



VARVET

Medlemstidning för Jordenruntseglare Nr 4, 2021

Alltid vid din sida



Vi kan massor om båtar men framförallt är det passionen till båtlivet vi delar. Så oavsett vart din passion tar dig, är vi alltid vid din sida. Pålitliga, okomplicerade och betrodda av över 100 000 båtägare jorden runt.


PANTAENIUS
Specialist på båtförsäkringar

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

Ordförande har ordet

Nu har vi kommit in i den mörka årstiden och de flesta av oss har lagt båten i vinteridé. Några har avseglat och stävar mot varmare breddgrader och nya äventyr. Våra vinterseglare njuter av en tom skärgård med gott om plats. Vårdshuset på Väderöarna lockar i annons med nyårsmiddag.

Båtar har börjat samlas på Gran Canaria i Las Palmas för deltagande i årets ARC Rally. Jag önskar alla som ger sig av på långsegling lycka till och att det blir ett bra väderår. Vi här hemma kan förbereda oss och våra båtar för nästa sommar. Det är alltid något som skall fixas. Båttillbehörsaffärerna lockar med fina rabatter så det är ett bra läge att komplettera.

Trots Covid 19 har vi lyckats med flera uppskattade evenemang.

Föredraget med Gurra Krantz blev en fullträff. Vi fick insikt i hur det fungerar ombord på en Volvo Ocean Race båt och vilka krav som ställs på besättning både fysiskt och psykiskt. Att leva ombord är definitivt inget lyxliv. Den enda lyxen är egen tandborste och tilldelad ranson av "bak"papper. Det blev många skratt.

Jag tackar alla funktionärer som lägger ned ett fint arbete. Några av dem slutar vid årsmötet och därför behöver vi komplettera med nya funktionärer så jag vädjar till dig att ställa upp. Du kommer in i en trevlig gemenskap.

Läs vidare inne i Varvet.

Och till sist, glöm inte att skriva och berätta om era upplevelser, stora som små.

Jag vill tacka er alla för 2021 och önskar

En God Jul och Ett Gott Nytt År

*Mats Wängdahl,
s/y Hokus Pokus 2*



VARVET 2021-4



Omslagsbild: Lars & Susanne Hellman, s/y Sea Wind

INNEHÅLL

- 4 Årsmöte i JRSK, 2022
- 6 Föredrag Gurra Krantz
- 10 Asta i Newfoundland
- 18 Capella till Algarve
- 22 Blue Marlin
- 26 Sea Wind
- 30 Streamline
- 33 12 år på Oceanerna
- 36 Både båt och husbil
- 38 Cartagena
- 44 Vulkanen Mount Yasur
- 50 Modesty till Karibien
- 62 Anslagstavla

Medlemsavgift 2022:

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

Kallelse till årsmöte i JRSK



JordenRuntSeglarKlubben

Lördag den 12 februari 2022 kl. 15.00

med efterföljande föredrag och middag

mer information om plats, föredrag och måltid
kommer i separat inbjudan.

Årsmötes handlingar kommer att skickas
ut via e-post till alla medlemmar.

Hjärtligt välkomna!

Önskar Styrelsen

Årsavgift 2022

Det är nu dags att betala årsavgiften för 2022 som är 300 kr
Betala gärna innan årsskiftet och senast två veckor innan årsmötet.

Följande medlemmar skall inte betala för 2022:

- Hedersmedlem
- Lots
- De som redan betalt sin avgift för verksamhetsår 2022

Avgift:

Medlemsavgift för alla 300 kr per besättning

Betala till PG 37 94 16-1

Glöm inte att skriva avsändare:

- JRSK nummer (står under adress på Varvets baksida)
- namn så att föreningen vet vem som inbetalat beloppet

Ändrade uppgifter?

Medlemmar skall själva uppdatera sin uppgifter,
t.ex. postadress, telefon och e-postadress.

Varje medlem har möjlighet att styra vilka utskick man vill få via e-post.

Om du vill ändra så loggar du in på hemsidan:

Klickar "Mina inställningar">"Kontoinfo" alternativt

Klickar "Mina inställningar">"Kontoinfo">"Medlemsinfo">'valfri rubrik'

PlusGirot		INBETALNING/GIRERING A		Kod 1
Meddelande till betalningsmottagaren		Till PlusGirokonto		
Medlemsavgift 2022: 300 kr		37 94 16-1		
JRSK Medlemsnr _____		Betalningsmottagare (endast namn)		
		JRSK/JordenRuntSeglarKlubben		
För och efternamn		Avsändare (namn och postadress)		
Meddelande kan ej lämnas på baksidan				
Från PlusGiro/personkonto (vid girering)		Svenska kronor		öre
#		#		# 04 #

"Det duger" funkar inte enligt gurun Gurra

Onsdagen den 3 november var jag och ett hundratal JRSK-are och lyssnade på en fantastiskt inspirerande och intressant föreläsare, Gunnar "Gurra" Krantz.

Vi fick höra om tävlingssegling på alla nivåer, hur man leder och motiverar besättningen, även roliga incidenter - från bl a 4 Volvo Ocean Race, Americas Cup och Midnight Sun's seglingarna.

Att segla runt jorden tar mellan 120-130 dagar och man skiftar seglen ca 1 476 gånger, enligt Gurra. ! båten varierar temperaturen mellan 2-50 grader varmt, bara för att nämna några saker.

Vi fick veta att med runt ca 8 personer/båt/race, är det mellan 50-100 personer som "roddar" allt: Där bara en sån enkel sak, som att en person, av dessa 100 -talet personer, har ansvaret för maten ombord -torrmaten i detta fall.

Gurra berättade, att om torrmaten innehåller tex dill -så luktar det förfärligt när manskapet svettas och det luktar dill i hela båten -funkar inte, allt är genomtänkt och utvärderat i alla steg.



-Hur får man då besättningen att vara 100% på tårna?

Här fick vi lyssna på hur Gurra och co hade jobbat med detta över tid, för att hitta ett ledord som alla kan/bör/måste stå bakom- GENEROSITET- vi fick se och höra flera praktiska exempel på detta under kvällen.

Roligt var också att höra om hur slimmat och optimerat allt är på båten, t o m antal ark på toapapperet är uträknat per person. Dörr eller draperi för toalettdörren -nix, sarmma par trosor/kalsonger under hela resan"funkar utmärkt", långkalsongerna likaså -tyvärr växer håret på benen in i långkalsongerna, så de kan göra lite ont när man tar av dem efter tid...

-Hur klarar man av att sällan/aldrig vara riktigt torr "därute"? "Man får helt enkel ställa in sig på; att vara bra på att vara blöt" slut citat Gurra.

Vi fick även ställa frågor och höra om kändisöverseglingarna, där feelgood är ledstjärnan, detta var minst lika intressant och många frågor ställdes (kändisarna har ombyten, riktig tandborste, riktig mat och toalettpapper).

Nedan "deviser" nämnde Gurra flera gånger, under kvällen.

"Det goda medarbetarskapet – mitt eget ansvar"

"Agera- inte bara reagera"

"Generositet"

"Why and want"

"Det duger - funkar inte att ha som sitt mantra på dessa resor"

Tackar JRSK och Klubbmästarna för en mycket trevlig kväll.

Vid pennan Eva Jilderbo den 9 november 2021

Ordförande Mats tackar Gurra efter uppskattat föredrag



Mönstra på!

För att hålla skutan på rätt kurs behövs en bra besättning.

Snart är det årsmöte och vi behöver komplettera med nya funktionärer.

Hoppas du känner dig manad och ställer upp. Du kommer in i ett trevligt gäng och blir med och utvecklar JRSK. Om du undrar om vad uppdragen innebär så tveka inte att kontakta våra valberedare.

Carl Ljungberg, valberdningen@jrsk.org tel. 070-8527344

Nowak Ljungberg, valberedningen@jrsk.org tel. 073-4122603

Kom gärna med förslag om det är någon som du vill föreslå.

Mandatperioden går ut för följande tjänster och vi behöver fylla följande poster:

- Vice ordförande
- Kassör
- Redaktörer
- Klubbmästare
- Tjejsektionen

Det går även bra att kontakta mig

Mats Wängdahl, ordforande@jrsk.org tel. 0703-281900

Bilder från årets funktionärsträff på restaurang Oscar



Tjejsektionens höstträffar

JSRK's tjejträff den 13 oktober 2021:

Nu är hösten här och årets segelsäsong är till ända, i alla fall för de flesta av oss. Passar bra då att även pandemin är på upphällningen. Så nu kan vi tjejer äntligen starta upp våra tjejträffar som vanligt igen!

Första höstmötet i år blev den 13 oktober och liksom tidigare gånger träffades vi på John Scotts på Linnégatan. Lite gott att äta och dricka och mycket att berätta om sommarens upplevelser och planerna på nya äventyr. Som vanligt mycket skratt men denna gång också en spännande historia om masthaveri på Atlanten. Kul med dessa oplanerade möten där man aldrig vet vad som skall överraska oss under kvällen!

JSRK's tjejträff den 17 november 2021:

Höstens sista tjejträff, återigen på "vår" pub John Scott. Den här gången hade vi några teman att samtala kring.

Anna Engelin pratade om att bo länge i sin båt, innan avfärd och långsegling. Vi fick lära oss allt om kalla toalettstolar och ovälkomna gäster ombord och mycket mera. Lärorikt och intressant, för er som inte var där kan vi tala om att problemet med kall toastol går att lösa med en frostvakt!

Irene Böhm berättade om segling i Medelhavet under pågående pandemi. När det var som mest restriktioner var det ytterst praktiskt att ha en liten hund, att gå på promenad med husdjur var i Grekland ett skäl till att röra sig fritt utomhus. Givetvis med pass och tillståndspapper i fickan, men ändå! En annan upplevelse när man fick börja segla igen, var de underbart tomma ankringsvikarna, väldigt få charterbåtar var ute och rörde på sig.

Inför nästa år söker vi några nya tjejer som vill hjälpa till att hålla i tjejträffarna. Ett väldigt enkelt men roligt uppdrag! Hör av er till någon av oss som håller i det idag, vi berättar gärna mer! Vi får fortsatt låna ett rum på John Scott på Linnégatan, och det finns ett preliminärt program för våren.

Ulla 0708-92 34 59
Lotte 0704-44 40 64
Irene 0707-21 47 14





Sydkusten av Newfoundland med s/y Asta

Gissa om vi var laddade för Kanada och Newfoundland när gränsen öppnades upp för oss den 7 september.

Onsdagen den 8:e lämnade vi Saint Pierre et Miquelon fullproppade med massa god mat och dryck ombord. I tre veckor hade vi njutit av franska råvaror och i kölsvinet låg vakuumförpackade ostar.

Vi seglade till Fortune där vi klarerade in, 26 sjömil från Saint Pierre. Med oss hade vi vår kompisbåt vi träffade i New York,

en schweizisk familj som seglat ett varv. Vi blev mötta av fyra vänliga tjänstemän. Två hanterade våra papper och 2 hoppade ombord, men det blev mer prat än genomgång av båten. Utländsk båt hörde inte till vanligheterna under pandemin. Vårt PCR test fick inte vara äldre än 72 timmar när vi angjorde.

