

# Fidji, ett paradys för seglare eller bara korallrev och byråkratiskt krångel?

Text och foto: Annika Koch och Björn Christensson



**E**FTER NÄSTAN FYRA månader i Fidjis övärd har vi en lite mer nyanserad bild än rubriken kanske frammanar.

Visst har man en omfattande byråkrati när det gäller in- och utklarering, men inte värre än i de flesta länder. Man är dessutom ovanligt frikostig när det gäller visum. Fyra månader får man direkt vid ankomst, och de kan förlängas en månad mot kostnad. Båten får skattefritt stanna i 18 månader. Till skillnad från de flesta länder tillkommer dock ut- och inklarering, även nationellt när man rör sig mellan de områden som faller under olika hamnar. Man måste ha en *zarpe*, tillstånd att segla en viss sträcka, om man exempelvis lämnar västkusten (Lautoka) för att segla till områden som faller under Suva, eller Savusavu. Nästan samma förfarande som när man lämnar landet! Man vänjer sig, men det tar tid och ger en del onödiga besök i hamnar man egentligen vill undvika. Vi har under dessa månader klarerat in och ut i Lautoka sex gånger! Känns inte helt rationellt.

Som om inte detta var nog måste man dessutom ha en "civil" cruising permit för att få besöka öar och byar. Detta tillstånd har inget med tull och hamnmyndigheter att göra, utan beviljas av den lokala administrationen, men måste visas för tullen för att få ut en zarpe. Hänger ni med? Cruising permit beviljas för tre månader och gäller båt och namngivna personer och i Savusavu är det marinan som fixar det via fax till Suva... Vi lärde oss senare att även de andra fyra mari-

norna ställer upp med samma service, men det är ju inte så lätt att veta när man kommer första gången.

Denna rätt omfattande administration kan man naturligtvis ha meningar om, men den går att hantera även om det tar tid. Det finns dock en bit som inte fungerar "normalt" och det är ögruppen Lau i öster. Att få ett cruising permit dit är inte lätt och inte kostnadsfritt. Eventuellt beviljas det av Laus lokala administrationen som har ett litet, väl gömt, kontor i Suva. Vi kämpade i tre veckor med olika anvisningar, kompletterande krav, exakta tidsangivelser för besök på exakt angivna öar och som lök på laxen en massa olika avgifter. De senare var både per person, dag, ö och för själva tillståndet. Uppgifterna om dessa avgifter varierade från kontakt till kontakt. Uppenbart var det en del korruption inblandad i det hela. Vi gav till slut upp, bland annat för att det var omöjligt att ange exakta datum för besök på öar som låg mer än 100 sjömil mot vindriktningen. Vi är ju seglare som måste ta hänsyn till väder och vind. Bara några månader tidigare hjälpte marinorna till med tillståndsansökningarna, men även de hade, när vi bad om hjälp, gett upp.

Vår erfarenhet av olika orters "normal" administration är att Savusavu var mest rationell och enkel, Lautoka var också rätt ok eftersom man ankrar och får gå iland i frihamnen där tullen huserar. Suva är förskräcklig! Man måste stanna i båten när man kommer från utlandet och vänta på tullen som kommer när man har tid. Långseglare har ingen prioritet mot asiatiska fiskebåtar och annan yrkessjöfart, vilken är rätt omfattande i Suva.

Å andra sidan finns det ingen anledning att klarera in i Suva. Regnigt och en tråkig redd att ankra på bland vrak och yrkesbåtar. Det är nog bara om man vill direkt till Kadavu i söder eller Beqa

som det har sin poäng. Kommer man från Tonga eller Samoa ligger Savusavu klart bättre till och ger sen en klart intressantare segling vidare till ögrupperna Yasawa och Mamanuca i väster. Från söder är Lautoka och västkusten det självklara valet, inte minst nattetid då inseglingen med ensfyrrar genom revet är helsäker, jämfört med Suva som är klart vansklilig längs revet.

När väl man lagt byråkratin bakom sig har man en fantastisk och oftast välskyddad övärld att segla i. Avstånden mellan öarna skiljer sig avsevärt. På västkusten kan man täcka Mamanuca i söder till Yasawas norra öar på två dagseglingar, medan öarna i öster och söder snarare ligger som i Grekland på dagseglingsavstånd.

Vi startade i Lautoka och tillbringade sen en dryg månad i Mamanuca och Yasawa innan vi seglade en medurs tur runt Vanua Levu (den stora ön i norr) och Vitu Levu (den största ön) under ytterligare en månad.

Vi var tillbaka på västkusten några veckor innan vi avslutade med en segling moturs runt Vitu Levu till Savusavu där vi tänkt klarera ut från Fidji. På detta vis har vi i stort täckt in det mesta av Fidji förutom de lite "hemliga" Lau-öarna "halvvägs" mot Tonga, som de faktiskt tillhört en gång i tiden.

