacon och lite till. En fiskare har lovat fixa mat åt oss från Barbudas lilla affär. Får se hur många dagar vi klarar innan vi måste segla in till "stora" Antigua och proviantera.

Då blir vi fast där med risk för böter och fängelse om vi gör fel. Man får handla mellan klockan 7 och 12 men köerna är långa utanför och bara 10 personer åt gången får vara i affären. Ibland kommer inte alla in överhuvudtaget. Även om de faktiskt väntat i kön i fler timmar.

Hittills har konstaterats femton fall av Corona och två dödsfall på "våra" två öar.

Med frisk bris!

Birgitta och Eric

Ariel IV

Redaktionens kommentar:

Ariel IV har lämnat Karibien och seglar i skrivande stund mot Sverige.

Du kan följa dem via:

<http://forecast.predictwind.com/tracking/display/ArielIV>

Bonnie af Stockholm är i Brasilien

Vi anlände till Brasilien Recife Cabedelo från St:Helena den 20 mars. Vi blev som sista båt incheckad och fick visum efter tre timmars lång väntetid. De båtar som kom efter oss fick bara stanna 72 timmar för att fylla på diesel och vatten. För en fransman som kom efter oss blev valet det att han gav bort sin båt och flög hem till Frankrike, då han inte hade råd att betala avgiften för att ha båten här i Brasilien. Marinan Jacaré är fem distans upp i en flod med brunt vatten som forsar in och ut med tidvattnet. Det finns en liten restaurang som bara är till för oss yachtisar, eftersom alla restauranger måste vara stängda här i Brasilien.

Vi får röra oss fritt så vi cyklar någon kilometer till affären för att handla mat. Vi har alltid munskydd och egen sprit med oss när vi handlar. I butiken står personalen i dörren och torkar av kundvagnen med sprit och så vi får hålla fram händerna för att även vi ska spritas. Nästan alla har munskydd och många har plasthandskar.

De säger att den delstat av Brasilien som vi befinner oss i här i Recife inte har så många smittade! utan det är bara runt Rio de Janeiro och San Paulo där smittan är som värst! Brasiliens President är inte så orolig utan säger att detta bara en vanlig influensa som snart går över! Men vi tror inte på honom då varje guvernör i de olika

delstaterna har stängt sina gränser, och rapporteringen om antalet sjuka och döda är säkert inte heller korrekt.

Vår plan var att segla vidare härifrån till Trinidad för att lägga upp båten och flyga hem över sommaren. Men nu vet vi inte hur vi ska göra! Den enda möjlighet som återstår är att segla hem hela vägen till Sverige och hoppas på att vi kan stanna på Azorerna för att fylla diesel och vatten. Men det beslutet behöver vi inte ta förrän senast i mitten på maj månad! Kanske har världen ändrat sig till dess.

Men vi har det bra här men vill såklart inte bli sjuk i denna del av världen då sjukvården här kanske inte kan hjälpa oss utläningar. Vi hör så många trista historier från andra seglare, så man får ju säga att vi har haft tur som hann fram hit innan världens gränser stängdes.

*Tommy och Helene Larsson ombord på S/Y
Bonnie af Stockholm april 2020.*



Fast i Las Palmas

Vad gör man om man sitter i karantän i Las Palmas?

Vi seglade från Sverige med SY Miss Brazil 2011, tog det mycket lugnt och de från början planerade jorden runt - planerna las på hyllan, åtminstone på obestämd tid.

Kom efter ett antal år till Las Palmas där det är mycket lätt att fastna, bra klimat, levande stad och samhälle, bra socialt umgänge och trevliga vandringar bl a i bergen...

Men nu kom Coronan och det blev karantän som för så många andra, flygen började stanna, vi var förpassade till båtarna och vandringar var ett minne blott.

Hade tänkt stanna i Las Palmas så länge för att se vad utvecklingen blev när ett helt oväntat erbjudande kom upp, segla största registrerade segelbåten i Sverige från Las Palmas till Göteborg!

Detta var svårt att motstå och onsdagen 1 april (inget aprilskämt), klev jag på 131ft långa Elida V, missionärsbåten från Västkusten, för att tillsammans med 14 andra vuxna och ett litet barn segla direkt till Sverige.

Vi var för denna båt lite underbemannade, den seglas aktivt hela tiden utan finesser som autopilot, och vi blev uppdelade i tre

grupper om fyra i varje och två ggr fyra timmarsskift var.

Själv var jag i 16-20 och 04-08 skiftet.

Vi seglade norrut och tog sikte på Portugals kust, lugnt väder och mycket motorgång. Flera stopp för bad hann vi med, något som var mycket uppskattat av dem som gillar kallt vatten, men inte något för mig!

Seglade sedan nära kusten ner till Finistère, västligaste punkten på Europa och Spanien, och sedan över Biscaya. Fortfarande lugnt väder men bjöd på en hel del segling med fulla ställ vilket blev mycket uppskattat av oss som verkligen såg fram emot att "segla båten"... Och med att få gå morgonpasset så hade jag fördelen att få se soluppgången varje morgon! En morgon precis när solen går upp kommer ett helt stim delfiner

simmandes och hopandes mot oss, helt magiskt som vanligt när detta händer men än mer när det sker under den uppåtgående solen! Dessa följde oss sedan för en lång stund.

Engelska kanalen seglades efter Franska sidan förbi Guernsey och Alderney utan några problem mer än att vi fick besök av Franska tullens som undrade vad vi gjorde i dessa Corona tider...

När vi skulle ut på Nordsjön möttes vi av annalkande hårda nordliga vindar som också skulle ge ner mot minusgrader på nätterna. Vi tog därför beslutet att ankra utanför Lowestoft på Englands ostkust. Där låg vi två nätter och andra natten blåste det riktigt rejält. När ström sätter i motsatt riktning mot vinden tar den överhand och vi fick en kämpig natt med mycket hård motorgång för att hålla ankarlinan sträckt åt rätt håll.



Dagen efter tog vi beslutet att dra upp ankaret på eftermiddagen och gå norrut istället för att få en sådan natt till, på det viset kom vi också långt norrut innan vi styrde styrbord mot Skagern. Vinkeln till vinden blev därmed bättre och vi fick en fin halvvind att segla på. Nordsjön bjöd därmed på fin segling vilket varade hela vägen fram till Skagen då motorn fick startas för de sista få distansen över till Västkusten.

Men Nordsjön var också fruktansvärt kall, har väl aldrig frusit så mycket som under dessa dagars segling.

Vi anlände Svenska kusten mitt i natten så vi ankrade upp för några timmars sömn och seglade därefter på förmiddagen, i sällskap med Svenska Coast Guard, in till Öckerö fredagen den 17 april, efter 16 dagars segling direkt från Las Palmas.

Så, för mig möjliggjorde Corona epidemin att jag fick segla med på en mycket intressant segling från Las Palmas till Sverige i en enorm båt och lära känna härliga människor.

Man kanske kan kalla detta för "Corona Sail"?

Hälsningar

Billy Palmius

SY Miss Brazil



sy Bengt - Rikitea, Gambier

Bengt lämnade Panama i början av februari för att segla till Chile via Påskön. Mängder med saker såsom watermaker, kylskåp och motorn gick sönder så det tog för lång tid innan vi lämnade Las Perlas. Att skicka reservdelar från USA i juletider tar mycket tid eftersom många företag stänger två veckor runt jul. Hela tiden undrade vi varför allt gick sönder. Var det någon som ville ge oss ett budskap? Till råga på allt fick jag (Wim) rosfeber som behövde en månad för att läka.

Överfarten till Påskön tog lång tid och väl där bestämde vi oss för att segla till Ile du Gambier i stället. Vi kände att det blev för sent i säsongen. Det skulle också ge ett tillfälle att besöka Pitcairn. Tyvärr hann Coronaviruset ikapp oss och Pitcairn stängdes för besökare bara några dagar innan vi hann dit. Kursen ändrades till Gambier där vi kom fram 15 dagar efter att ha lämnat Påskön. Via vår SSB radio fick vi många mejl från andra båtar och från Sverige om situationen i bland annat Sydamerika och Polynesien.