Stormen Larry var i antågande på fredagskvällen och vi ville inte ha någon närmare date. När gryningen kom på torsdagen lämnade vi Fortune och seglade västerut, det blev en okej segling med solsken, dimma och lite motorgång när vi närmade oss. Det enda bestående minnet var alla delfiner som lekte med oss.

66 sjömil senare droppade vi ankaret inne i Grey River, Northwest Arm. Det var riktigt mäktigt segla in i fjorden med alla höga berg och skogen som sällskap. Vi la ut all vår kätting, dryga 70 meter och stormsäkrade Asta. På fredagen kom först regnet och på natten kom vinden. Det blev inte så farligt hos oss. Larry gick mer österut och i Sankt John's (Newfoundlands huvudstad) blev det en hel del skador. Vår windex blåste av men annars klarade vi oss. Det var nästan värre på lördagen med fallvindarna som kom. Vi trotsade vädrets makter och utforskade omgivningarna med dingien och såg alla vattenfall från bergen.



Söndagen vaknade vi upp till ett spegelblankt hav och strålände solsken. Vi tuffade mot entrén till Grey River där en liten by finns med 90 bofasta, och la oss på kajen där färjan angör. Inga vägar fanns till byn utan deras transportmedel var färjan som kom en gång per dag. Det var många nyfikna som gärna kom och pratade med oss, men ack så svåra att förstå. Deras dialekt är nästintill omöjlig att förstå stundtals.

Grey River, Northwest arm



Vi fick ingen riktig kläm på vad dom levde av. Det fanns en skola där 9 barn gick, och en affär. Vi vandrade upp till toppen på berget jämte byn, underbara vyer och ett landskap fullt med blåbär. Jag har aldrig sett så mycket blåbär. Försökte få något lite liv i telefonen men det var "no service" även här. Vi laddade ner vädret via SSB radion och hade även vår inReach för textmeddelande i gång. Vi fick med oss en massa älgkött från byn som en gåva. Jakten hade precis startat och var en stor händelse för byborna. I skogarna finns det älg, nordamerikansk ren, rådjur och svartbjörn bl.a.

Innan färjan anlände lämnade vi och ankrade i Grey River, Frenchman Cove, där vi hade BBQ på älgköttet i sittbrunnen. Det blev attans kallt när solen dalat men så värt med bergen runt om. På natten kom det mycket vind så seglatsen österut dagen därpå blev rejält gungig, men vi hade vinden med oss. Vi stannade till och gled in i en fjord och lunchade, Aviron Bay. Det var ett mäktigt vattenfall längst in i fjorden. Fortsatte sen ytterligare österut till byn Francois.



Fransois

Fransois är en liten by med 60 bofasta varav 4 skolbarn och många äldre. Färjan är deras transportmedel då det inte heller här finns vägar. Fiske i olika former var en stor sysselsättning. Det fanns en flytbrygga där vi fick plats, hamnavgift 100 kr. I mataffären där vi betalade hamnavgiften var det full rulle på morgonen. I jakten på wifi träffade vi här en trevlig dam som bjöd med oss hem för att låna hennes.

Normala år kom även lite turister hit för att vandra, fantastiska vandringar om än inte så många. Här gjorde vi en grym vandring, klättrade upp med hjälp av rep och kom upp på berget där vi möttes av ofantliga mängder blåbär, sjöar, berg, fjordar och bergstoppar. Det var bland det vackraste vi har sett. Strålande solsken gjorde ju inte livet sämre när vi åt vår matsäck. Tittade man ner såg man byn ligga inbäddad bland bergen.



I Francois sa vi hejdå till våra kompisar som skulle segla ner till Halifax när ett bra väderfönster visade sig. Vi fortsatte efter 2 nätter vidare västerut igen till ön Ramea, 30 sjömil, det var strålande solsken men kallt. Lite vind in från 60 grader och platt vatten, underbart helt enkelt.

Ön Ramea har 350 bofasta. På ön finns vägar och nästan alla hus hade bil. Det tog en dryg timme att gå runt ön, så det var lite överdrivet med så mycket bilar enligt oss. Färjan kommer 2 gånger per dygn och går till byn Burgeo som har vägar. Kommunchefen mötte oss på kajen och ville se till att vi låg bra för ovädret som skulle komma dagen därpå. Asta kröp in bakom fiskepiren längst med kajen. Hamnavgiften på 70 kr betalades till kommunhuset.

Dagen därpå erbjöd verkligen massa vind och regn. Vi låg suveränt bra och här hade vi jättebra nät på telefonerna. Vi var uppe på dagen i caféet och beställde pizza till kvällen. Man beställde på dagen och sen på eftermiddagen körde dom ut alla beställda pizzor. Lokalborna var nere och pratade med oss när det var uppehåll och de var otroligt gästvänliga. Efter regn kommer solsken och det stämde, en stor sol som värmdde hela fredagen.

Små motorbåtar på land var fastbundna i sina kärror när vi gick runt ön. Det är nog riktigt busiga månader här på Newfoundland med massa snö, vind och kyla. Bästa månaden att segla här är augusti och september. Sällan dimma, varmt och inte alltför för mycket vind.

Vi lämnade ön för att segla in till Burgeo, 13 sjömil bort. Vi hittade en kajplats och även här var byborna och mötte oss. Vi förtöjde väl då vi skulle få sviter av stormen Odette. Passade på att utforska omgivningarna innan busvädret skulle börja. Burgeo är en stor by med 1300 bofasta. I en riktigt bra mataffär kunde vi bunkra färskvaror och dylikt. Lokalborna har stenkoll på en när man angör och vad man gör. Kaptenen på färjan stannade sin bil och plockade upp Annika när hon hade varit och handlat.

Här låg vi gratis. Det fanns ett telefonnummer vi kunde ringa om vi behövde duscha eller tvätta, men vi utnyttjade inte detta. Småpysslade medan regnet och blåsten yrde utanför. När solen kom fram igen vandrade vi till byns vackra stränder.

Hamnen var pittoresk, med några fiskebåtar och mindre båtar, och med husen runt om.

Därefter seglade vi till en av dom vackraste platserna vi besökt, Grand Bruit, 30 sjömil västerut. Grand Bruit är en av många byar som staten har lagt ner dom senaste åren. Det blev för dyrt att hålla liv i alla småbyar med färja, affär, skola, el etcetera. Tänk vad många tårar som trillat när man blev tvungen att flytta.

Grand Bruit lades ner 2010, staten löste ut alla husen, över 50 hus. Staten har gett tillåtelse att man kan få hyra sitt hus på sommaren men att man då är medveten om att ingen service finns. Några ägare har nyttjat detta och man såg några få hus där gräset var slaget. Flera hus börjar förfalla tyvärr.

Övergivna byn Grand Bruit



Övergivna byn Grand Bruit



Det som mötte oss när vi gled in och lade oss vid en kaj var det stora vattenfallet mitt i byn.

Morgonen därpå vaknade vi upp till ett spegelblankt hav och strålande sol. När man kom upp ovanför vattenfallet bredde sig en stor sjö ut och en stor ren stod och tittade på oss. Mer än magiskt. Vi vandrade runt sjöarna och plockade blåbär.

Man är verkligen utlämnad åt naturen och man känner storheten. Bara naturens ljud hörs. Denna plats var för oss en av platserna vi kommer minnas länge.

Då vädret får styra en seglares liv kände vi att det nog var bra att ta oss ytterligare lite mer västerut då stark västlig vind väntades. Vi seglade 26 sjömil västerut till byn Rose Blanche. Man passerar en fin fyr på udden

innan man seglar in byn. Det är en otrolig historia kring fyren och kusten, detta fick vi reda på när vi vandrade till fyren senare. Här finns vägar och bilar, 350 bofasta. Inga affärer eller skola fanns kvar i byn utan man hade samlat dessa i en by 20 minuters bilväg härifrån. Stadshuset har wifi som man kan nyttja utanför byggnaden.

Här var nog lokalborna dom mest engagerade och gästvänliga vi mött hittills. De kom ner i sina bilar och pratade och erbjöd oss duschar, tvätt, handling osv. Vi blev inbjudna till en bingo kväll som senare blev inställd. Reglerna hade skärpts återigen pga ökad covid, som bland annat innebar krav på munskydd i affärer igen.

Vi fick lägga oss utanför en fiskebåt, och i hamnen var det full rulle då man pysslade om sina små fiskebåtar. En anledning till att

byarna minskat är att torskfisket försvann här 1992. Vår tempmätare visade 14–15 grader i havet.

Den 25:e september är det tillåtet att fiska torsk under 8 dagar framåt. Max 5 torskar per dag/person. Annars är torskfisket helt förbjudet, och det fiskas i stället makrill.

Efter några nätter här seglade vi västerut till Isle aux Morts och till Port aux Basques.

Port Basques är en stor by med över 4000 bofasta, affärer, färja mellan Newfoundland och Nova Scotia. Vi ligger vid en kaj och har ett litet hus framför oss med duschar och tvättmaskiner. Det kostar 140 kr per dygn och då ingår allt.

Vi väntar in ett bra väderfönster för att segla över till Norra Nova Scotia där vi skall utforska sjön Bras d'Or Lake. Höststormarna närmar sig så det är bäst att segla lite söderut.

Sammanfattningsvis efter våra 3 veckor här på sydkusten så säger vi bara wow. Tycker man om natur, fjordar och ensliga platser så är detta en perfekt kust.

Over and out och hoppas du tyckte om läsningen!

Annika & Thomas Svensson, s/y Asta





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



Med s/y Capella till Algarve

Vi lämnade Sverige i slutet av augusti och har nu tagit oss till Algarvekusten. Senaste månaden beskrivs i vårt senaste inlägg på Wordpress samt i vår senaste film på youtube.

Från vårt senaste inlägg på vår wordpress-sida:

Vi har nu tagit oss längs Iberiska halvöns Atlantkust, från norra Spanien till Portugisiska Algarvekusten. Det har varit en resa som har präglats av skräcken för späckhug-

gare. De har attackerat segelbåtar längs hela denna kust samtidigt som vi har varit här, på väg söderut. Vi har läst och hört om båtar som har blivit attackerade. Vi har sett segelbåtar på land i marina utan roder. Vi har uppmärksammat varningar från andra

seglare och fått omplanera våra etapper för att minimera riskerna. Vi har gått mer kustnära än vad vi egentligen vill vilket gjort att vi stundtals har fått kryssa fram mellan fiskeredskap. Vissa etapper har vi samordnat med andra seglare för att ha tryggheten med en annan svensk båt i närheten. Vi har bara dagseglat, även om vi gärna hade tagit någon nattsegling söderut längs kusten. De flesta attacker har skett nattetid.

Allt detta planerande för att hålla oss borta från späckhuggarna har även gjort att vi har hamnat på en del platser som vi annars kanske hade seglat förbi. Inget ont som inte har något gott med sig. Muros blev bara ett kort stopp men nu vet vi att det finns och är värt att besöka igen. Sines, söder om Lissabon, hade vi nog seglat förbi om vi hade vågat nattsegla. Nu blev det ett stopp i Sines och en ny erfarenhet av portugisiskt lokalt bryggt öl.