Vad är då de bestående intrycken?

Mangrove! Det är en klar skillnad mot andra länder längre österut i Stilla havet. Få stränder ovan högsta tidvattnet har den där fina sanden man ser på turistbroschyrer och långseglares bilder. Torra västkusten har naturligtvis en del, men även där tränger växtligheten på.

De resorter/semesteranläggningar som finns, och de är många, speciellt i Mamanuca och Yasawa, rensar naturligtvis stränderna. Men det förefaller vara en daglig kamp!

Huvudöarna Vitu- och Vanua Levu är ”värst” när det gäller mangroveklädda stränder. Men å andra sidan ger växtligheten ett bra skydd och signalerar inte sällan bra ankarbotten.

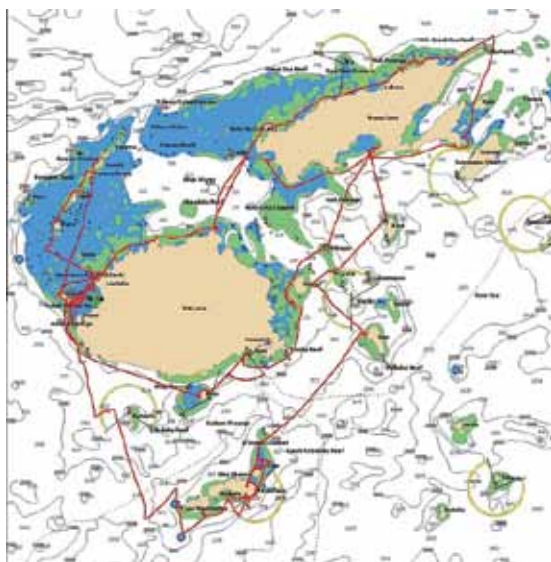
## Sjökort

Problemet med inte helt exakta sjökort, rev på fel ställen och saknade sjömärken var den information vi anlände med. Jo, en del sjömärken är borta, framför allt på västkusten det mest trafikerade området. Rev finns det mycket gott om i stort sett i hela övärlden. De flesta finns i sjökortet och ligger oftast på de ställen som kortet anger, kort som dessutom i stort är GPS-korrekt. Det var sällan som vårt spår i sjökortsprogrammet hamnade på land och det var på västkusten det var mest fel – där de flesta nöjesseglare håller till.

Hur hanterar man nu detta? Rev syns ju bara med solen i ryggen och i tillräcklig hög solvinkel! Ska man tillbringa månader uppe i masten och spana efter rev? Dagarna är korta om solen måste stå högt på himlen och dessutom förekommer mulna dagar! Med dessa ”förutsättningar” är det lätt att förstå om man drar sig för att göra annat än segla på ”fria” stråk mellan Savusavu och Yasawa på sin resa västerut i Stilla havet.

En tidig erfarenhet vi gjorde var att reven syns bättre en mulen dag jämfört med växlande sol och moln. Det senare ger upphov till åtskilliga ”falska” rev som man passerar med hjärtat i halsgropen innan man vant sig vid skuggspelet.

Hemligheten heter ”spår i sjökortsprogrammet”. Spår från andra seglare tankas ner från Internet eller båtgrannar och importerar i sjökortsprogrammet och vips



Våra egna spår i Fidjis övärld under fyra månader.

har man flera GPS-korrekt rutter mellan öar och rev. Man kan nu upptäcka hur en del spår ibland går tvärs över grunda rev och tangerar öar. Naturligtvis har de inte gått över reven! Reven ligger förmodligen bara lite fel på kortet. Även okarterade rev klaras på detta sätt om man i revfyllda områden noga följer spåret.

En annan fördel med dessa spår är att man hittar revöppningar utan att det behöver vara perfekta solförhållanden. Men den största fördelen är naturligtvis att man kan segla till en skyddad vik/hamn oavsett siktförhållandena, inte minst viktigt om man seglar i ”ändarna” på säsongen då vädret är mera nyckfullt. Läs mer om spår i vår ”teknikruta”.

Tilläggs kan att segling bland korallrev är väldigt annorlunda jämfört med segling mellan kobbar och skär. De senare ser man ju ovan vattnet och räknar man med normal landgrundning går man oftast fri. Korallreven syns sällan över vattnet ens vid lågvatten och de har ingen landgrundning. Det är vad man kan säga pang på rödbetan från 15-50 meters djup till vadbart vatten på inget avstånd... De ger däremot fantastiska färgväxlingar från gul-grönt över turkos till djupblått, i solsken förstås.