I Rikitea, Gambier blev vi satta i karantän i 14 dagar. De flesta seglare som redan var här kom med frukt, grönsaker och information. Gendarmeriet kom och tog vår information 3 dagar senare men klarerade inte in oss. Blanketterna skickades till Tahiti och vi måste gå härifrån efter att supply-båten har varit här (vi ges möjligheten att köpa diesel direkt från båten). Den kommer 15 april. Eftersom regler ändras från dag till dag avvaktar vi och väntar på myndigheterna som måste meddela oss vad vi ska göra.

Vi kommer förmodligen att bli tvungna att segla till Tahiti eftersom vi kom hit efter att Lock-down i Polynesien började gälla

21 mars (vi kom fram 21 mars) där man förmodligen måste lämna båten och flyga «hem». Här ligger en del båtar med bland annat rigg-problem och trasiga autopiloter men det verkar myndigheterna inte bryr sig om. Man ska till Tahiti.

Vår känsla är att vi inte är välkomna här oavsett viruset. Det har varit en del protester mot segelbåtar från lokalbefolkningen, innan viruset, som inte vill att båtarna ankrar och förstör korallen, tömmer sina toaletter, etc. Det har helt enkelt blivit alldeles för många båtar. På vissa platser har man försökt klippa ankarkättingar och jagat bort bort båtar. Protesterna mor seglarna fick stort utrymme på den lokala tv-stationen.

Vi kommer att lämna Polynesien så snart som möjligt och kommer inte tillbaka. Ävenså är invånarna här i Rikitea trevliga. En person från båten får gå i land för att handla, få till posten, etc. Man har också rätt till en timmes motion om dagen men inom en kilometer från båten.

Logiken i myndigheternas beslut saknas men vi seglare har ingen röst och ingen makt så man kan i princip göra vad man vill med oss.

Vi kommer att protestera mot beslutet när det väl ges till oss men det kommer förmodligen inte att hjälpa särskilt mycket. För tillfället härjar klass 5 orkanen Harald här i Stilla Havet. Den har gått över Solomon öarna, Vanuatu, Fiji och Tonga. Orkansäsongen är inte över än.

Eftersom de flesta, om inte alla, länder i Still Havet har stängt för besökare finns ingenstans att segla till för oss. Vi hoppas att få stanna på Gambier men antalet virus fall på Tahiti ökar hela tiden.

Vi hör av oss.

Hälsningar,

Wim och Elisabeth
SY/BENGT
Rikitea
Gambier

HEMVÄNDARE!!!

Precis som vi uppmärksammat våra avseglare, vill vi i höst höra hur det gått för er som avslutat/avslutar er segling!

Känslan att komma hem igen, kanske återvända till "ekorrhjulet", segla på västkusten eller hämta mer kraft och energi för nya äventyr på land eller till havs.

Ni som en gång i tiden var avseglare och nu hemvändare är ju en mycket intressant grupp med massor av erfarenheter och tankar som vi vill ta del av och förmedla i Varvet. Skriv och berätta om era förväntningar, upplevelser eller vad som komma skall härnäst.

Skicka er berättelse till varvet@jrsk.org nästa deadline är den 10 september.



CORONTÄN I LANGKAWI

Text och bilder är med Carpe Mares tillstånd hämtade från deras blogginlägg 2020-04-11

Här ligger vi i "corontän" eller "lock down" eller MCO (movement control order) sedan den 18. mars. Snart 4 veckor. Tanken från början var att stanna här i Rebak Marina utanför Langkawi i en vecka eller så. Här är trevligt, det finns en fin pool med en mysig gemenskap långseglare emellan. Ett sånt ställe där man kan lyxa till livet lite, en stund. Sedan skulle vi ta oss vidare söderut till Penang och slutligen Pangkor. Där är det tänkt att ta upp Carpe Mare för byte av däck och lite annat smått och gott. Vårt Visum för Malaysia varar 3 månader. När det går ut var tanken att resa lite hit och dit över land i närområdet och sen komma tillbaka med nya 90 dagar i Malaysia. Kan-ske inte så lätt längre..

Den 18. mars stängde Malaysia ner hela landet pga Corona epidemin vilket så klart förändrar våra förutsättningar. Marinan har officiellt stängt, enbart väsentliga delar underhålls. Kanadensiska vänner skulle bara snabbt måla botten för att sedan segla vidare mot Sydafrika, nu är båtliften i lock down. Den är inte väsentlig. Tji för det. Dom sitter i båten på uppläggningsplatsen i 30 graders värme och väntar på bättre tider. Som tur är kan man låna en AC....

Resorten som tillhör marinan är stängd, inklusive poolen och restaurangen. Den lilla seglarrestaurangen Hard Dock Cafe har dock öppet för hämtmat eller "room-service" som vi kallar det. Man beställer maten och får den levererad till båten i munskydd och latexhandskar. Inte illa....

Var man på en ankring, vid MCO:ns början så var det inte längre möjligt att komma in

till en marina då marinan inte är tillåten att arbeta. Det finns naturligtvis dom som har hamnat mellan stolarna på väg från Thailand eller Indonesien som inte får klarera in längre men inte heller får vara i Malaysiskt vatten. Knepig... Även dom som är här helt legalt men ligger för ankare har kontrollerats av Coastguarden och ses som suspekta. Enligt hörsågen får dom inte gå iland. Resultaten i verkligheten av en sådan krisåtgärd som MCO är inte alltid logiska och utförande organ, polis och militär, försöker mest följa order utan att vilja göra egna bedömningar. Så vi är ganska nöjda med vår marina på lilla ön utanför den lite större ön.

Som i många andra länder är det huvudsakligen storstäderna som är hårt drabbade av smittspridningen. Det är Kuala Lumpur också kallad KL och dom delarna av den Malaysiska halvön som gränsar till Singapore som har många fall. Här ute på hörnet av landet är det inte många som har rapporterats. Langkawi har enligt officiella sidor haft 4 fall, alla avslutade vid det här laget. Sant eller inte, det är oklart. Det känns dock som om Malaysias regering är öppen och modern i sin rapportering och i sina åtgärder. Thailand och Indonesien, dom närmaste grannarna känns lite mer ostrukturerat och oklart. Så mycket till det allmänna läget...

På oss själva går det så långt ingen nöd. Omgivningarna är vackra och dom få personal som är i tjänst bryr sig inte om vi går promenader och simmar en runda. Det är egentligen förbjudet och straffas med fängelse eller böter. Det bor ca 70-80 långseglare i marinan och på uppläggningsplatsen. Alla håller sig till social distansering och förhöjd handhygien. Sundownern intas av en del på stranden med 2 meter mellan stolarna och egen dryck. Många av dessa tillhör riskgruppen åldersmässigt och en del har sjukdomar

som gör att dom är mer utsatta så det finns en hel del respekt och även rädsla i luften.

Igår annonserade regeringen att MCO:n förlängs ytterligare 2 veckor. Vissa lättnader för en del företag ingår i den här fasen men inget om att man får börja röra sig mellan Malaysias stater internt. Det behöver vi göra för att komma till Pangkor, med "port clearance" och hela faderullan. Beställda delar och material väntar på att bli skickade från Europa och vi vet inte vart de ska skickas. Klurigt värre...

Nåja under tiden måste man ju försöka njuta och göra lite nytta också. Djurvärlden på vår lilla ö uppskattar nog att resorten är stängd och resten sitter i sina båtar och häckar. Hornbillsarna är överallt och flaxar och kraxar. Dom är väldigt roliga när dom försöka spana in en lite mera noga. Först med höger öga sedan med vänster och kanske lite upp och ner också.



Även dom stora ödlorna har tagit tillbaka sitt revir. Den största är en återkommande gäst vid poolen och hen ignorerar "pool closed" skylten fullständigt. Nu är poolen tömd så hen får bada i havet som alla vi andra.

Men mest underhållande är ändå aporna. På morgonpromenaden passerar man tre makak-klaner. Dom har sina morgonrutiner, precis som vi, så man träffas ungefär på samma ställe. Är man



lite sen så har familjen makak kommit lite längre, är man lite tidig så har dom inte kommit ur sängen.

I början var dom bara fina fotoobjekt men så småningom blir dom personligheter. Här ovan är den typiska familjen i karantän: farsan skäller på tonåringarna och morsan med lillen i släptåg försöker medla och lugna ner alla.