En reflektion från resan är vad många andra trevliga seglare vi har träffat på vägen. Alla är pratglada och delar gärna med sig av sina erfarenheter. Det har blivit många öl och glada skratt i sittbrunnen. Det är länge sedan vi har haft ett så aktivt socialt liv som vi har nu. De flesta har vi träffat på vägen, men vi har även regelbunden kontakt med några från vår avseglargrupp hemifrån, Sannegårdsgänget med båtarna Star och Mist. I Lissabon träffade vi vår systerbåt, Frida af Wisby. Längs Atlantkusten har vi seglat tillsammans med båten Lazy Frog, som vi stötte på första gången i A Coruna och som vi nu har svårt att släppa när vi ligger här på Algarvekusten. De ska stanna här och vi ska snart vidare mot Porto Santo, Madeira och därefter Kanarieöarna för att möta våra nyårs-gäster.

Lena Fostvedt s/y Capella



FLASKPOST från s/y Lira

Hej! Här på Lira har vi det bra, om än lite långsamt.

Vi gick in i vår vinterhamn, Messolonghi, några veckor tidigare än vi tänkt eftersom prognosen lovade regn, hårdvind och åska.

Då är det skönt att vara väl fastbunden i stabil brygga.

Efter första omgången med oväder blev det fint igen, bra tillfälle att ta hand om segel, dinge och allt annat som ska fixas.

Nu har det blåst hårt i några dagar igen, och det ska fortsätta ett tag framöver.

Här i marinan ligger sju svenska båtar, ovanligt många tror vi.

Marinan har haft en del problem med tillstånd av olika slag, bl a för att dels jobba själv på båten, dels för varvet att göra vissa saker, just nu får de inte högtrycksspola båtar efter upptagning. Hoppas att det löser sig!

Det är en trevlig plats, med många nationaliteter som bor i sina båtar.

Varje söndag är det gemensam grillning, som håller på mest hela dan...

Hälsningar från Thomas, Irene och lille Skipper på s/y Lira

FLASKPOST från s/y Zutana

Nu är det dags för vinteride för ZUTANA i Albufeira, Portugal efter en härlig sommar runt Balearerna med många fantastiska ankar vikar

Hälsar Roger och Pernilla på ZUTANA

BERTHON

SCANDINAVIA

ÄR DU INTRESSERAD ATT KÖPA ELLER SÄLJA EN ANDRAHANDS PREMIUMBÅT?

Berthon Scandinavia är specialiserade på försäljning av andrahands segel- och motorbåtar 30–80 fot tillverkade mellan 1990–2020.



GEFION 73 / 1996

HALLBERG-RASSY 62 / 2001

HANSE 54S / 2011

WINDY 46 CHINOOK / 2017



X-YACHTS 452 / 1990

HALLBERG-RASSY 412 / 2015

MALÖ 39 / 2002

WINDY 39 CAMIRA / 2018

Se hela vårt utbud på berthonscandinavia.se

+46 304 694 000 | brokers@berthonscandinavia.se | Henån, Orust

Berthon Storbritannien
0044 (0)1590 679 222
brokers@berthon.co.uk

Berthon Frankrike
0033 (0)4 93 63 66 80
brokers@berthonfrance.fr

Berthon Spanien
0034 639 701 234
brokers@berthonspain.com

Berthon USA
001 401 846 8404
sales@berthonusa.com



Blue Marlin över Stilla Havet

Vi låg nu i La Playita som ligger på Stilla Havssidan av Panama och vi hade Stilla Havet framför oss. Förråden och alla tankar var fyllda så det var bara att dra upp ankaret och ge sig av.

Kursen sattes mot Galapagos och vi var nära ekvatorn. Det märktes inte minst på vädret. Det var mycket omväxlande med regnbyar och vindar av varierande styrka från olika håll. Det var ständiga segelskiften nu också. Här var också många fiskebåtar som vi fick hålla ögonen på.

Efter 10 dagar var vi framme vid Galapagos. Vi besökte många fina och trevliga ställen tillsammans med en lokal guide. Vi såg jättesköldpaddor, vattenleguaner och massor av fåglar. Efter drygt en vecka seglade vi vidare för det var väldigt dyrt och krångligt med tillstånd på Galapagos.

Nu såg vi fram emot segla i Söderhavet. Det tog oss en månad från Galapagos till Fatu Hiva. En månad med fantastisk segling. Under denna seglats såg vi inte ett liv omkring oss mer än det marina livet som det var desto mer av. Vi såg inga fartyg och vi såg heller inget liv i luften. Inte ens kondensstrimlor från flygplan. Vi hade läst och hört om detta fantastiska hav och det var precis så vackert som vi hade föreställt oss. Dessa otroliga öar med vit korallsand, palmer som böjer sig över vattnet, varmt i luften och i vattnet. Här i dessa fantastiska vatten seglade vi omkring i drygt sju månader, från den 30 mars till den 16 november 2008.

Under seglatsen var det så att de första dygnen gick vi vakt om fyra timmar var. Efterhand som dagarna gick ändrade vi vaktscemat. Det blev så att jag tog längre

pass än Milla för hon fixade allt som hade med maten att göra. Det kunde bli så att Milla tog kvällsvakten och när hon suttit i fyra timmar så gick jag på. Sedan satt jag på vakt fram till morgonen då jag väckte Milla och vi åt en gemensam frukost som Milla fixat. Därefter gick jag och lade mig och sov ett par timmar fram till förmiddags kaffet som Milla också fixat. Förmiddagskaffet var en bra stund på dagen. Varannan dag hade Milla bakat färskt bröd som vi doppade i olivolja och lite salt. Resten av dagen gjorde vi som det kändes bäst. Att jag satt hela natten berodde på att jag gillade den fantastiska natthimlen och när gryningen kom och solen steg över horisonten.

Något som fastnat i vårt minne är de fantastiskt stjärnklara nätterna. Vi har aldrig tidigare eller senare sett så mycket stjärnor och stjärnfall som här.



De ständiga delfinbesöken var också en upplevelse. Vid ett tillfälle såg vi en ö. Vi blev väldigt förvånade för det skulle inte finnas någon ö här. Det visade sig när vi kom närmre att det var fåglar som dök efter fisk. Det var nämligen valar som jagade upp fisken till ytan och fåglarna tog för sig av överflödet. Det var så tätt med fåglar så det såg ut som en ö.

Vi besökte följande öar Fatu Hiva, Tahuata, Nuku Hiva, Nuku Hiva och Rarioa. På denna ö strandade Kontikiflotten 1947 där bl.a. Thor Heyerdahl var med. Därefter fortsatte resan till Makemo, Tahaenea och Fakarava. När vi lämnade Fakarava efter en vecka blev vi eskorterade ut genom revöppningen av en flock delfiner.

Vi kom fram till Tahiti där vi stannade i ca tre veckor. Här hade vi väldigt trevligt tillsammans med andra seglare. När det var dags att gå vidare så gick vi ut genom revet och satte kurs mot Moorea där vi ankrade i Cook's bay. Här var det fantastiskt att vara. Det blev mycket snorkling och bad tillsammans med rockor.

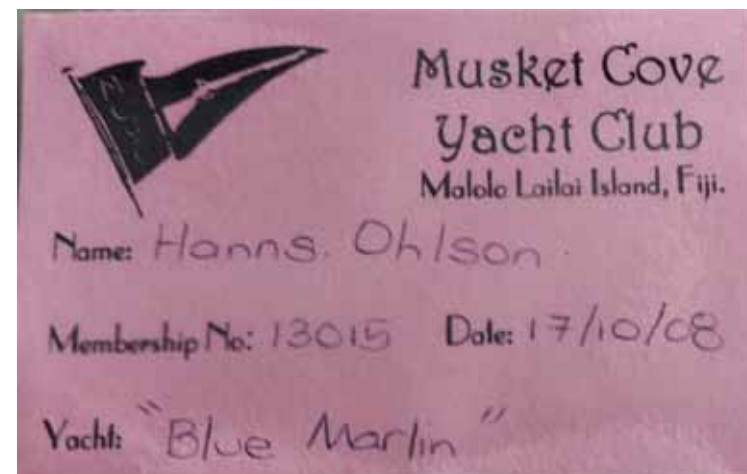


Vidare seglar vi till följande öar. Huahine, Tahaa, Bora Bora och Mophelia. Nu hade vi en längre segling fram för oss innan vi kom fram Aitutaki. Här blev vi väldigt gott mottagna och träffade många glada och vänliga människor. Här stannade vi en månad innan det var dags att fara vidare. Efter Aitutaki var det dags att besöka Niue som också är en fantastisk ö.

Som sagt det finns många fina öar i söderhavet och några till som vi besökte var Tonga och Fidji, där vi för övrigt blev medlemmar i Musket Cove Yacht Club. Medlem i den segelklubben kan man bara bli om man seglar dit på egen köl så det var med stolthet vi tog emot medlemskortet.

Där efter var det Nya Caledoniens tur att få besök innan vår Stilla Havs segling slutade i Australien.

Milla och Hans på s/y Blue Marlin.





Sea Wind på väg mot Grönland

Överseglingar med Sea Wind

Överseglingar, är det bara en transportsträcka eller är det alldeles, alldeles underbart och det bästa med att långsegla?

Jag, Susanne, och min man Lasse lämnade Sverige april 2017 i vår lilla 37 fots Fantasi Sea Wind och har nu seglat cirka 32 000 sjömil tillsammans.

De sträckor vi har avverkat under vår segling 2017-21 som är lite längre (mer än 500 nm) är:

- Lofoten Norge - Seidisfjordur Island 760 nm
- Vestmanöarna Island - Galway Irland 730 nm
- Las Palmas Kanarieöarna - Port St. Charles Barbados 2790 nm,
- Turk and Caicos – Miami USA 550 nm
- Newport USA - Bermuda 700 nm

Bermuda- Sint Marteen 900 nm

Maine USA - Newfoundland Canada 830 nm

Newfoundland Canada - Grönland 664 nm

Grönland - Azorerna 1720 nm

Azorerna - Las Palmas 950 nm

El Hierro Kanarieöarna- Mindelo Kap Verde 770 nm

Banjul Gambia- Buzios Brasilien 2800 nm

Äntligen ut till havs igen! Tröttnar man aldrig på att komma ut till havs? Nej, det verkar inte så.

Det är som ett gift att återigen få vara bara vi, havet, vinden och alla rutiner som en längre passage innebär. Jag känner lycka och frihet varenda gång vi ger oss av. Kropp och själ slappnar av i Sea Winds trygga famn. En längre passage har sina olika faser.

Först är det själva förberedelsen med planering, proviantering och bunkring. Det här är en viktig fas där vi förbereder oss mentalt genom att skapa en känsla av kontroll. Vi går igenom båten, provianten och seglingsrutt. Vi kollar väder och bestämmer lämplig dag för avsegling. Ju fler passager man gör desto mer går på rutin.

Susanne njuter en tidig morgon på väg till Kanada 2020



Jag vet hur mycket mat vi behöver för en månad ute till havs och jag vet vilka livsmedel som håller sig bäst.

Vi har vårt utarbetade schema för genomgång av båtens alla viktiga delar och sjöstuvar alla lösa föremål så att saker håller sig på plats under gång. Det är härligt när den sköna känslan av att vara startklar infinner sig, när Sea Wind och vi är ”kittade” för alla utmaningar och prövningar som kan uppstå.

Nästa fas är när man äntligen lättat ankare och är på väg ut till havs. Nu njuter man bara av seglingen och känner av om man har rätt mängd segel och sätter vindrodret. Vi brukar försöka planera avseglingen till några dagar med fint väder så att vi kan få våra ”sjöben” under lugna former. Nu känner man sig väldigt nöjd och kroppen anpassar sig så sakta till ett liv till havs.