När vi nu på ett säkert sätt kan ta oss fram kan vi till fullo njuta av att Fidji är ett helt fantastisk seglingsområde. Massor med kvadratkilometer av skyddade vatten innanför rev dit dyningen inte når. Bligh Water och Vitu Levus sydkust är i stort sett de enda områden som kan ge upphov till riktigt besvärliga förhållanden, men visst kan det även bli tufft mellan öarna i Koro Sea mellan Vitu och Vanua Levu. En accelerationseffekt ger vinden mellan dessa öar en förstärkt vindstyrka. Fidji väderrapporter talar nästan alltid om ”kuling” på dessa vatten, även vindfattiga dagar.

Sydostvinden är förhärskande hela seglingssäsongen med vridningar från strax norr om ost till syd. Solen förstärker vinden och det är inte ovanligt att vinden dör strax efter solnedgången.

## Vilka områden var bäst?

Mycket svårt att väga olika faktorer mot varandra. Västkusten har nästan inget regn, vilket ger torra och förhållandevis trädfattiga öar med ofta klart vatten med fin dykning/snorkling. Om man prioriterar social samvaro med andra seglare är västkusten platsen. Det förefaller som mer än 80% av seglarna rör sig mellan Denerau och Vuda på Vitu Levu och Musket



Ankring bland k...

Cove i Mamanuca, med enstaka avstickare upp till Yasawa.

Södra delen är ofta lite vindfattig medan Yasawa har en hel del vind. Yasawa har inte många skyddade ankringsplatser, dock finns några pärlor där dyningen inte kommer åt. Revet mot väster är inte heltäckande utan dyningen har rätt fritt spelrum i flera vikar mot väster. Yasawas vikar mot öster vetter mot Bligh Water som vinden kommer från och det är ett fåtal vikar med lokala rev som är användbara på otsidan. Blue Lagon och Sawa-i-Lau är ett måste, även om det är lite av turistfällor med stora cruisingskepp två dagar i veckan.

På grund av turisttrycket i denna del av övärlden finns det ingen egentlig opåverkad lokalbefolkning. Byarnas invånare lever i av turismen, antingen jobbar man på någon av de otaliga resorterna (Fidji är nyzeeländarnas och australiensarnas Mallorca) eller så tar de emot ”gäster” i sina byar från cruisingfartygen och även långseglare. Det är här man möter lite turisttrötta bychefer som ”kräver” kavagåvor och rutinmässigt genomför sevusevu, välkomstermonin där man ”sörplar” drycken kava ur kokosnötsskal. Välsmakande och hygieniskt??

Här finns det anledning att slå håll på en annan myt, den att man nästan inte kan ankra utan att först besöka byn i viken och överlämna en kavagåva. Är man i Fidji som turist en vecka kan väl en kava-cermoni vara ett pittoreskt inslag, men fyra månaders kavadricks blir självklart helt fel. Vi hade inga problem att undvika



oraller i Astrolab.

både drickandet och det ceremoniella överlämnandet i de fem-sex byar vi trots allt besökte. Vi blev oftast tillfrågade om vi ville genomföra en sevusevu, men dom log förstående när vi berättade att vi varit med om en ceremoni för några månader sedan... Det är uppenbart mer en turistgrej på de flesta öar. Dock dricker invånarna själva åtskilligt med kava, men det har lite med turist-sevusevu att göra. Totalt har vi gett bort tre små paket kava-pulver. Kava är ett mildt narkotiskt pulver från torkade rotdeklar av en pepparbuske och drycken ser ut och luktar som sågspån, uppblött i vatten som sedan silats ifrån. Effekten av en skopa eller två blir en liten domning av läpparna, och detta sitter lokalbefolkningen och hinkar i sig flera gånger i veckan!

Lämnar man den torra västkusten blir växtligheten på öarna snart tropisk regnskog och vädret klart växlande, ofta med regn fram på kvällen. Det är gott om ankringsplatser men svårt att komma iland på grund av mangroven. Norra Vanua Levu är intressant och bara något tiotal seglare passerar under säsongen. Att få en båtgranne i sin ankringsvik är unikt! Vindstyrkan är på nordkusten ofta bara hälften av den accelererade vinden på sydkusten, men den är kommer envist från öster längs kusten. Det blir många slag när man seglar medurs runt ön, men när man väl rundat Udu Point får man sin belöning i en fin segling mot söder

och sedan västerut mot Savusavu. Spännande passager i Rainbow reef på sydsidan innan Savusavu.

I Savusavu fann vi också alla seglare vi saknat under resan runt Vanua Levu!