“Göra nytta” var det vi skulle göra också, just det.



Skepparen tar sig an vinscherna från insidan. Dom skall ju servas lite då och då. Det där dået var ca 8 år sedan, så det kan väl vara dags...

Sju vinschar finns det att ta hand om, varje

med alla dessa små delar. Ojoj det håller honom sysselsatt. Där emellan sitter han framför AC:en och hämtar sig.

Vinscherna skall också få sig lite kläder så dom slipper vara så nakna och utsatta. Med tanke på förestående seglats genom ökenområden och sandstorm, känns det lite fiffigt. Dom får en liten krage på insidan så dom sitter stadigt och bra även om det blåser.



Även ankarspelet innehåller ju en vinsch, så att säga, så den skall också kläs. Dess förmer är ju som synes lite mera utmanande än en vanlig vinsch. Planering, mallning och färdigställning av denna manick drar viss risk för domestic violence med sig. Men visst blev den bra till slut...

Dynorna i sittbrunnen har slitna ytor som skall ersättas med nytt. Håller man väl på, så kan man ju lika gärna uppgradera funktionen också. Den ena dynan får en fällbar del så man kan sätta foten där utan att trampa på dynan.

Ja och så kommer vi tillbaka till virus eländet. Här i Malaysia ska man nu bära mask på ställen där det kan bli lite trångt, matafärer och sånt. Vanliga masker går så klart knappt och köpa så då får man helt enkelt sy sig en egen, eller tre.

Med detta vill vi, med kyckling-maskerna på, önska alla er där ute i världen en riktigt glad påsk.

Redaktionens kommentar:

Den andra maj kunde man på bloggen läsa att Carpe Mare räknar med att bli kvar i Corontän på marinan utanför Langkawi till slutet av maj. De befann sig då i fas 3 av MCO (movement control order) vilken hittills förlängts med fjorton dagar varje gång.



Ismini i USA

Jag befinner mig nu på Wando River en bit innanför Charleston, South Carolina. Alla problem med Coronaviruset är vårt fel, för vi lämnade Martinique fredag den trettonde, och det vet ju alla seglare att sådant straffar sig. Vi, det är Bo Jonson på Mayflower och jag på Ismini.

Det tog oss nästan fullt en vecka upp till Santiago de Cuba. På denna vecka hade Coronaepidemin blivit en pandemi. Vi var tvungna att ankra utanför marinan och en läkare kom ombord och tog tempen på oss och frågade om vi var friska. Det var vi och vi fick lägga till i hamnen. Vi gjorde en tur in i landet och efter helgen fick vi besked att komma till marinan för att betala. När vi kom dit fick vi besked att vi måste lämna landet omedelbart, vi fick inte ens bunkra vatten och diesel. De sa på marinakontoret att Jamaica var öppet för besökande båtar.

Det tog oss en nattsegling att nå Port Arthur på nordkusten av Jamaica. Vi kom knappt in i lä förrän två myndighetsbåtar, polis och coastguard, kom med blåljus och sirener och motade ut oss. Under ett antal timmar sökte vi kontakt med konsulatet etc, utan resultat. Så fick vi reda på att vi kunde komma in i USA. Vi vände upp mot Kuba igen och seglade runt östra udden och sedan mot Miami.

Första dygnet hade vi kryss i växlande vindar. Väl framme i Miami gick vi in i Bayside Marina, som var stängd, men ingen var där och motade ut oss. Vi gick en lång promenad till Miami Port, där kunde vi klarera in i landet. Men någon sailpermit fick vi inte, på grund av USA's

embargo mot Kuba. Så nu måste vi klarera ut och in från varje hamn vi besöker. Vi fick spolat av saltvattnet från båten och fyllt upp vattentankarna. Baysideområdet, där det finns massor av barer, restauranger och souvenirbutiker, var nästan helt öde. Normalt kryllar det av folk där. Ingen personal hindrade oss från att gå iland, så vi kunde fylla på våra livsmedelsdepåer.

Efter två dagar kom sjöpolisen och sa till oss att lämna hamnen. Vi blev anvisade ett bra ankarställe ute vid Virginia Island nära Miami marinstadium. Det fanns inga öppna sjömackar, diesel var fortfarande en bristvara. En hygglig amerikan Gill, körde oss till Westmarin och en livsmedelsbutik. Efter det gick det inte direkt någon nöd på oss. Bosse har en kompis som bor i Mount Pleasant en bit utanför Charleston, så vi seglade dit. Vi har fått hjälp av honom och hans kompis Brendan med handling osv. Bosse har fått sig tillskickat en ny drivenhet till autopiloten från Hallberg Rassy i Sverige, det fungerade bra.

Jag ville få tag på sjökortschips till min plotter, jag saknar kort norr om Medelhavet i Europa. Här i USA var det väldigt besvärligt och skulle kosta över 10 000 kr för Engelska kanalen, Nordjön och Sverige. Nu har jag fått tag på sjökort

hemma i Sverige, men först skall de skickas från Skåne med Postnord, detta totalt värdelösa bolag. Det har gått tre dagar nu och de har inte dykt upp ännu. Sedan skall de skickas över hit till USA. För Bosses drivenhet tog det bara tre dagar hit, från Sverige. Så är läget här nu och vi lämnar så fort jag fått mina sjökort. Vi önskar alla hemma en bra sommar och hoppas att vi själva kan dyka upp någon gång i juni.

Mats Törmark

S/Y Ismini

Redaktionens kommentar:

Mats har den 22 maj hamnat i utkanten av stormen Arthur, och är nu på väg tillbaka till USA. Han har fått skador på segel, sprayhood, bimini och tydligen hade jollen som låg surrad på däck slitit sig och skadat infästningar i däck som i sin tur förorsakade läckor. Enligt Mats så är hela insidan dränkt i saltvatten.

Ny Medlem

ANNA af Mariestad är en Southerly 47 som seglas av Britt och Staffan Larsson. Vi har seglat varje sommar sedan 1982 och vill nu segla ännu mer som nyblivna tidsmiljonärer. Vår avsikt är att segla till Medelhavet i år och bli "längeseglare". Resan är målet med mycket upplevelser på vägen.

Innan har vi seglat från Irland i väster, Guernsey i söder, Lofoten i norr och Åland i öster. Det har även blivit 12 eskadrar genom åren till Danmark, Norge, Tyskland, Holland, Skottland och Shetland i härlig social gemenskap.

Genom JRSK hoppas vi få ett nätverk och utbyte med likasinnade seglare.

Vänligen

Britt o Staffan Larsson





-Allt i lager
för båt och
besättning!



- Se vårt sortiment, aktuella kampanjer
eller bläddra i vår katalog på
www.erlandsonsbygga.se



Solna	Kungens Kurva	Haninge	Sickla	Västervik	Göteborg
Vardagar: 9-19	Vardagar: 10-19	Vardagar: 10-18	Vardagar: 10-20	Vardagar: 10-18	Vardagar: 10-19
Lördagar: 9-15	Lördagar: 10-18	Lördagar: 10-15	Lördagar: 10-18	Lördagar: 10-14	Lördagar: 9-15
Söndagar: 10-14	Söndagar: 11-17	Söndagar: 10-14	Söndagar: 11-17	Söndagar: 10-14	Söndagar: 10-14

Tel: 010-722 20 00

www.erlandsonsbygga.se



Välkommen till landets äldsta familjeföretag i båtbranschen!

I över 100 år har Wahlborgs förknippats med båtar och livet till sjöss. Kunskap och traditioner har gått i arv under fyra generationer. Vi säljer produkter och tjänster som uppfyller våra - och dina - höga krav.

Vid vår marina finner du vår stora tillbehörsbutik med båtutrustning från ledande tillverkare, bunkerstation, båtar från Terhi, gummibåtar och aluminiumribbar från Highfield, Volvo Penta och Lombardini motorer, tillbehör och reservdelar. Tohatsu utombordare, tillbehör och reservdelar.

Varmt välkommen önskar besättningen på Wahlborgs!

Vi hjälper dig med bl.a.