Efter detta kommer nästa fas som utgör den största delen av en längre passage och det är alla de dagar där de fasta rutinerna såsom vakthållning, matlagning, segeltrimning, sömn och ”bara vara” fyller dagarna. Man kommer in i ett ”flow” och livet är enkelt, meningsfullt och underbart. Visst kan man vara trött efter att bara få sova tre timmar i stöten eller efter en tuff vakt med hårda vindar eller dålig sikt, men det brukar alltid vara möjligt att kompensera under nästkommande dagar.

Att ha vakten när den andre sover ger tid för reflektion och övning. Under mina vakter testar jag mig fram på mitt eget vis och underhåller mig genom att prata och sjunga till Sea Wind, valar, delfiner eller små lunnefåglar. Att vara ensam uppe i sittbrunnen långt ute till havs gör mig både ödmjuk och lycksalig inför havet och universums storhet. Fasen med en långseglares rutiner kan pågå läääänge och jag undrar hur länge den skulle kunna pågå innan man tröttnar på den.

Jag har hittills inte känt mig trött på att vara till havs trots de många dagar som passerat förbi. När vi närmade oss Barbados efter tre veckor till havs var jag nästan gråtfärdig över att vi skulle gå in i hamn...men allt har ju en början och ett slut och så även en atlantpassage.

När man börjar närma sig målet med en hundra sjömil eller så inträder fasen där man börjar förbereda sig för att komma fram. Det börjar liksom klia lite i ”kommafram”tarmen. Man tittar lite extra på hur mycket distans vi gör och hur ETA (Estimated Time of Arrival) utvecklas. Vi plockar fram karantän- och gästflagga om det är ett nytt land och jag tar alltid ett röv i båten och städar upp efter vårt passage-läge.

Väl framme och uppankrade blir det alltid något gott att äta och dricka och vi njuter av att tillsammans tagit oss fram till vårt mål. Vi pratar igenom vad som gått bra och vad vi kan göra bättre nästa gång och känslan av vår gemensamma bedrift får oss att känna oss stolta och än mer som ett sammansvetsat team.

Sea Wind, Lasse och jag är nog alla överens om att överseglingar är alldeles, alldeles underbart och det bästa med att långsegla!

Susanne och Lars Hellman på S/Y Sea Wind för tillfället i Brasilien

Kaptenen klädd för arktiska vatten 2020





Blåsdag på Atlanten

Över Atlanten med Streamline

Visst började vi bli lite stressade och nervösa inför att kasta loss och våga oss ut på Atlanten för den stora resan över mot Karibien. Vi hade varit på Kanarieöarna i drygt en månad, Teneriffa, La Gomera och till sist Gran Canaria.

Här hade vi fått påhälsning av både släkt och vänner. De sista förberedelserna på båten gjordes, luckan till förpiken byttes då den börjat läcka på nytt, den tätades senast på La Coruna, motorn till dingjen renoverades efter en misslyckad landstigning på en strand lite norr om Poerto de Mogan. Konserver, torrvaror och vatten köptes in, poddar laddades ner utanför restauranger med gratis Wifi.

Snart dags för avfärd men först skulle botten på båten tvättas, det hade redan växt på en del sedan vi lämnade Sverige i juli

och nästan en månad vid bryggan i Poerto de Mogan varma vatten hade satt fart på växtligheten. Anders dök ner, borstade och skrapade. Men så kom han upp med ett missmodigt ansiktsuttryck. Propellern satt löst.

Kanske tur i oturen att vi låg i hamn där det fanns ett varv med kran. Nu började en förhandling med varvet för att få tid för att få upp båten. Maria Therese på hamnkontoret hjälpte oss med att ringa och prata med chefen på varvet. Han lovade först någon dag senare i veckan men

när den dagen kom hade de inte tid, nya samtal och nytt datum en vecka senare. Nu började vi känna oss oroliga för att komma fram innan jul. Efter många diskussioner med varvet så fick vi då till slut upp båten. Propellern kontrollerades, den satt fast men det saknades en ring som skulle sitta runt propelleraxeln. Den låg hemma i garaget sedan vi satt på den nya propellern efter motorbyte ett par år tidigare. Ingen fara. När vi nu äntligen fått upp båten passade vi på att måla botten också.

Började kännas lite pirrigt nära nu och vi tittade på väderleksrapporter mest hela tiden. När man blir så där lite vankelmodig och börjar fundera på vad man gett sig in i är det härligt att det alltid finns de som är värre. När vi höll på med att jobba på båten kom en lastbil och sjösatte havsroddbåten Socks 2 från London. En roddbåt på 6 x 1,6 meter för ensamturer över Atlanten. Vi googlade och såg att i denna båt blev John Beeden första man som solorodde över stilla havet, en liten tur på 209 dagar. Enligt en artikel så var han ett levande skelett när han kom fram. Undra på det.

Nu var roddbåten såld till Sanders, en man på 64 år som planerade att ro till Antigua för att lägga fokus på unga vuxna med funktionshinder i Kanada. Han hade med sig mat för 90 dagar. Helt plötsligt så kändes det så väldigt normalt och säkert att SEGLA över Atlanten.

Efter några sista förberedelser som inhandling av färsk mat kastade vi loss den sista november. Vi hade mat och vatten med för åtminstone trettio dagar. Vi seglade in till Bequia som tillhör Sant Vincent och Grenadinerna på morgonen den 23 december efter en seglats som innehöll både lugnt och blåsigt väder, squalls, delfiner, valar, guldmakrill och stjärnklara nätter med underbara soluppgångar. Säkert en och annan solnedgång med men det är Anders historia.

Men hur gick det nu för Sanders? Jo efter 83 dygn nådde han fram till Antigua. Vad det är härligt att segla!

Kristina Nilsson, s/y Streamline

Katten Strumpan var med på resan



Ny Medlem

Najad 373'an "Cordula" är vår tredje segelbåt. Efter att ha semesterseglat i skandinaviska vatten med varierande besättningar av barn och hundar sedan 80-talet väntar nu nya äventyr längs Europas kuster ner till Medelhavet.

Denna gång är det bara vi och vi hade tänkt att starta vår tur nästa år från vår hemmahamn i Lomma. Vi lägger arbete med jourer och stress på hyllan och njuter av segling och spännande nya hamnar på vägen. Från JRSK hoppas vi få tips på bra och trevliga hamnar men också praktiska råd om bland annat utrustning, navigation, segelgarderob och pappersexercis.

Vi som är Cordulas besättning är Mats och Gisela Lindh



12 år på oceanerna!

Höstens första klubbträff

Den sjätte oktober var det äntligen dags för höstens första klubbträff och den här gången på plats i Oscars restaurant. Trevligt att det äntligen var dags och ca 45 medlemmar tog möjligheten att träffas och lyssna på Laila och Claes-Olof Kalls föredrag om sin långa segling runt jorden. Seglatsen med s/y Comedie började 2007 och avslutades 2019.

Under föredraget fick vi följa med på resan från Sverige, mot Karibien och genom Panamakanalen, Galapagos och vidare över Stilla havet. Vi fick höra om praktiska erfarenheter under resan med myndigheter, slussning och inkvartering.

Laila berättade om farliga djur som maneter, hajar, havsormar och krokodiler, allt med vackra bilder på en fantastiskt spännande natur. De berättade också om fantastiska spännande möten med lokalbefolkningen på olika öar i Söderhavet och kanske lite väl spännande möte med knarksmugglare i Australien.

Vi tackar Laila och Claes-Olof för att de berättade om sin segling och vi som var på plats njöt av ett fint första klubbmöte. En bra start på en spännande höst med träffar och föreläsningar.

Vid pennan: Kristina Nilsson



FLASKPOST från s/y Bengt

Vi ligger nu i Port Pheaton på Tahiti där vi har fått vår tredje Covidvaccination på det lokala vaccinationscentret och som vi är väldigt tacksamma för. Polynesien har börjat öppnas igen efter många veckor av lock-down på grund av Delta-mutationen. Många människor har insjuknat och dött. Vi har trivts här men nu längtar vi efter ett kallare klimat så vi kan tända vedkaminen. Ävenså kommer vi att sakna de här öarna och dess underbara invånarna.

Det är nu bekräftat att Chile har öppnat även för fritidsbåtar så vi kommer att lämna Franska Polynesien i slutet på november för att segla till Valdivia eller Puerto Mont i Chile, en seglats på 4200 sjömil.

*Hälsningar,
Elisabeth och Wim, S/Y Bengt*



FLASKPOST från s/y Elixir

Här kommer några rader från S/Y Elixir som nu är på Kanarieöarna.

Vi har lämnat det europeiska fastlandet och seglat via Madeira till Kanarieöarna. Inför seglingen till Porto Santo och Madeira var vi lite oroliga för att träffa på späckhuggare. Vart vi än kom i Portugal så pratades det om dessa djur och vad man skulle göra om de dök upp vid båten. Råden var många och motsägelsefulla. Några ansåg att det gäller att försöka köra ifrån dem, hur nu det skulle gå till då de kan simma i 30 knop. Andra menade att det är bättre att stänga av motorn. Ett annat råd var att backa båten så att späckhuggarna inte vet vad som är fram och bak på båten. Helt klart är att även om många båtar har råkat illa ut så är det nog inte lätt att vara späckhuggare i dessa tider när det finns råd att hålla klorin och diesel på dem.

När vi sedan lämnade Portugals kust var det lätt vind och vi valde att segla utan vindroder och med avstängt ekolod. Ungefär 20 M utanför Portugals kust fick vi syn på fyra späckhuggare som låg i vattnet 10-15 meter ifrån båten. Späckhuggarna tittade på oss och simmade sedan vidare till segelbåten Tindra som befann sig några hundra meter bort där de tog ett varv runt båten innan de försvann. Det känns som vi hade tur och tyvärr fick vi inga bilder på detta.

Väl framme i Porto Santo upptäckte vi att vi inte var ensamma om att segla dit. Sedan vi kom dit har det visat sig vara svårt att få hamnplats, både på Madeira och på Kanarieöarna. Vi är många seglare som är på väg till Västindien, samtidigt som det verkar finnas gott om övergivna "pandemibåtar" överallt. Kort sagt så finns det för många båtar och för få båtplatser. Vi hoppas och tror att det snart blir enklare när ARC-båtarna lämnar Las Palmas.

Madeira var nog resans höjdpunkt så här långt. Just nu befinner vi oss i San Miguel på södra delen av Teneriffa och laddar för att gå med Viking Explorers över till Västindien i början av januari.

*Seglarhälsningar från Karin och Håkan på S/Y Elixir
www.elixirsailing.se*

PS. Bifogar en bild som visar gropen här i San Miguel där de verkar samla övergivna båtar (till vänster).



Både båt och husbil

Vårt livspussel gör att vi inte kan göra resor som är längre än 8 veckor per år, det innebär att man gärna vill ha gott väder när man är på sjön.

Eftersom vi lever i Sverige är det inte sällan dåligt väder för båtliv, det har gjort att vi skaffat en husbil, som vi kan ta oss snabbare till varmare breddgrader med. Vi har bilat till södra Europa ett flertal gånger. Livet i båt och husbil är väldigt lika, man har gasolspis, värmare, vattenpump, vattentank, toatank som töms på anvisade platser.