Motursvarvet runt Fidji bjöd på havskryss ner till Kadavu och Astrolab. Världens fjärde längsta barriärrev! Trevliga byar, tropisk regnskog och fantastisk snorkling i klart vatten kring norra Kadavu och runt öarna ute i Astrolab. Detta blev en klar favorit med få båtar och fina skyddade ankringar, låt vara att det ofta var djupt eller många korallhuvuden. Det senare gjorde att vi vid fler tillfällen såg seglare som undvek ”vår” korallvik till förmån för någon annan, korallfatti-

gare vik. Vårt praktiserande av bojad kätting gör att kättingen ”svävar” över korallen utan att skada korallen eller fastna i densamma. När man ankrar på djup mellan 20-30 meter och fastnar är det inte alltid det finns en dykresort i närheten som kan hjälpa till!

Sammanfattningsvis tycker vi att Fidji har en varierande natur att bjuda på och mycket stora skyddade vatten att segla på. Inlandet är dramatiskt och bergigt med stora vattendrag. Ett land som förtjänar att utforskas under längre tid än de flesta hinner med på resan västerut.

På [www.sailaround.info](http://www.sailaround.info) finns tre detaljerade loggar och två album med bilder från Fidji. Bojad kätting finns beskriven i teknikdelen av webben samt i Oceanseglaren nr 3-2009 sidorna 22-24.

## Att segla på spåret

Med ett sjökortsprogram som kan spara spår har man en mycket bra säkerhetslina att följa om man måste lämna en ankarplats mitt i svarta natten. Men hur går det i områden där man inte varit och sjökorten inte med säkerhet visar grunden på rätt ställen? Lösningen är att byta spår med varandra.

För Fidji-vatten finns en samling spår från ett tiotal båtar som seglat kors och tvärs över fjärdar och in i vikar. Det är inte fråga om att slaviskt följa en annan båts spår, men de ger en utmärkt uppfattning om sjökortets exakthet och det är mycket värt. Har man dessutom bara en sorts kort i sjökortprogrammet är spåren ännu mer till hjälp. Bilderna visar områden med samma spår inlagda på olika kort. I detta fall CM93 och MapMedia.

Det finns flera sjökortsprogram som både kan skapa spår och läsa importerade spår. Denna beskrivning visar bara hur det går till i MaxSea.

Spårfiler har ändelsen .ptf och är beroende av inställningar i programmet som skapat spåret för exempelvis olika ”täthet”

tidsmässigt. MaxSea spar data var 45:e sekund om man inte ändrar till tätare. Var 15:e är klart bättre i kritiska passager.

För att öppna ett spår är det bara att i MaxSea gå till Arkiv (File) / Öppna (Open) och leta upp var man lagt .ptf-filer.

Man kan ha många spårfiler öppna och via menyvalet Lager(Layer) markera vilka man vill se respektive dölja på sjökortet.

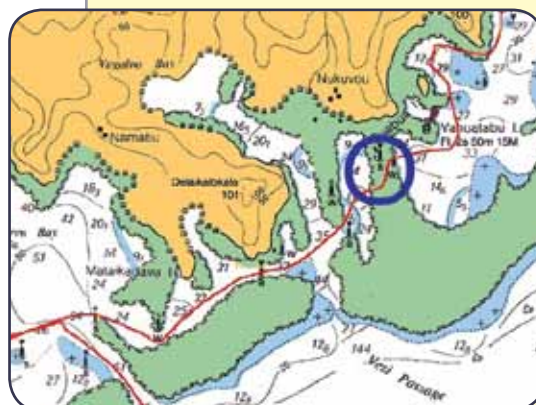
Stänger ett spår gör man via Arkiv (File)/ Stäng (Close).

Programmets förvalda namn på ett spår är Lager (Layer).ptf och den skrivs över när (inte om...) programmet tvärstannar och behöver återstartas med nya inställningar. Döp därför alltid om Layer-filen till något du själv vill ha. Kom sen ihåg att peka om till rätt aktiv fil, annars sparas ny data till filen med namn Lager (Layer). Översta valet på rullgardinen under Lager (Layer).

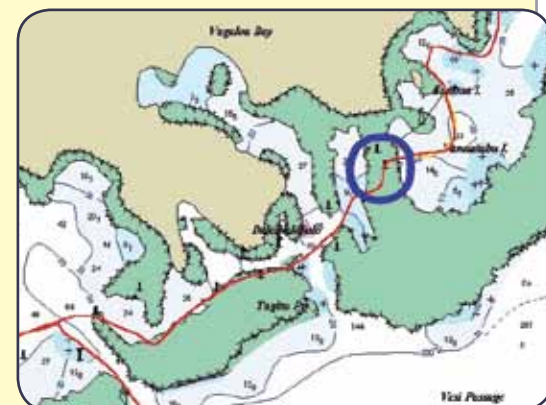
På vår web ligger nu en samling spår över Fidji-vatten inklusive våra spår för en hel del områden.

Se adress [www.sailaround.info](http://www.sailaround.info) under menyvalet - Filer och Länkar.

Spåren är samlade i packade filer, bara att ladda ner. Packa upp och njut!



Rastersjökort.



Vektoriserat sjökort.