- Reparationer av plastbåtar
- Reparationer och service av utombordare
- Reparationer och service av inombordare och drev
- Installationer av motorer
- Installationer av båtutrustning
- Vinteruppläggning utom- och inomhus med fullservice
- Bärgningar, assistans, haveri- och skadeservice
- På- och avmastningar med specialbyggd mastkran
- Båtlyft med truck upp till 16ton



Hinsholmskilens Bryggväg 50, V. Frölunda
N.57°39'5" E.11°51'2"
Tel: 031-69 71 50 Fax: 031-69 71 69
www.wahlborgsmarina.se info@wahlborgsmarina.se

FAST OMBORD – på obestämd tid!

Vi lämnade Cochin i Indien den 25 februari i år med sikte på Medelhavet via Röda Havet med första stopp Djibouti i Afrika. På vägen dit stängdes alla hamnar för segelbåtar med hänvisning till Coronaviruset.

Vi fick höra detta först när vi ankrat i Djibouti hamn, då vi blev tillsagda att stanna i karantän ombord, vi fick inte gå i land. Då hade vi varit på sjön i 18 dagar och längtade efter lite land-liv: promenader, matvarubutik, restauranger m m.

Vi hade dessutom seglat genom ett område med pirater där vi varit på helspänn i stort sett alla 18 dagarna. De sista 5 övervakade av militär i båtar och i luften. Vi hade sett fram emot att kunna slappna av lite, men så blev det inte. Först undrade vi vad som hände, sen häpnade vi över hanteringen av seglare, sen blev vi förbannade för denna orättvisa. Runt oss i Djibouti kom militärfartygen och handelsfartygen, gjorde vad de skulle och lämnade igen med ny besättning ombord. Besättningen sågs promenera i stan. Varför dom och inte vi? Flygplanen fortsatte komma och en kapten till en båt ankrad i hamnen kom med flyg, fick utan vidare komma in i Djibouti och kunde direkt åka ut till sin båt. Han omfattades inte av karantän.

Nåväl, även om rådet då var att seglare skulle stanna i den hamn de var i, så bestämde vi oss för att segla vidare. Djiboutis hamn är endast OK under NE monsun och när SE monsunen sätter in är ankringen både obehaglig och farlig – för mycket vind och vågor. SE monsunen startar i maj/juni.

Den 25 mars fortsatte vi upp i Röda Havet där det i princip finns två vindriktningar, nordlig vind och sydlig. Nordvinden är

starkare och driver snabbt upp en toppig sjö som är besvärlig att forcera. Vi hade sällskap av ytterligare fyra båtar och tillsammans gjorde vi upp planer för seglingen i Röda Havet: Vi skulle segla i sydlig vind och gå för motor i svaga nordliga vindar, vilket också innebar att vi ville ankra när det blåste starka nordliga vindar. Första ankringen blev i Eritrea där militären genast ville köra bort oss. «Force majeure» sa vi, «starka nordvindar». Vi ankrade på två ställen i Eritrea och militären var glada när vi lämnade landet. I Sudan ankrade vi strax efter gränsen och då var sudanesiska militären där och ville köra bort oss. En av båtarna i gruppen har barn ombord och de blev beordrade på däck där de stod och vinkade åt militären. Vi kunde stanna i viken, inte ens militären kan motstå vinkande små barn! Men vi fick självklart inte gå i land. I Sudan stannade vi på ytterligare fem ankringar innan vi seglade upp till Egypten, ständigt övervakade av militären. I Egypten är det likadant, första ankringen blev vi bortkörda från innan vi ens hade släppt ankaret. Som tur var fanns ett rev utanför som vi kunde ankra vid innan nordvinden kom.

Vi är inte välkomna någonstans.

Att vi inte har tillåtelse att gå i land betyder flera saker:

1. Vi kan inte klarera in och när vi är inom ett lands gränser är vi där olagligt.
2. Vi kan inte handla mat, diesel eller annat som vi behöver ombord.
3. Vi får ingen motion.
4. Vi ser inget av länderna vi passerar.

Nu ligger vi vid Hurghada och kommer långsamt fortsätta upp till Suezkanalen och Medelhavet (ca 300 sjömil). Vi hoppas att restriktionerna har släppt när vi väl är i Medelhavet så vi kan stanna i Grekland. Om inte detta går vet vi inte var vi skall göra. Flera seglare från norra Europa har bestämt sig för att segla non stop till England, Tyskland och Sverige, en sträcka på ca 5.000 sjömil.

Kan det verkligen vara lagligt att utestänga seglare från att komma i hamn? Yrkestrafiken fungerar som vanligt, flygtrafiken fungerar som tidigare och så vitt vi vet är det endast fritidsbåtar och eventuellt kryssningsbåtar som hanteras annorlunda.

Hälsningar från oss som fastnat ombord,

76 dagar utan att ha varit i land,

den 10 maj 2020

Lisa och Sven-Gösta

Randivåg



Moon i Sotenkanalen, nyårsafton 2019

MOON VINTERSEGLING

Vintersegling 2019-2020:

Moon har inte legat still många timmar under perioden 1 oktober till 31 mars. Vi har inte heller upplevt vintern som varken mörk eller regnig, troligen pga av att vi kunnat ta tillvara alla braväderdagar och övriga dagar har vi en ljus båt med sittplats vid fönster.

Den svenska västkusten har vi plöjt upp och ner ett par gånger. Vintern är perfekt tid att besöka platser som under sommaren är knökfulla...

Totalt blev det 1 000 sjömil och 800 km vandring.

På vår webb www.sailaround.info finns ett vinter-album.

Sedan 1 april "corona" seglar vi i skärgården med korta avbrott för lite mathandling, i stort sett helt opåverkade av isoleringen. Hur sommaren kommer att bli återstår att se. Ännu har inga grannländer öppnat gränserna.

5 maj 2020

Annika & Björn
S/V Moon





Spanien i Coronatider

Vi lämnade vår vinterhamn i Cartagena torsdag 12 mars. Planen var att vi skulle försöka ta oss ut genom Gibraltarsund medan vi hade ostvindar i prognosen för att sedan gå vidare till Portugal och Madeira. Efter två dagars segling kom vi till Aguadulce, vid Almería. Då hade region Murcia, där Cartagena ligger, redan stängt ner sina stora städer och vi hörde från vännerna i Cartagena att de inte kunde lämna hamnen. Vi flyttade till en bättre plats i marinan dagen efter och strax därefter fick vi besked om karantän.

Några dagar senare betalade vi för en månads kajplats. På så vis försäkrade vi oss om att kunna ligga kvar. Tur i oturen, eller förutseende planering. Hur som helst låg vi väldigt bra i en billig och säker hamn. Vi blev kvar där i sex veckor. Under den tiden fick vi i princip inte lämna båten.

Det fanns hela tiden mat i livsmedelsbutikerna som var öppna i stort sett som vanligt. Man fick gå att handla men bara en person och man måste då hålla minst en meters avstånd till andra människor. Man fick på samma sätt gå till apotek, sjukvård, tvätterier och liknande

ställen men alla andra affärer var stängda. För att få gasol fick vi komma överens om en tid med handlaren då han kom och sålde flaskor till oss.

I övrigt skulle man hålla sig hemma, i vårt fall ombord på båten. Vi fick också lämna båten för att gå till toa/dusch och slänga skräp men i princip inte röra oss på kajen. Fast vi fuskade och gick lite fram och tillbaka på piren, stannade till vid grannbåtar och växlar några ord. Det gav lite mänsklig kontakt men det var inte alls samma sak som den trevliga samvaro vi är vana vid.

När vi förstod att restriktionerna skulle bli långvariga började vi fundera på att segla hem. Vi ville vänta till månadsskiftet april/maj för att få bättre väder. Undertiden började vi följa och kontakta andra båtar, kolla sociala medier och mejla till diverse myndigheter och hamnar längs tänkt rutt. Vi frågade om det gick att ankra, tanka diesel och gå till kaj. Vi var noga med att påpeka till alla att vi inte skulle nöjessegla utan transportera oss och båten hem.

De svar vi fick var ganska positiva. Det fanns flera möjligheter att stanna längs vägen. Även om Portugal i princip var stängt kunde vi komma in i några hamnar för att tanka och proviantera, men vi skulle inte få gå iland. På www.seglingsresor.se/allmant/ finns en lista över den information vi samlat och våra erfarenheter. Den uppdateras med jämna mellanrum.