Det man måste tänka på i husbilen är vikten, då bilen har en maxvikt.

Vi söker oss gärna till kuster och inte sällan finns det ställplatser i småbåtshamnar, där har man tillgång till el, vatten och sanitetslokaler.

När vi är ute med båten tar resan längre tid men man får lugnet och tystnaden, som kommer med havet och kanske en egen vik eller boj.

Det får man inte med husbil, man måste ta sig på vägar ibland med mycket trafik och köer. Samtidigt kan man välja att köra av på småvägar, stanna mitt inne i skogen eller vid någon fin sjö. Det finns många fina nationalparker där man kan stå och man har sitt hus med sig. Båda ger ett fint friluftsliv och härliga resor.

Vi älskar att resa och få uppleva nya miljöer och platser. Det ena förtar inte det andra, vi trivs med att ha både ock.

Säsongen blir mycket längre eftersom vi kan använda husbilen när vi tagit upp båten för vinterförvaring.

Sirius & Giottiline
Arne & Pia



Ny Medlem

Namn:

Håkan Svensson
Ursprungligen från Göteborg och Korshamn/Kullavik men bor på östra Orust sedan ungefär 50 år.
Pensionär men skruvar med båt/fartygs-elektronik emellanåt när den firman behöver hjälp.
Jag pysslar mycket med OpenCPN i form av tester, vissa smärre justeringar och lite support. Gunnar B och jag skrev ju tidigare en artikel om OpenCPN i Varvet.

Båten:

Momo är en Najad 34 från 1974. MMSI: 265 599 690
Fantastisk båttyp för en som oftast seglar ensam men med plats för barn och barnbarn ibland också.

Seglingserfarenheter, Seglingsplaner:

Har seglat själv sedan Optimistjollen, Nr 75, pappa (och jag?) byggde när det begav sig. Sedan bl.a. GKSS-eka -> Öresundskoster -> LA kryssare -> Momo.

Momo har varit varvet runt, då med namnet Asterix, men själv har jag inte gjort några längre eskapader relativt JRSK-gänget. Jag har i alla fall sett halva Sverige och det mesta av Danmark. Har också vid olika tillfällen varit i Tyskland, Holland, Belgien och runt England. Nåja, inte mycket norr om Caledonian. Jag är lite frusen av mig så norrut är inte första valet.

Med i andras båtar har jag också varit något i norra Spanien, Balearerna och Azorerna.

Jag har inga vidlyftigare planer utan fortsätter nog i samma trakter som tidigare. Åren går!?

JRSK:

Jag sprider gärna information om OpenCPN och uppskattar de gånger vi träffas i olika hamnar. Jag fick ju nöjet att vara med bland gänget på Laesø senast.

Hälsningar
Håkan



Cartagenas inlopp

Cartagena, Spanien

Britt och Staffan Larsson i Cartagena, Region of Murcia, Spanien.

Britt och Staffan har en Southerly 47 som heter Anna av Mariestad. De har seglat längs Europas kuster sen i slutet av juni 2021, och de kom fram till vinterhamnen i Cartagena Spanien i mitten av oktober. Följ dem på Facebook, Britt Larsson.

Cartagena är Spaniens största örlogsstad, en motsvarighet till Karlskrona. Namnet kommer från feniciskans Qart Hadasht (Nya Staden), senare döpt till Carthago

Nova av romarna. Den första bosättningen sägs ha skapats kring år 228 f.Kr. av general Hasdrubal den sköne från Karthago. Cartagena är också provinsen Murcias näst största stad

Cartagena har drygt 200 000 invånare och ett skyddad läge. Det gjorde att folk tidigt slog ned sina bopålar här och att främmande makter slog sina lovar runt staden. Staden har många romerska läm-



ingar, bland annat en amfiteater som efter utgrävningen också har fått ett museum, Museo del teatro romano. Amfiteatern var på sin tid en av Romarrikets största. I Cartagena fanns också termer (bad), och ruinerna av Spaniens äldsta katedral.

Här följer ett par inlägg från deras Facebooksida:

16 oktober

Vi har nått vår destination för 2021, hurra . Staffan är på väg för att checka in på marina kontoret.

Det kändes lite jobbigt dock att lämna vår fina förankring med klart vatten och roliga fiskar. Men det är dags för lite underhåll på ANNA. Eftersom ANNA har seglat / motoriserat i mer än 450 timmar och mer än 2700 nautiska mil (5000 kilometer).

32 % av tiden har varit under den mörkare delen av dagarna för att ta oss så här långt på 3,5 månader och fortfarande ha tid att njuta av alla intressanta platser på vår rutt

28 oktober

I morse anlände 2 skolskepp i vår marina. Imponerande att kunna ta emot så stora båtar långt in i hamnen.

Det är dels svenska Gladan med rekryter ombord och dels norska Sörlandet med gymnasieelever ombord. På Sörlandet visade det sig att våra barn känner kapten och ett par i besättningen så på fredag kl 16 har vi en invitation Kul!

Cartagena är en mycket gammal hamnstad så det finns gott om militära befästningar i inloppet.



Gladan

Incheckning



FLASKPOST från s/y Sea Wind

Hej på er alla där hemma!

Efter tre månader i ett underbart Brasilien är vi nu på väg mot Chile och Antarktis. Vi seglar längs sydamerikanska kusten för att klarera in i Puerto Williams, världens sydligaste stad. Det är fortfarande oklart huruvida vi kan komma in i Chile eller inte, men vi tänker ändå göra ett försök. Vi har vårt tillstånd för att segla i Antarktis, är fullvaccinerade och har en kapten som fyller 60 år, så vi hoppas på det bästa. Om vi blir utkörda i Chile så är plan B att vi seglar till Falklandsöarna och har dessa öar som bas innan vi seglar över till Antarktis. Vi har en date med pingvinerna i söder runt jul- och nyår, så vi kommer att göra allt vi kan för att hinna dit i tid.

Massor med kramar

Susanne och Lasse Hellman

S/Y Sea Wind

FLASKPOST från s/y Tindra

Hälsningar från sy Tindra i Pasito Blanco Gran Canaria, med sol och 23 grader i både luften och vattnet.

Efter 5 månader och drygt 3 000 nautiska mil sedan vi lämnade Långedrag börjar vi nästan känna oss som långfärdsseglare. Nu är det snart dags att förbereda Tindra inför Vikingexplorers rally.

Vi har varit på många platser, sett och upplevt mycket. Vi har även träffat många likasinnade som är på väg till Västindien eller till Medelhavet eller dom som seglar runt några månader. Angående covid så är dom mycket noggrannare med mask i offentliga lokaler och kollektivtrafiken än i Sverige. Vi har fått visa upp vårt covidpass på restaurang när man är hänvisad att sitta inne och även visat upp för gränspolis. Vi har lyckats undvika späckhuggarna eller så har dom missat oss. Vi är otroligt tacksamma för detta. Vill ni läsa mer, så titta gärna in på vår blogg, sytindra.com

Lars och Cathrine



**-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



Möte med vulkanen Mount Yasur på ön Tanna i Stilla Havet

Långseglare rör sig ofta i områden med vulkanöar med mer eller mindre aktiva vulkaner. Jordskalv och risk för tsunami förekommer också. Vi har upplevt allt detta!

På ön La Palma, en av Kanarieöarna, har vi de senaste månaderna i media följt det stora vulkanutbrottet. Det har orsakat stor förödelse för befolkningen.

I slutet av oktober kunde vi här hemma också läsa att vulkanen Mount Yasur, på ön Tanna i södra Vanuatu, fått ett större

utbrott och skickat upp gaser och askmoln 1500 meter upp i atmosfären. Nu täcker askan kringliggande odlingar.

År 2010 ankrade vi med vår båt S/Y Comedie i Port Resolution, en ankarvik nära vulkanen Mount Yasur som är ca 360 meter hög. Det är en levande vulkan som hela tiden

kastar upp glödande lavastenar ur sin krater. Anledningen till vårt stopp på ön Tanna var just för att besöka vulkanen som ses som en av de mer lättillgängliga vulkaner som finns.

Byborna informerade oss om att det skulle gå bra att besöka vulkanen eftersom aktiviteten var under kontroll. Vi fick skjuts genom den frodiga skogen tills vi kom fram till vulkanen och i skymningen tog en lokal guide oss med upp till toppen där vi förskräckta kunde höra mullret från vulkankratern och blicka ner på den röda glödande massan som ilsket skickade upp glödande lavablock i kvällsmörkret. Det var en magisk och stark upplevelse som vi aldrig glömmen

det var med viss lättnad vi i kvällsmörkret oskadda kunde lämna kraterområdet.

Enligt de lokala legenderna anses Mount Yasur vara jordens och universums ursprung. Vi är tacksamma för upplevelsen, men kan konstatera att med de säkerhetsregler vi har i Sverige skulle det aldrig vara tillåtet att vistas så nära en krateröppning helt utan skyddande stängsel och i nuläget lär det nog dröja innan någon kan komma så nära vulkankratern.

*Laila Kall
S/Y Comedie*



God Jul & Gott Nytt År önskar JRSK och vi i redaktionen

Favoriter i repris - Thorkel Wingfors Glögg

Östgotaglögg el. översteglögg

1 1/2 dl russin (med kärnor)
1 dl sötmandel
3-4 hela kardemummor
4 st fikon
4 katrinplommon
1 1/2 dl socker
1 st pommeransskal
1 bit kanel (lillfingerlång)
1 flaska pilsner
1 l brännvin
Allt utom spriten läggs i en gryta och får
koka tills pilsnerna har kokat in, därefter
hälls spriten på och det hela får dra minst
ett dygn.

Rödvinsglögg

Två buteljer billigt rödvin
35 cl eau-de-vie
300 g socker.
15 cl vatten
10 g kardemumma
10 kryddnejlikor
25 g kanelstång
russin
mandel
Krossa kryddorna, blanda och häll dem i
eau-de-vien.
Låt brygden stå över natten (gärna
längre men högst två dygn).
Extraktet silas och blandas med vinet.
Tillsätt en lag av sockret och det värmda
vattnet varefter allt rörs om.
Håll på flaskor, värm efter behov.
Pröva gärna med mindre mängd socker.



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 båtillbehör 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
- Båtlift 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



Modesty.

RED ANM: Bilden lånad från Ydalir´s blogg

Medelhavet - Sverige - Karibien med s/y Modesty

Inledning, planering och val av långfärdsbåt

Både jag och Anette hade jobbat många långa timmar, månader och år i det privata näringslivet. Energi och motivation var i dalande och vi kände båda att det var dags att göra något annat en stund. En tanke som funnits i min hjärna sedan ungdomen var att segla lite längre.

Denna ide växte nu sakta och jag berättade för Anette, som inte var sen att haka på. Jag gick sakta från dröm till verklighet och vi började gemensamt smida konkreta planer. Efterforskningar om lämplig båttyp, storlek och budget tog vid. Vi hade en tanke om att få ombord gäster så småningom så storleken borde hamna runt eller över 40 fot. Bekvämlighets- och budgetmässigt passade det också bra.

Långkölat traditionellt eller snabb racer?