Torsdag 24 april lämnade vi bryggan i Aguadulce. Det känns härligt att äntligen komma iväg. Planen var att segla non stopp upp till A Coruña. Vi hade fin medvind och under första dygnet till Gibraltarsund avverkade många sjömil. Utanför Trafalgar, och mitt i natten under tuff kryss, dog alla våra instrument. Vi kunde inte lokalisera felet utan vände tillbaka och gick till La Linea vid Gibraltarsund. Eftersom vi hade ett bra skäl fick vi, efter kontroll med myndigheterna, komma in i marinan. I La Linea fick vi röra oss på samma sätt som vi hade gjort i Aguadulce.

Vi hade dock press på oss att fortsätta när vi inte längre hade skäl att stanna. Då vi



under tiden fått positivt besked från Muros beställde vi reservdelar dit och seglade vidare. På vägen ut gick vi in i Gibraltar och tankade utan problem. Nu hade etappen kortats från sju dagar till fem vilket kändes mer hanterbart, framför allt med tanke på väderprognoser som är ganska osäkra en vecka framåt i tiden.

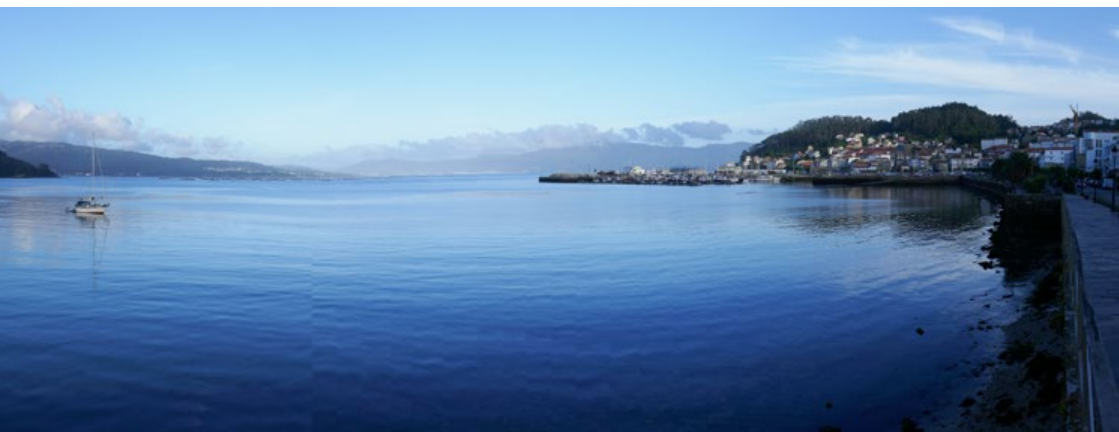
Det blev en omväxlande segling upp till Muros som avslutades med ett dygn med hårda vindar, regn och hög sjö. Välkommandet i Muros var, som vid tidigare besök, väldigt varm. Det var inga problem att komma in och även här fick vi rörelsefrihet inom de nu gällande reglerna. Marinan var ålagd att rapportera vår ankomst till Guardia Civil och de kom på besök dagen därpå. Kollade pass och båtpapper och sa att allt var OK.

Prognoserna just nu (9 maj) ser inte bra ut, det förutspås friska nordostvindar på Biscaya kommande vecka. Vi lär bli här ett tag och det är inget dåligt ställe att vara på. Restriktionerna lättade lite redan i måndags så för första gången på sju veckor har vi kunnat promenera tillsammans, men bara vissa tider. Vad vi

förstår blir det mer flexibelt nästa vecka med utomhusserveringar och fler mindre butiker som får öppna.

Även om det nu börjar lätta lite på restriktionerna räknar vi inte med att kunna segla som vanligt i Europa. Tidigast 8 juni kommer man att tillåta nöjessegling i Spanien. Vi planerar i stället för en ganska snabb hemsegling. Förmodligen i två eller tre längre etapper, möjligtvis med några dagsseglingar där emellan. Vi ser fram emot att komma hem till Bohuslän och hoppas på en fin sommar.

Eva och Håkan Landberg har seglat tillsammans sedan 1999 och seglar sedan 2013 sin CR 390 Sally. Sommaren 2015 gjorde man "England runt på 80 dagar". I april 2017 lämnade man Sverige för Medelhavet. De är nu på väg hem till Sverige. Du kan följa deras äventyr på bloggen www.seglingsresor.se.



ÖCKERÖ MARINMOTOR AB

MOTORSERVICE • INSTALLATION • FÖRSÄLJNING

Öckerö Hamn • +46 (0)31 96 92 56
www.ockeromarinmotor.se

Dax att byta motor!

Yanmar - Dieselmotorer i världsklass!

Pålitliga • Kraftfulla • Miljövänliga • Från 9- 440 Hk

Segeldrev- backslag- drev

**Välkomna till en riktig
Motorverkstad**

**Reparationer • Service • Reservdelar
Konservering • Motorbyte**

**Vi är en av Sveriges
LEDANDE
serviceverkstäder för:**





Hälsning från Bonaire

Jag tvättade JUVA (båten) utvändigt, städade den väldigt noga invändigt, lyfte på alla durkar och tvättade ur alla fack och skrymslen, provianterade och förberedde så att de skulle känna trivsel på alla sätt. Min sambo Anette och vår dotter Josefine skulle komma ner till Martinique och segla med i två veckor här i Karibien. Nu skulle vi äntligen träffas och bara ha det lugnt och gott tillsammans.

Jag hämtade upp dem på flygplatsen och det blev ett kärt återseende. Dagen efter seglade vi söder ut till Soufriere på ön St. Lucia.

Där mötte vi upp våra vänner hemifrån Lysekil, Lisa och Oscar på segelbåten Hilma. Detta var den 13e mars och det pratades som hastigast om att det hade kommit ett virus med snabb smittspridning men man tänkte inte så mycket mer på det.

Hilma seglade norr ut och vi fortsatte söder ut till Union Island för att klarera in. Tanken var att sedan ta oss till Tobago Cays där jag tidigare hade varit -93, jag kom ihåg att jag hade tyckt att det var så himla vackert där och ville nu tillsammans med sambo och dotter återvända till denna plats.

Dagen efter vi kommit fram till Union Island fick Josefine besked på att deras flyg tillbaka till Sverige från Martinique var inställt p.g.a. Coronaviruset. Jag tänkte att det här löser sig säkert med ett annat plan som bara går lite senare, men eftersom Josefine som skulle ha en tenta i skolan och Anette behövde komma tillbaks till sitt arbete så började vi undersöka alternativ och såg att det gick flyg från Bonaire. Jag hade ju bokat förvaring av båten på grannön Curacao under orkansäsongen så det passade ju bra att jag slapp segla dit själv.

Efter drygt 3 dygn kom vi fram till Bonaire, men väl där så ville de inte släppa in oss först. Då började det lukta bränt i båten och det visade sig att startbatteriet kokade för fullt. Myndigheterna gav med sig och vi fick ligga längs en pir i inloppet till marinan. Här skulle vi ligga i två veckor i karantän. Alla var väldigt hjälpsamma; både olika myndigheter, marinans personal och privatpersoner vilka bl.a. helt ideellt

ställde upp och handlade mat åt oss. Efter en vecka så gick det ett plan till Amsterdam vilket Anette och Josefin fick åka med, medans jag stannade kvar här på JUVA.

Nu har det snart gått två månader sedan jag kom hit till ön. Förhoppningsvis så får jag snart tillstånd att komma in på Curacao där jag kan lämna båten och flyga hem, jobba och träffa familj och vänner för att sedan återvända till årsskiftet och fortsätta seglatsen.

Det som är värst är ovissheten, men jag skall inte klaga, jag får nu röra mig fritt på ön, kan dyka, vindsurfa och utföra en del jobb från båten och har absolut inga problem med att få dagarna att gå. Då finns det som har det betydligt värre.

De bästa hälsningar från

Ulf Johansson på segelbåten JUVA

MIN långfärdsbåt!

Berätta om din båt och skicka materialet till varvet@jrsk.org. Och du får gärna bifoga en bild!

För att "historierna" ska bli någorlunda likvärdiga vill vi veta:

- * Båttyp
- * Utrustning: Navigation - säkerhet - styrning - segel mm.
- * Vad uppskattar du mest hos din båt?
- * Varför föll valet på denna båt?
- * Vad kunde vara bättre på din båt?

Redaktionen tackar på förhand och ser fram emot fina båtbeskrivningar!

Litiumbatterier

Denna artikel vänder sig till den som söker mer information om litiumbatterier i en långfärdsbåt, vad det innebär, fördelar, nackdelar, konsekvenser och vad man måste tänka på. Slutsatsen är kortfattat att det mycket sannolikt inte är lönsamt vare sig ekonomiskt eller tekniskt idag (2019).

Många båtägare funderar på att uppgradera sin batteribank av "gamla blybatterier" till en "modern" batteribank bestående av litiumbatterier "för litiumbatterier är ju så bra".

Och absolut! Litiumbatterier är bra! Men de är inte som blybatterier. Man kan inte bara byta rakt av och tro att litiumbatterier kommer att trivas och hålla länge och vara bra och ekonomiskt lönsamma.

I exempelvis en elbil så är litiumbatterier en fantastisk teknik. Men där är hela bilen byggd kring batteriet. Allt är anpassat för just det aktuella batteriet. Laddaren är perfekt dimensionerad, motorerna är perfekt dimensionerade, batterierna har värme- och kylsystem för att nära nog alltid ha exakt perfekt temperatur och batterierna används på exakt det vis de är byggda och dimensionerade. Här råder det ingen tveksamhet om att litiumbatterier är en fantastisk teknik!

Denna artikel är skriven ur ett långfärds-perspektiv med främst segelbåt. För annan form av användning och andra prioriteringar kan argument finnas som inte fullt ut tas upp i denna artikel. Är exempelvis att spara vikt det absolut viktigaste och priset

oviktigt så är litiumbatterier rätt val alla dagar i veckan. Men på en långfärdssegelbåt är det nästan aldrig fallet.

Alla siffror häri är ungefärliga för "ett snitt av batterier av de olika typerna". Vill man jämföra mer exakt så får man söka upp data för just de batterierna man vill jämföra.



Fördelarna med litiumbatterier

Energidensitet: De är för motsvarande energidensitet/energitäthet mycket lättare än ett blybatteri. Litiumbatterier kan ganska enkelt idag (2019) tillverkas med en energidensitet om cirka 130 Wh/kg. Ett blybatteri (fritidsbatteri) har typiskt en energidensitet om cirka 60 Wh/kg. Man kan således spara cirka 50% av vikten genom ett byte till litiumbatterier. Sannolikt kommer energidensiteten att fortsätta öka i modernare litiumbatterier.

Laddtid: De laddas snabbare. När man laddar ett litiumbatteri tar det emot och lagrar energin i högre grad än en blybatteri. Ett litiumbatteri tar typiskt emot över 90% av laddningen medan ett blybatteri tar emot typiskt 70%. Detta ger snabbare laddning och mindre förluster vid laddningen.

Nyttjandegrad: Ett litiumbatteri kan användas från 100% laddning ner till cirka 10% laddning. Alltså närmare 90% nyttjandegrad utan att nämnvärt försämrats. Ett blybatteri bör inte laddas ur till mer än 50% vilket då ger en nyttjandegrad om 50%. Noterbart är dock att ett litiumbatteri inte alls mår bra av att laddas fullt och särskilt inte ofta eller under längre tider. Så i praktiken ska man endast undantagsvis ladda ett litiumbatteri till mer än 80%. Detta ger då en nyttjandegrad för ett litiumbatteri om cirka 70%.

Självladdning: Ett litiumbatteri har mindre självladdning än ett blybatteri. Med detta menas att om man inte använder det så behåller det sin laddning bättre. På en långfärdsbåt är detta en faktor som ofta är helt ointressant då batterierna används hela tiden.

Spänningsfall: Ett litiumbatteri har en lägre inre resistans. Detta gör att man i teorin kan belasta dem med en högre ström utan att spänningsfallet blir särskilt stort. Särskilt tydligt är detta då batteriet är relativt urladdat. Ett blybatteri som belastas hårt då det är relativt urladdat har ett avsevärt spänningsfall.

Ingen minneseffekt: Ett litiumbatteri har nästan ingen så kallad minneseffekt alls jämfört med ett blybatteri. Ett blybatteri behöver laddas fullt (till 100%) med en viss regelbundenhet för att inte bygga upp en "minneseffekt" (som innebär en förlust i energimängd).

Miljövänliga: Det är diskutabelt men man kan argumentera för att ett litiumbatteri är mer miljövänligt än ett blybatteri i med dess avsaknad av bly och batterisyra i sig.



Men det litium och en del andra material i ett litiumbatteri är inte direkt miljövänliga heller.

Mätbar kapacitet: Litiumbatterier är relativt "linjära" vilket i någon mån gör det enklare att mäta deras kapacitet med någorlunda precision. Ett blybatteri är notoriskt svårt att mäta återstående kapacitet på.



Nackdelar med ett litiumbatteri

Priset: Litiumbatterier är mycket dyrare än blybatterier. Detta gäller egentligen på alla sätt man jämför. Pris / kilo. Pris / Ah. Pris / livslängd. Det är om man är objektiv sannolikt omöjligt att räkna hem ekonomin för ett litiumbatteri jämfört med ett blybatteri. Detta kan komma att ändras med tiden men det är sannolikt ganska många år tills vi är där - om vi ens kommer dit.

Robustheten: Ett litiumbatteri är känsligt. Vid fel i användningen eller installationen så kan de "relativt enkelt" förstöras på mycket kort tid. De är därefter "skrot" och

måste bytas ut. Ett blybatteri är avsevärt mycket mer robust och förlåtande (även om de också kan förstöras).

Kunskapskrävande: I och med litiumbatteriernas större känslighet för fel och deras avsevärt högre pris ställer det mycket högre krav på den som köper dem, den som säljer dem, den som installerar dem och den som använder dem. Allt måste göras rätt från dimensionering, val av utrustning, installation och därefter i användandet "varje dag" ända tills det är dags att byta dem. Ett blybatteri med sina avsevärt större toleranser ställer inte samma krav och är dessutom en teknik som är etablerad på marknaden. "Alla" vet hur man ska göra för att det ska bli tillräckligt bra. Med litiumbatterier är det många bra säljare och lycksökare men väldigt få som verkligen vet och kan.

Utbytesbatterier: Litiumbatterier ställer stora krav på samma typ, prestanda, modell och teknik inom en batteribank. Behöver man byta ett batteri så måste man få tag på ett identiskt vilket kan vara mycket svårt - speciellt för en långfärdsseglare. Behöver man byta hela litium-batteribanken "i för-tid" så faller den ekonomiska kalkylen ihop som ett korthus (trots att den redan ifrån början sannolikt inte höll).

Brandrisk: Ett blybatteri är långt ifrån säkert ur ett brandperspektiv. Överladdas det ger det ifrån sig knallgas (vätgas) som lätt exploderar med risk för mycket stora skador som följd. Ett litiumbatteri består av litium som är en metall som brinner mycket bra och med extremt hög värme. Hur stor risken för en brand i ett litiumbatteri är råder det delade meningar om. Men det är i alla fall något man ska ha tänkt lite på. En vanlig brandsläckare kan INTE släcka en eventuell brand i ett litiumbatteri.

I en båt betyder en brand i ett litiumbatteri med mycket stor säkerhet att batteribanken kommer att göra ett hål i botten på skrovet och därmed sjunker båten. Om detta är bättre eller sämre än en båt som exploderar på grund av knallgasen är en intressant frågeställning.

Laddström: Litiumbatterier är ofta märkta med en maximal laddström om 1-2 C (där C är batteriets Ah). De bör dock inte laddas snabbare än med 0,3 C för att undvika för-tidigt åldrande i form av kapacitetsförlust genom så kallad "Lithium Plating". Lithium Plating är litiumbatteriernas motsvarighet till sulfatering för blybatterier. Maxvärden är just maxvärden och bör bara användas undantagsvis.