Vi läste mycket, och diskuterade fram och tillbaka. Efter några månader fick vi upp ögonen för engelskbyggda Moody. Vad vi förstod så var det lite av en engelsk version av "Orustbåt" med mycket gott rykte. Välbyggda med en skädda vid roderfästet, modeller med center cockpit, relativt goda seglare med modern kölform. Lite ljusare träslag invändigt var trevligt, och avsaknad av teakdäck såg vi som en stor fördel.

Vid den här tidpunkten planerade vi inte längre än ett år framåt, och Karibien verkade vara ett lämpligt delmål så seglingsområde och båttyp verkade matcha bra. Utrustningsmässigt ville vi klara en jordenrunt-tur även om det kanske inte skulle bli så. Ordentlig elförsörjning med solpaneler och watermaker stod på listan, liksom bra kommunikationsutrustning. Detta innefattade både någon sorts satellitkommunikation och kortvågsradio. Dessutom säkerhetsutrustning såsom satellitnödsändare och livflotte samt personliga nödsändare.

I södra Frankrike på kusten vid Perpignan hittade vi en Moody 42 center cockpit byggd år 2000. Båten var välbevarad, nästan som ny invändigt, men behövde en hel del kärlek utvändigt. Det var nu sent på hösten 2018 och vi ville gärna börja jobba med båten så fort som möjligt, och helst hemma i Sverige.

Avfärd planerades sommaren 2019. Olika transportalternativ hem till Sverige undersöktes. Vägen på utsidan Portugal norrut över Biscaya i december ströks fort från listan. Lastbil hela vägen till Sverige var dyrt, runt 150 000 kr. En tur på floder och kanaler skulle vara möjlig, och dessutom ett roligt äventyr. Båtens djupgående var 1,85. Vi läste olika reseberättelser på nätet och franska dokument om vilka kanaler som var öppna vintertid och höll detta djup,

men det verkade inte finnas någon väg. 1,80 djupgående verkade vara max.

Visst, vi läste om någon som kommit igenom med 1,90 i djupgående, men med bottenkänning här o där. Vi hade dock ingen lust eller tid att fastna någonstans i kanalen ute på någon åker i Frankrike mitt i vintern. Beslutet blev en kombination av flodfärd och lastbil.

Vid förhandlingen med mäklaren hade vi god hjälp av besättningen på Moon som var gamla bekanta och hade 14 års erfarenhet av livet på sjön i fjärran länder. I slutet av november var affären i princip klar och jag och en kompis åkte ner och skrev på och påbörjade iordningställande inför transporten.

Vi hade 100 kg packning med oss på planet. Bland annat en komplett Planar 4 KW dieselvärmare, ny plotter, ny VHF-radio och full uppsättning verktyg inklusive hylsnycklar, hammare och såg. Under en intensiv vecka byggde vi stöttor för masten och surrade på däck och monterade all annan medhavd utrustning. Anette skulle ansluta några veckor senare. Båten sjösattes och som avslutning på affärsdelen genomfördes en provtur med besiktningsman och mäklare. Inga konstigheter hittades, och snart var vi på väg över Medelhavet mot Marseille.

Efter avmastning i Port St Louis och placering av masten på däck gick vi för motor Rhone- och Saonefloderna norrut. Jul och nyår firades på floden vid olika slussar. Utmaningen på floderna var att hitta ställen att tanka diesel. Allt var stängt för vintern. Vid ett tillfälle var det kris. Det fick bli taxi till närmste bensinstation för att köpa alla reservdunkar de hade. Vid ett annat tillfälle fick vi starka iskalla fallvindar från alperna. Duggregnet kom framifrån i kulingstyrka och kändes som ispiggar i ansiktet. Delmålet var det

lilla samhället Saint-Jean-de-Losne där vi lämnade båten på Blanqart Yachting för vinterkonservering. De hade också en kran för lyft på lastbil. Därefter landtransport på trailer till Calais medan vi flög hem några veckor.

Tidigt i januari flög vi ner med ny besättning för påmastning i Calais och sedan iväg upp över Nordsjön. I höjd med Amsterdam hade vi stampat för motor i motvind och krabb motsjö närmare ett par dygn. Kyla, mörker och sjösjuka gjorde denna del av färden mer plågsam än ett äventyr. Dessutom var båten fortfarande okänd för oss. Vi valde att gå in i Amsterdam och gå ståendemast-rutten norrut.

Trots att det var vinter blev det en fin tur. Kielkanalen passerades utan problem. Vidare norrut och lite motsjö med vattenstänk gjorde att det blev en utmaning med fukt i båten. Alla var väl förberedda med många lager kläder och rejäla skoterkängor, men det vi missade var att vi saknade vattentäta vantar. Vantarna var svåra att torka trots en väl fungerande dieselvärmare. Stora Bält, påfyllning av diesel på Anholt där vi fick fart på en förvänad hamnkapten som inte hade haft dieselpumpen öppen för segelbåtar på ett tag. Strax var vi i ett isbelagt Björlanda Kile.

Under vintern/våren 2019 utrustade vi båten. En begagnad kortvågsradio monterades. Fler solpaneler och batterier skruvades på plats och vi hade nu 400W sol och 400 AH batteri. Det gamla CQR-ankaret såldes och ett 25 kilo Delta monterades. Ungefär hälften av kölbultarna renoverades och fick nya muttrar och brickor. Ett vanligt problem på Moody, men enkelt att åtgärda. Vi insåg att det skulle bli tätt att komma iväg under 2019, och dessutom stämde det bättre med våra respektive arbeten att sluta under vintern/våren 2020 istället.

Sommaren och hösten 2019 blev istället en bra läroperiod med den nya båten. Det var nu vi upptäckte att det gamla storseglet, lite urblåst och med tjocka genomgående stående lattor ofta trasslade sig vid inrullning. Av Albatross i Göteborg beställdes ett nytt med korta lattor, och det visade sig fungera betydligt bättre.

I mars-april 2020 började Coronarapporterna komma och fler och fler länder började stänga ner. Vi behövde göra en slutlig provsegling. I avvaktan på vad som skulle hända med vidare gränsstängningar så gick vi Göteborg, Göta Kanal norrut, Stockholm, Gotland och Skåne runt.

Anette och Christer våren 2020



Allt fungerade som tänkt förutom autopiloten som stängde av sig ett par gånger. Det skulle visa sig många många sjömil och felsökningstimmar senare att det var den hydrauliska kolven som hade dåliga tätningar. Den renoverades då vi kommit till Portugal, men byttes ut mot en elektrisk Raymarine Type 2 i Malaga i Medelhavet.

Avfärd sommaren 2020, genom Europa till Kanarieöarna

I juni hade vi täta kontakter med andra båtar som också tänkt gå under sommaren. Det var en ren chansning att gå iväg och vi var fullt medvetna om att resan kanske skulle komma att avbrytas pga att fler och fler länder införde restriktioner. Slutligen blev det vi på Modesty, Skyline (som vi oftast seglade tillsammans med) och Ydalir II bland de vi kände som ändå gick iväg. På vägen ner genom Europa träffade vi senare på Malla och Lady Ann. I Karibien träffade vi Sirenia III och Lady Hanna som också gått vid samma tid som oss.

Turen söderut längs Europas västkust blev i stort sett odramatisk. I Engelska Kanalen råkade vi vid något tillfälle ut för Tide Rips, höga korta vågor orsakade av vind och kraftiga tidvattenrörelser. På Biscaya hade vi stiltje och det blev 50 timmar motorgång. Höjdpunkter ner mot Gibraltar var de stora tidvattenrörelserna i Engelska Kanalen, Portugals vackra väst- och sydkust och den fina sammanhållning och det trevliga, hjälpsamma och öppna umgänge seglare från alla nationer har. På vägen träffade vi bland annat på svenska Relief och S/Y Kerpa. På väg in i Gibraltarbukten möttes vi av 100-tals delfiner och många fler stora tonfiskar. Havet sjöd av aktivitet, ett mäktigt skådespel.

Innan vi gick vidare in i Medelhavet hade vi tid för en kort tur över sundet till norra

Afrika och Ceuta. Ceuta är en smal remsa land som tillhör Spanien, och därmed behövdes ingen ut- eller inklarerings. Vi hade en månad i Medelhavet där vi gick upp till strax norr om Malaga. Bland annat fick Anette besök av sin syster, och vi besökte vänner som hade hus här. Vi upplevde på den korta turen att det var relativt dyra hamnar och inga möjligheter till skyddad ankring. Efter fyra veckor i Medelhavet var vi så tillbaka till Gibraltar. Hittills hade coronapandemin inte orsakat mer problem än tillfälligt användande av ansiktsmask i tätort och/eller i affärer i Frankrike, Portugal och Spanien.

Vi och besättningen på Skyline planerade nu för överfarten till Kanarieöarna. Det blev en fin 6-dygns segling längs Marockos kust. Vi gick långt från land, men trots det var det en hel del små fiskebåtar ute nattetid. Vid några tillfällen såg vi snabbt blinkade små fyrar i vitt, rött och polisblått som troligen var markörer för fiskenät.

En natt såg vi en båt på radar som kom rakt mot oss och vi började misstänka onda avsikter. Vi girade västerut och det gjorde den också. När den var bara 20 meter ifrån oss sa jag till Anette att hämta något att försvara oss med. När den kom närmare såg vi med hjälp av ficklampa att det var en liten båt med vad vi uppfattade som två personer ombord. De stannade upp precis som vi också passerade en liten vit blinkfyr på nära håll.

Helgoland



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:



Kanarieöarna och Kap Verde

På Kanarieöarna seglade vi runt närmare 5 veckor, jobbade med en trilsande kyl, och så gjordes en professionell rigginspektion. För att få försäkring så krävde försäkringsbolaget att stående rigg var yngre än 10 år och att den var inspekterad.

Vidare hade vår 100 Ampere generator från Balmar hade gått sönder, och vi hade monterat originalgeneratoren på 60 Ampere som vi hade i reserv. Den fungerade utmärkt, men vi tyckte att vi behövde den kraftigare generatoren för Atlantöverfarten. Balmar-generatorn fick vi därför reparerad av en lokal firma, som dock inte åtgärdade grundproblemet. Detta skulle senare på orsaka ännu ett generatorhaveri då det visade sig att ett kullager var slut och orsakade varmgång.

Vi hade tappat kontakt med Ydalir II redan uppe i Tyskland då de fått problem med sin 220V-generator och behövde reparation. Nu kom de ikapp och vi seglade ihop en del av tiden på Kanarieöarna. Bland annat snorklade och dök vi tillsammans på Playa del Pozo på södra Lanzarote. Där träffade vi också på en svensk Moody 54 DS. Det var den båten som sedan seglade över atlanten i såsong 3 av Kanal 5's Över Atlanten-serie.

På väg norrut mot Santa Cruz på Teneriffa mötte vi en liten tvåmastad segelbåt som vi fick väja för. När vi passerade såg vi inte till någon ombord. Efter en del visslingar och rop utan någon reaktion i den andra båten så tänkte vi att antingen har någon fallit överbord eller ligger nere sjuk eller avliden. Vi beslutade sända ett Pan-Pan ilmeddelande på VHF kanal 16. Teneriffa radio svarade och de valde att skicka en sjöräddningsbåt som skulle vara framme efter 20 minuter. Under tiden seglade båten med bräckt fock och surrat roder för sig själv rakt mot klipporna. Båten var inte

mer än 100 meter från land när vinden dog och båten gör ett slag och vänder utåt av sig själv. Sjøräddningsbåten kom en stund senare och lade sig nära och tutade men inget liv syntes. Då lade de sig långsides och bordade båten. Efter nån minut såg vi på håll hur det dyker upp en yrvaken man i 30-40årsåldern ur ruffen. Sjøräddarna tecknade åt oss att mannen hade sovit. Så kan det gå.