Lithium Plating: Förutom vid stora laddströmmar så uppstår lithium plating också vid laddning av kalla batterier samt vid laddning av fulladdade batterier. Detta är den kemiska grunden till varför livslängden på ett litiumbatteri i en långfärdsbåt med mycket stor sannolikhet inte kommer att vara så långt som säljaren säger och som krävs för att investeringen ska vara ekonomiskt lönsam.



Frågeställningar

Det är viktigt att noga tänka igenom varför man vill byta till litiumbatterier. Kan man inte svara på alla frågorna under denna rubrik så ska man nog fundera en gång till och sannolikt välja att fortsätta med blybatterier.

Litiumbatterityp? Det finns enormt många olika typer av litiumbatterier. Dessa byggs normalt ihop till batteripackar (med olika

formfaktor) i olika kapslingar/storlekar och utförande. Den vanligaste litiumbatteritypen idag är Litium-Ion batterier (LiFePO4). Men även i denna batterityp varierar tekniken för hur de byggs och hur cellerna kopplas samman. Här används i första hand cylindriska eller prismatiska celler i batterierna. Man bör kontrollera vilken typ man är erbjuden, hur den är byggd och göra ett aktivt val. Andra typer av litiumbatterier än LiFePO4 kan vara aktuella men kräver då noggranna studier av dess för och nackdelar för ens aktuella behov. Noterbart är att olika litiumbatterityper har olika laddspänningar vilket därmed ställer helt olika krav på alla laddare/regulatorer ombord.

Vad är alternativet? Blybatterier finns i många olika typer och inte minst kvalitéer. Det är lätt att tänka att ett billigt fritidsbatteri ifrån Biltema är det man ska jämföra ett litiumbatteri med. Men det är troligen avsevärt mer relevant att jämföra ett kvalitets-blybatteri! Blybatterier av god kvalitet har också relativt låg självurladdning, låg inre resistans, relativt hög energidensitet, mycket längre livslängd och mycket bättre egenskaper vid laddning. Dessa kvalitets-blybatterier är då ofta lite dyrare men går ofta lätt att räkna hem ekonomiskt i alla fall.

Vad är den faktiska livslängden? Säljarna av litiumbatterier talar ofta om att de är i det närmaste oförstörbara och ska ha en livslängd på minst 20 år. Men är detta verkligen fallet i verkligheten? Har man ett litiumbatteri som innehåller elektronik så är det sannolikt att denna elektronik kommer att gå sönder långt mycket tidigare än batteriet i sig gör det. Och oavsett - den långa livslängden nås bara om batteriet används optimalt. Vilket sällan eller aldrig är fallet

på en långfärdsbåt. Hur ska du säkerställa att du får den livslängd du förväntar dig av litiumbatterierna?

Strömuttag? Ett litiumbatteri har en maximal ström det kan lämna ifrån sig. Det måste skyddas för högre strömuttag annars skadas batteriet. Av detta skälet är ofta litiumbatterier olämpliga som startbatterier, till ankarspel, till elwinchar eller till andra stora förbrukare som inverters (växelriktare). Hur ska du skydda ditt litiumbatteri emot detta? Eller måste du ändå ha ett antal blybatterier ombord? Vad är då vinsten? Urladdning? Ett litiumbatteri får under inga som helst omständigheter laddas ur under cirka 10% av sin kapacitet. Sker detta en enda gång är batteriet därefter i praktiken "skrot". Hur ska du skydda ditt litiumbatteri emot detta?

Överladdning? Ett litiumbatteri är känsliga för överladdning. För en batteribank med litiumbatterier måste säkerställas att ingen av de enheter som kan komma att ladda batterierna riskerar att överladda dem. Detta gäller både landströmsladdaren, generatören på motorn, solcellspanelerna, vindgeneratören och släpgeneratören. Tänk också på att olika regulatorer ifrån olika utrustningar kan ställa till det för varandra. Hur ska du säkerställa att ingen av dina laddregulatorer gör fel i någon situation och skadar dina litiumbatterier?

Underhållsladdning? Ett blybatteri "älskar" att bli underhållsladdat. Att ha solceller eller en vindgenerator som hela tiden toppar upp batteriladdningen är en mycket bra lösning för ett blybatteri. På ett litiumbatteri är det tvärtom. Det ska/får inte underhållsladdas på det viset. Gör man det kommer så kallad lithium plating att uppstå som minskar batteriets kapacitet.

Cellbalansering? Beroende på val av litiumbatterier och deras konstruktion så krävs/rekommenderas ofta någon form av utrustning för cellbalansering för att enskilda celler inte ska överbelastas vid laddning. Ofta hanteras detta av ett så kallat BMS (Battery Management System). Det finns idag tillverkare av litiumbatterier som säger att deras batterier inte kräver BMS. Frågan är dock vad detta innebär för livslängden på deras batterier. Ett väl fungerande och väl anpassat BMS är sannolikt viktigt att ha. Men det kostar pengar och består av mycket elektronik. Vissa batteripackar har istället för ett BMS ett så kallat PCM (Protection Circuit Module). BMS ska inte förväxlas med PCM vilket försäljare ofta gör i sin marknadsföring. Utan att gå in på alla detaljer så är PCM mer ett skydd av cellerna i batteripacken medan BMS aktivt vårdar cellerna. Hur tänker du kring frågan om cellbalansering?

Cellbalansering innebär: Ett 12V litiumbatteri består av 4 celler och dessa bör laddas med max 3,65V. Det ger $4 \times 3,65 = 14,6V$. Här kan man tro att en "vanlig blyladdare" kan fungera, men inget kunde vara mer fel! Det inte 14,6V som är viktigt utan max 3,65V i varje cell! Det vill säga utan ett BMS har man ingen koll på om en cell får över 4V volt och övriga mindre, även om totala laddningen är 14,6V. Laddaren måste själv eller med hjälp av ett BMS också kunna styras så den slår av när batterierna är nära 80-900% av SOC (State of Charge = % av maxkapaciteten).

Laddspänning? Litiumbatterier har inte riktigt samma ideala laddspänning som ett blybatteri. Kraven på exakt styrning av laddspänningen är också mycket högre för ett litiumbatteri än för ett blybatteri. Oftast innebär detta att man måste skaffa särskilt

anpassade laddare till ett litiumbatteri för att få ut full "nytta" av litiumbatteriet och säkerställa att det får en laddspänning som inte minskar dess livslängd. Hur säkerställer du detta?

Konstant laddning? Ligger du mycket på landström så måste landströmsladdaren säkerställa att litiumbatterierna laddas på rätt sätt och inte över 80%. I praktiken innebär detta att man normalt måste frikoppla båtens alla förbrukare ifrån batteribanken om man lever ombord samtidigt som man laddar litiumbatterierna. Annars kommer landströmsladdaren aldrig att förstå att batterierna har laddats lagom mycket utan litiumbatterierna kommer att överladdas. Båtens övriga förbrukare måste under tiden strömförsörjas via någon form av nätaggregat istället för batteribanken då den laddas.

Hur ska du anordna detta?

Ökad belastning på laddregulatorer? Litiumbatterier "tycker om att laddas". Därmed så kommer belastningen på de laddregulatorer som laddar batterierna att bli mycket högre än vad som är fallet då blybatterier används. Är dessa regulatorer anpassade för det? Är kablarna och anslutningarna dimensionerade för det? Är ventilationen tillräcklig för det (så att överhettning inte sker)?

Befintligt 12V-system/laddare? Hur mycket av det befintliga elsystemet måste bytas ut, byggas om, dimensioneras om eller uppgraderas för att det samlade elsystemet ska vara väl anpassat till de nya batterierna? Risk är att bytet till litiumbatterier blir minst 100% dyrare än vad själva batterierna kostar då mycket annat måste bytas ut samtidigt för att inte riskera att få en väldigt kort livslängd på litiumbatterierna.

Toppladdningsbatteri? Ett sätt att hantera laddningsproblemet är att ha kvar en blybatteribank som tar över när litiumbatteriet är fulladdat eller inte ska användas. Frågan är då hur denna blybatteribank ska laddas? Ska all ladd-utrustning vara mer eller mindre dubblad?