Christers två söner kom på besök en vecka då vi bland annat seglade över till La Gomera. På återfärden till Teneriffa fick vi uppleva en av de "acceleration zones" som finns här. Detta är stråk med stark vind och toppiga vågor som bildas pga vindens passage förbi de höga öarna. Några veckor tidigare hade Anettes syster ramlat ner i båten och slagit i huvudet på exakt samma plats som vi nu passerade. Den gången blev det besök på La Gomera sjukhus för omplåstring och några stygn i hårfästet. Närmare Teneriffa var det stiltje och vi fick se en flock valar långsamt simma förbi.

Två kompisar till Christer kom ner till Teneriffa för att förstärka besättningen för Atlantöverfarten. Proviantering, bunkring av diesel inklusive 100 liter extra i dunkar på däck samt covid-tester för inkvareringen på Kap Verde, och så var vi klara för avfärd. Planen var att stanna till på Kap Verde några dagar och gå därifrån ungefär samtidigt som ARC, den stora flottan segelbåtar som går varje år. Detta år reducerad till ca 80 båtar istället för normala 200.

Överfarten till Kap Verde började bra i god akterlig vind. En dag började det samlas små gröna kryp på båten. Efter några timmar var hela båten full med något som vi tyckte liknade bärfisar. Vi gick loss med handdukar borstar, vatten, dammsugare, allt vi kunde komma på för att få djuren att lämna båten.

Först efter flera dagar hade vi blivit av med dem. De måste ha kommit med vinden från Marocko. Vi hade god fart hela vägen och var framme efter sex dygn. Kap Verde bjöd på dramatisk natur och mycket vind. Det var dock ganska fattigt, och det blev inte bättre av ihållande torka och corona-pandemi.

Slutliga justeringar gjordes på båtarna, satellitkommunikation testades och förråden fylldes på. Efter fyra intensiva dagar lade vi ut med kurs västerut. Vi gick 2 dygn innan ARC startade.

Till en början hade vi goda vindar snett in akterifrån. Rytmen som vi hade etablerat vid de tidigare överfarterna fungerade utmärkt även över Atlanten; vi körde motor två gånger per dygn, kl 23 och kl 05 för att ladda batterierna och för att tillverka vatten. Vi producerade ca 40-60 liter avsaltat dricksvatten per dygn, och det räckte till förbrukning för fyra personer med god komfort inklusive dusch.

Efter en tid vred vinden och kom rakt akterifrån, och mitt på Atlanten råkade vi in i ett stiltjebälte. Fart på 1-2 knop, rullig sjö och värme, det blev riktigt frustrerande en period. I detta läge gick generatören sönder igen. Vi bytte tillbaka till originalgeneratören och det fungerade tillfredsställande. Ett fäste till radardomen uppe i masten lossnade och riskerade att repa upp förseglet. Efter en kort tur upp i masten med popnittången så var det åtgärdat.

Enda fördelen med stiltjen var att vi fick ett härligt bad halvvägs över. Sista tredjedelen ökade vinden och vi fick en del squalls in från styrbords låring (snett bakifrån höger). Vi tappade också kontakten med Skyline då de trodde på mer vind norrut och vi söderut. Det visade sig att de hade en bättre prognos, och de kom fram ett dygn före oss.

Bequia



Karibien, Mindre Antillerna

På eftermiddagen det 16:e dygnet, med ca 12 timmar kvar till St. Vincent passerade vi Barbados. Vid start av motorn så drev den inte framåt och ett skrammel hördes i skrovet. Vi trodde att drevet skurit ihop, och vågade inte köra mer med växel i. Laddning av batterier och tillverkning av vatten fungerade dock fortfarande med motorn i friläge. På förmiddagen nästa dag siktade vi slutligen St Vincent och Young Island Cut där vi skulle landa, nu utan motorhjälp.

Vi hade instruktion att ta en boj, och det var ju en fördel när vi blev tvungna att segla in. Men det var ganska strömt mellan ön och land, så lite spännande blev det. Vi såg en båt som kom ut för att assistera. De lade sig dock emellan oss och bojen så vi missade första försöket. Försök två vid nästa boj nedströms gick bättre och vi var förtöjda i Karibien.

Snabbt i med dingen för att ta oss iland för nya coronatester. När det var klart så blev det karantän på båten och minst tre dagars väntan på testresultatet.

Vi passade på att undersöka propeller och drev. Vi hade två fulla ställ med dykutrustning ombord, och de kom väl till pass nu. Det visade sig att tidigare ägare monterat en felaktig propeller, en utan splines, medan drevet skulle ha en propeller med splines. Propellern hade lossnat från axeln, men satt kvar och skramlade. Vi hade en reservpropeller med oss som Christer monterade under vatten med dykutrustning på. Det var en mindre foldingpropeller som egentligen var avsedd för en betydligt mindre båt. Den fungerade dock så pass bra att vi kunde ta oss vidare många veckor framåt tills vi slutligen fick tag på en ny på Martinique. Vi fick nu också stopp i en av toaletterna. En fördel med lite större båt är att de ofta har två

toaletter. Annars hade det varit jobbigt med fyra personer ombord och man inte får lämna båten...

Väl ute ur karantän tog vi oss snabbt söderut till Bequia. En kort segling på några timmar. Bequia och Grenadinerna är nog den plats i Karibien som de flesta skulle tycka är "mest Karibien". Bequia har en mycket populär skyddad ankringsvik med ett genuint litet samhälle längst in. Detta är fortfarande en av våra absoluta favoriter.

Våra gästar åkte hem efter ett par veckor. På sex veckor betade vi av de flesta öarna i St Vincent and the Grenadines; Tobago Cays, Mustique, Union Island, Mayreau och Canouan besöktes och utforskades. Vi hann med hummerfest, härlig snorkling och "terräng-golf" med Sirenia III, promenader, nattliv och jul- och nyårsfirande. Vid ett tillfälle var vi sex svenska båtar på Tobago Cays, av totalt sju i hela viken. Det var Modesty, våra sailing buddies Skyline, Sirenia III, Amaran, Malla och Lady Hanna.

Planen vidare var att i tur och ordning besöka de länder som hade minst inreserestriktioner (pga corona). Nästa stopp blev därför Antigua-Barbuda tre dagsturer norrut. Antigua var blandat, välordnat engelskt (English Harbour) eller genuint karibiskt (huvudstaden St Johns). En fantastisk ö med 365 stränder! Barbuda är en låg sandö sex timmars segling norrut. Här finns en liten befolkning på runt 1 000 personer men med långa härliga vita stränder och fantastiskt klart turkost vatten att snorkla i.

Därefter var det dags att lyfta båten för att byta propeller, byta packningar i drevet,



En liten domkraft är bra att ha med om man vill spara pengar och renovera drevet själv

bottenmåla och polera utsidan. För detta arbete hittade vi ett bra varv i Le Marin på Martinique, två och en halv dagstur söderut.

Denna segling blev den mest dramatiska med en serie squalls där den kraftigaste hade vind runt 24 m/s. Helt utmattade kom vi in till Le Marin sent på kvällen. Det var väldigt orutinerat att avsegla vid en tidpunkt då vi skulle komma in i mörker. Le Marin är fullt med båtar, både flytande, halvflytande och sjunkna, ett par grundområden samt fiskenät markerade endast med pet-flaskor. Detta är nog den sämsta hamnen i hela Karibien att komma in i, i mörker! Låg hastighet, radar och utkik med ficklampa i fören gjorde att vi ändå kunde ta oss ända in till karantänankringen. Vi var framme i Hurricane Hole No 2 strax före kl 24:00.

Om Le Marin är sämst att komma in i i mörker, så är det förmodligen det bästa stället i hela Karibien att hitta reservdelar till både båt och motor. Allt vi behövde fanns på hyllan. Här köpte vi också en ny

dinge då vår gamla började läcka ut luft i sömmarna på otaliga ställen. Minst 5 dinge-fabrikat fanns representerade på olika ställen i området.

Vid en promenad på byn trampade Anette ner i ett hål i vägen. Hålet var överväxt med gräs och svårt att se. Ett djupt sår slogs upp på smalbenet. Vi fick hjälp på plats av några fransmän att göra rent och lägga om ett bandage. Efter några dagar så insåg vi att det ändå inte blev riktigt rent, utan krävde ytterligare omvårdnad. Le Marin har ett bra sjukhus och väntetiderna var korta. Såret blev omlagt och hon fick antibiotika. Efter en vecka när kuren var slut så förvärrades såret igen. Nytt besök på sjukhuset och ny rengöring, några stygn och ytterligare en kur antibiotika. Efter ytterligare tre veckor hade det läkt såpass att det gick att gå omkring och leva och bada som vanligt. Kostnaderna var rimliga 4 500 kr som sedan täcktes av försäkringen. Då hade vi också fått hembesök i båten av en sköterska som kom och lade om såret.

Efter Martinique ville vi ta oss norrut till nästa franska ö, Guadeloupe. Vi hoppade därmed över Dominica som ligger emellan Martinique och Guadeloupe. Dominica hade 7 dagars karantän vilket vi inte var lockade av. Ydalir II och Joker låg där, men deras karantän var i slutfasen och de skulle sedan vidare till St Vincent. Vi övernattade dock i samma vik som dem på vägen upp och såg dem på håll och kommunicerade med dem över VHF-radion.

Guadeloupe hade infört regler att man behövde "compelling reason" för att komma in. Detta gällde även mellan de övriga franska öarna. Vi hade behov av att byta ut vår trasiga Balmar-generator, så vi beställde

en ny med leverans till ett varv på ön. Genom att skicka kopior på köpet inklusive leveransadress och mailväxling med varvet kunde vi få tillstånd.

Guadeloupe är nog den Karibiska ö där man kan få allt av Karibien på samma ö. Östra delen av ön är platt och har vita sandstränder. Västra delen har vulkanberg och djungel. Västerut finns också Jaques Costeaus vattenreservat med mycket bra snorkling och dykning. Vi kom in söderifrån och stannade några dagar på Les Saintes, en liten ögrupp som ligger för sig själv strax söder om Guadeloupe huvudö. En mysig stad, fina promenader samt Fort Napoleon var upplevelserna här.

Seglingen vidare upp mot Guadeloupe och huvudstaden Pointe-a-Pitre blev kämpig med en lång kryssbög och en del sido- och motström.

Vi ankrade strax utanför småbåtshamnen i Pointe-a-Pitre bland andra långseglare. Platsen ligger lite dumt mitt i farleden in mot industrihamnen, men vi ville inte in och betala hamnavgifter denna gång. Mitt emot oss på land ligger ett stort museum som vi tänkte besöka. Sagt och gjort, vi tog dinghy dock i småbåtshamnen och gick till fots längs land tillbaka ut mot museet och ankringsplatsen.