Laddning av kvarvarande blybatterier? Vid byte till litiumbatterier kvarstår problemet med de eventuella riktigt stora förbrukarna (tänk bogpropeller). Hur ska dessa batterier laddas? Denna punkt är hårt kopplad till punkten Toppladdningsbatterier ovan. Laddningsregulatorer? Oavsett vad som laddar litiumbatterierna så måste dess regulator vara anpassad vad gäller laddström, laddspänning, laddningsmetodik för litiumbatteribanken som är anskaffad. Kan de befintliga programmeras/konfigureras om eller måste de bytas ut? Kan de anpassas så väl efter varandra att de inte börjar konkurrera och ställa till problem för varandra?

"Sulfatering"? Ett blybatteri sulfaterar och tappar effekt med tiden. Ett litiumbatteri har inget svavel i sig så just det problemet uppstår inte. I ett litiumbatteri har man istället så kallad lithium plating. Denna kan man nästan helt undvika om man gör allt rätt. Men i ett litiumbatteri efter några års bruk med relativt låga strömuttag (av max), för mycket laddning, undersladdning (från exempelvis solceller) och inga eller få "ordentliga" laddningar som batterierna är byggda för kommer lithium plating att uppstå. Litiumbatteriet tappar då allt mer sina fördelar över tid rent kemiskt om det inte finns lösningar som förhindrar detta ombord.



Slutsatser

Att i en långfärdssegelbåt investera i ett utbyte till litiumbatterier är extremt svårt att räkna hem ekonomiskt. Inte ens på 20 års livslängd på litiumbatterierna brukar man komma nära. Och då är livslängden 20 år sannolikt nära nog omöjlig att nå upp till med bibehållna fördelar.

Inför det batteribyte vi gjorde 2013 i Tootiki analyserade vi länge litiumbatterier men vi valde då att inte byte till litiumbatterier. Vi hade fattat samma beslut idag - men nu med ännu fler argument emot än vad vi då hade.

Läs mer om vad och varför vi valde som vi gjorde då här.

Med detta sagt så är hela denna artikel skriven av någon som inte är överdrivet positiv till litiumbatterier i en långfärdssegelbåt. Därav att ett antal frågor ställs i artikeln. Säkerställ att alla som är inblandade i installationen är helt införstådd med frågorna, besluten utifrån frågorna och konsekvenserna för respektive part utifrån de beslutade svaren på frågorna. Säkerställs inte detta är det mycket stor risk att installationen inte alls blir som förväntat med stora driftproblem och kostnader som följd.

Benäget stöd av...

Grunderna till all information i denna artikel finns att finna på internet om man letar. Och letar man ännu lite till finns ännu mer information. Jag väljer att inte länka till specifika sidor då Google finns och den som vill läsa mer bör sätta sig in i frågeställningarna snarare än att bara använda några länkar jag har valt.

Jag har också diskuterat litiumbatterier med många. Särskilt initierade diskussioner och synpunkter har jag haft med Björn och Annika på Moon som har en webbsida här: <https://www.sailaround.info/>.

Göteborg, 2019-12-04
Thomas Lundgren

Ps. Jag kör för övrigt privat en elbil (Tesla Model S). Så även om jag är skeptisk till litiumbatterier i en båt är jag extremt positiv till dem i elbilar. Ds.

Pss. Ta allt som står i denna artikel som mina personliga åsikter. Men för att inte den helt lätt ska bli ratad som tyckande så är jag utbildad elingenjör och har arbetat med elinstallationer i närmare 30 år och besitter därmed i alla fall en viss teoretisk kompetens inom området. Ds.

Psss. Litiumbatterier utvecklas hela tiden. Det kan mycket väl komma en dag där många av de problem som idag måste hanteras inte längre är ett problem. Den dagen kommer jag garanterat att byta till litiumbatterier i Tootiki. Men än så länge är vi långt därifrån! Ds.

FLASKPOST från s/y Asta

Hej!

Vi blev fast på US Virgin Island. Seglade runt Puerto Rico och lämnade landet precis innan dom stängde ner landet samt utgångsförbud trädde i kraft.

Här på USVI har vi kunnat promenera samt handla mat. Skolor, affärer, restauranger är stängda etc. Stränderna var stängda under några veckor.

Beslutat segla upp till USA's ostkust och lägga upp båten på land och flyga hem ett halvår. Vår ursprungsplan var Curacao.

Stay safe !

Annika & Thomas

Båtfixaren
MARINT / ROSTFRITT

Telefon 0702-56 67 08

www.batfixaren.se



- Pulpit
- Badbryggor
- Tankar
- Targa bågar
- Peke
- Sprayhoodbågar med handtag



Anslagstavla



Gynna våra annonsörer:

Bry dig om våra annonsörer, de bryr sig om oss! De ger ett viktigt bidrag till tidningen Varvet. Ska du utrusta din båt? Kolla gärna med annonsörerna, så att de åtminstone får chansen att vara med och lägga bud på jobbet. Då hjälper vi varandra.

Dessa företag annonserar under 2020:

Wahlborgs Marina, Albatross Segel AB, Pantaenius, Båtfixaren, Öckerö Marinmotor, Erlandssons Brygga, Xlnt yachting och Lundh Sails.

Klubbprylar:

Styrelsen har t-shirts, flaggor; vimplar och dekal till försäljning på klubbmöten



FÖLJ OSS PÅ FACEBOOK

JRSK finns också på facebook. Det finns flera sidor på facebook med namnet jordenruntseglarklubben. Den ena är den öppna [jrsk jordenrunt](#) som alla kan se. Den andra är [jordenruntseglarklubben jrsk](#) som är sluten och kräver en inbjudan.

Glöm inte att uppdatera era egenangivna positioner på vår sida "Båtar på havet"

Vi har positionsappar för IOS och Android, du kan mejla din position och du kan logga in och editera alla dina tidigare och uppdatera din nuvarande position. Behöver du hjälp så står jag gärna till tjänst. Fair wind / Gunnar, Webmentor JRSK

gunnar@bulukin.se, Mobil: 070-5933051

Redaktionen



Nytt material till Varvet

Skriv artiklar med max 6 000 tecken. Spara texten i ett MS-word dokument. Bifoga bilder **separat** i jpg format. Storlek på bilden skall vara minst 1 Mb.

Skicka materialet i e-post till varvet@jrsk.org senast nästa nummers deadline.

Upphovsrätten till insänt material är författarens. Insändande innebär ett tillstånd för redaktionen att publicera i såväl den tryckta som den digitala versionen av Varvet samt på föreningens webbplats.

Tidningen Varvet är en medlemstidning. Åsikter i signerade artiklar är författarens och behöver inte delas av redaktion eller styrelse.

VARVET

varvet@jrsk.org

I redaktionen

Inger Ludvig	0702-971639	Gunnar	
Lena Bos	0723-258501	Edvardsson	0723-631771
Heléne Hurtig	0706-981100	Lillemor Billig	0730-923849

Tidningen utkommer 4 gånger per år.

Nummer	Månad	Deadline
1	Mars	10 Feb
2	Juni	10 Maj
3	Oktober	10 Sep
4	December	10 Nov

Annonspriser (per införande)

Antal inför.	Helsida	Halvsida
1	900 kr	550 kr
2	850 kr	525 kr
3	800 kr	500 kr
4	750 kr	475 kr

Ordförande och ansvarig utgivare:

Mats Wängahl
0703-281900
ordforande@jrsk.org

Vice ordförande:

Pia Fredriksson
0708-641924
v_ordforande@jrsk.org

Sekreterare:

Nils Andréasson
0705-984669
sekreterare@jrsk.org

Kassör:

Gunnar Frej
070-5271014
kassor@jrsk.org

I styrelsen ingår också en representant från redaktionen och en av klubbmästarna.

Övriga adresser:

webmaster@jrsk.org
webbredaktor@jrsk.org
tjejer@jrsk.org
klubbmastare@jrsk.org
varvet@jrsk.org

Returadress:
JordenRuntSeglarKlubben
c/o Gunnar Frej
Vitsippevägen 7
475 37 Bohus Björkö

SVERIGE
PORTO BETALT

Här finns loftet!



Albatross Segel AB
Backa Bergögata 2J, 422 46 Hisings Backa
Tel: 031-45 55 56, Fax: 031- 58 55 88
E-mail: info@albatrosssegel.se, www.albatrosssegel.se

Öppettider:
Vardagar: 8.00-17.00, Lunch: 12.00-13.00