Väl på plats så går Christer ner till vattnet för att fotografera Modesty, men upptäcker till sin förskräckelse att hon inte ligger där vi ankrat henne. Efter lite flackande med blicken så syns hon guppa omkring flera hundra meter ut i farleden. Ett större fartyg är på väg in och det ligger en stor bogserbåt i närheten. Troligen har bogserbåten eller ett större fartyg dragit upp sjö och skapat ström i vattnet som gjort att Modestys ankare släppt och nu var på drift. Vi såg att det var en mindre arbetsbåt bredvid Modesty och det var folk på vårt fördäck.

Vi skrek och visslade för att påkalla uppmärksamhet och efter en stund hörde de oss och styrde arbetsbåten mot land. Vi blev upphämtade och kunde åka ut och ordna upp situationen. En skrämmande upplevelse!

Efter detta gick vi in och la oss vid bryggan resten av vistelsen i Pointe-a-Pitre. Här fanns massor av restauranger av olika slag, och det var ganska välordnat. Efter några dagar i hamn hyrde vi bil två dagar, där ena dagen gick till den östra platta delen av ön och andra till den västra bergiga där vi vandrade och besökte härliga vattenfall. Snorklingen och ett dyk på Costeau Marine Park var en härlig upplevelse med klart vatten och mycket levande, både växter och djur.

Efter Guadeloupe tog vi oss till Sint Maarten, ett par dygns segling åt nordväst. Vi passerade Montserrat, St. Christopher & Nevis och St. Bartholome på vägen, dock utan att gå iland. De var alla mer eller mindre stängda eller hade långtgående karantänregler.

Sint Maarten är den södra holländska delen av den tvådelade ön. Den norra delen är fransk och kallas Saint Martin. Från ön utgår många stora kryssningsfartyg och miljön är präglad av industrin kring detta. Man kunde utan problem passera mellan den franska och holländska delen på land, men absolut inte på vattnet i egen båt. Här träffade vi på ett större antal nordiska båtar som antingen var på väg att sälja båten och flyga hem, eller på väg österut tillbaka mot Europa. Bl.a träffade vi Skyline som nu sålts. Hafsorkestern, Gry och Amaran skulle alla tre segla hemåt igen.

Tillsammans med besättningarna på Skyline och Amaran tog vi en tur över dagen till St Bartholome, en gammal svensk

koloni-ö som numera är fransk. Hit kunde vi inte ta oss med egen båt då ”compelling reason” krävdes även här. Med charterbåt gick det bra. St Barth som det också kallas har bevarat lite av det svenska arvet. Bland annat så har gatorna dubbla namn, ett franskt och ett svenskt. Här är allt rent, fint och välordnat. En rik ö med många fina hus. Här var vi uppe på berget och såg när flygplanen stryker 20 meter över land när de går in för landning på en av världens mest utmanande flygplatser.

Säsongen gick mot sitt slut och planen var att förvara båten så långt söderut som möjligt för att undvika eventuella orkaner. Trinidad-Tobago var stängt och ABC-öarna var för långt västerut för våra fortsatta planer, så sista seglingsbenet för denna säsong blev fyra dygn söderut till Grenada.

På vägen ner fick vi söder om Dominica en del kraftiga squalls, vilket gjorde att vi behövde rulla in förseglet ett antal gånger. I början av en av dessa squalls så hamnade vi i otakt med inhalet och skotet till förseglet, som vi drog i åt motsatt håll med var sin el-vinsch. Det fick till följd att inhalslinan slets ur rullen i fören. Förseglet kunde nu bara vara helt utrullat eller helt nedtaget. Med fler squalls i antågande och det faktum att Modesty seglar dåligt på bara storen, så det var inget annat att göra än att ta ner förseglet och ta sig mot land. Vi var nu utanför Martinique så vi anropade franska sjöräddningen som administrerar tillstånd ihop med kustbevakningen. Vi fick inte tillstånd att komma iland, men de lät oss ligga i en vik över natten.

På kvällen kunde vi reparera rullen. Tack till Seldén som förutsett att detta kunde hända och därför gjort ett extra monteringshål för inhalet. Det blev en god natts sömn och ett lagom avbrott på resan söderut. På morgonen fick vi eskort ut av en gråmålad bogserbåt som såg till

att vi lämnade ön vid avtalad tid. Franska myndigheter är väldigt korrekta och bestämda men också tydliga, så man vet vad som gäller.

Vi anlände till Carriacou, en av Grenadas nordliga öar tidigt på morgonen. Här fick vi vänta i karantänzon några dagar innan vi blev uppropade för coronatest. Efter 4 dygn på havet och 6 dagars karantän på båten då vi passade på att fejja och fixa småsaker fick vi slutligen komma iland. Efter oss anlände både Ydalir II och Joker och vi fick några härliga veckor i goda vänners lag. Vi tog ett par dykturer, bl.a. till Two Sister rocks, en tur till Petite Martinique och ett kort stopp över dagen på lilla Saline Island. På Saline kunde bara tre båtar ankra samtidigt p.g.a den brant sluttande botten. En favorit utanför Carriacou var Sandy Island med en härlig strand, fint vatten och bra förtöjning i boj. Därefter gick vi till huvudön Grenada ca fem timmar söderut.

Här hyrde vi bil tillsammans med Ydalir II och såg bl.a. en chokladfabrik och det övergivna flygfältet. På dagsschemat stod också en vandring till ett vattenfall. På väg genom djungeln berättade guiden om små rödmyror som man skulle se upp med. Vi fick badat i fallet som planerat, och tog oss sen hem. Dagen efter upptäcker vi att vi båda hade en stor mängd röda kraftigt kliande röda prickar på benen. Efter samtal med Ydalir II kunde vi konstatera att vi alla blivit bitna av de röda myrorna. Prickarna var kvar i en vecka, men som tur var kunde klådan lindras något med salva. Efter sex veckor var det dags att ta upp Modesty på land för förvaring. Vi valde Clarks Court p.g.a. sitt läge mellan höga berg, gott rykte och rimligt pris. Vi flög hem i juni för en härlig sommar på Svenska Västkusten. Vi flög ner till Grenada igen 2:a november och planen är att fortsätta en säsong till och besöka de öar vi missade. Finns så mycket att uppleva i Karibien som vi är nyfikna på.



Antigua

Reflektioner från 12 månader på haven

Några reflektioner på året som gått, och specifikt Karibien. Saker som var nytt för oss eller vi kanske inte tänkte på innan avfärd;

- En pålitlig robust dinge är ett måste. Vi låste med kedja i dinghy dock eller i ett träd, samt nattetid vid båten. Vår dinge var dock i dåligt skick (gammal) och behövde bytas ut då den inte höll ihop längre.
- Watermaker tyckte vi var bra att ha i Karibien eftersom man blir friare. Om man har en är det enda som egentligen behövs diesel och mat, vilket man kan ha ombord för veckolånga turer.
- Det finns få öar med bra utbud av reservdelar. Vidare så begränsar restriktioner och karantän numera färd mellan öarna. Vi försökte renovera och gör service hemma innan avfärd och/eller ta med reservdelar. Särskilt gäller detta kritiska delar som roderlager, drev, motordelar som generator och startmotor,

ankarspel, dinge/motor, kyl etc. I Karibien är Martinique, Grenada eller St Maarten ganska välsorterade, vilket gör dem till bra mål efter överfart.

- Squalls kommer fort och ibland med vindstyrka väl över 20 m/s. Man kan i värsta fall bli av med ett segel. Vi försökte hålla utkik och lärde oss att reva hela förseglet och halva storen.
- De flesta ögrupper är egna länder med helt olika administrativa rutiner. Inklarering med ev covidtest tar en hel del tid i research, inmatning i någon webapplikation, planering, transport etc. Vi upplevde det tidvis ganska frustrerande.
- Vanligt svenskt Mastercard fungerade i de flesta butiker och i alla uttagsautomater. East Caribbean dollar, US Dollar och Euro var bra att ha för betalning av sådant man ibland köper över relingen, som fisk, frukt, bojplats, sophämtning, diesel etc
- SIM-kort till telefon fick vi oftast köpa nytt per nytt land/ögrupp. Priser som i Sverige.

- Sophantering på öarna är undermålig, men vi gjorde det vi kunde för att sortera och gick ibland långa sträckor för att hitta rätt plats att slänga.

- Bra snorkling och dykplatser finns inte riktigt överallt, men guideböcker och tips från andra hjälpte oss hitta många fantastiska ställen

- Det blir mörkt (=svart) kl 18-19 och ljus kl 06-07. Hela året. Belysning på däck, i sittbrunn och med i dinget fick vi komplettera med.

- Det blåser konstant från öster och strömmen går i nordväst. Det är alltså lättare att gå norrut än söderut. Det är relativt enkelt att planera och segla mellan öarna, men vi försökte undvika att segla nära land eller komma i hamn i mörker. Det lyckades inte alltid.

- Vi köpte Doyles Cruising Guides, där finns allt inkl bättre ankrings- och bottenbeskrivningar än i plottern på vissa ställen

- Maten är enkel, oftast kyckling och fisk. Fint kött och vin bara på de franska och (tidigare) engelska större öarna. Priserna både i affär och på restaurang är ungefär som i Sverige, förutom öl och rom som är billigt.

Det finns många fina öar i Karibien och varje ö har sin charm. Variationen av höga vulkanöar, låga platta öde sandöar, djungel, mangroveträsk, små mysiga Karibiska och Franska byar etc är fantastisk. Att bo på båt i detta område och kunna kryssa omkring och vara en del av denna vackra natur är en ynnest.

Och, sist men inte minst, lokalbefolkningen är fantastiska, överallt! De lever så enkelt men är så generösa med det de har och vill dela med sig till oss. Vi är glada att få ge tillbaka till dem genom att handla av deras mat och ta del av deras kultur. Att ta sig tid att lära känna dem ger så mycket mer till upplevelsen.

Christer & Anette, s/y Modesty

Mitt på Atlanten



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 2021:

Wahlborgs Marina, Albatross Segel AB, Pantaenius, Båtfixaren, Öckerö Marinmotor, Erlandssons Brygga, Berthon Scandinavia (tid. Xlnt yachting) och Lundh Sails.

Klubbprylar:

Styrelsen har flaggor; vimplar och dekaler till försäljning. Kontakta Pia Fredriksson.



FÖLJ OSS PÅ FACEBOOK

JRSK finns också på facebook, men vi har beslutat att stänga den slutna medlemssidan "Jordenrunt-seglarklubben JRSK" och enbart ha den öppna sidan "JRSK Jordenrunt" kvar.

Glöm inte att uppdatera båtens position på vår sida "Båtar på havet"

Du kan uppdatera din position med positionsappar för IOS och android, du kan mejla din position och du kan logga in och uppdatera nuvarande och tidigare positioner. Mer information på JRSK's hemsida Föreningen/Webmanual och Långsegling/Positionsappar. Du måste vara inloggad för att se dessa sidor.

Lisa Köhler - batar@jrsk.org

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	Lillemor Billig	0730-923849
Lena Bos	0723-258501	Kristina Nilsson	0730-624501
Heléne Hurtig	0706-981100		

Tidningen utkommer 4 gånger per år.

Annonspriser (per införande)

Nummer	Månad	Deadline	Antal inför.	Helsida	Halvsida
1	Mars	10 Feb	1	900 kr	550 kr
2	Juni	10 Maj	2	850 kr	525 kr
3	Oktober	10 Sep	3	800 kr	500 kr
4	December	10 Nov	4	750 kr	475 kr

Ordförande och ansvarig utgivare:

Mats Wängdahl
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