



Flaskposten



Resebrev finns även på vår hemsida www.jrsk.org
Medlemmar med egen hemsida hittas under länkar på www.jrsk.org

Lindisfarne – Forcus 37 – 7,5t (över 9t utrustad) Antarktis 28 dec 2006 - 20 jan 2007

Antarktis, när och hur kom vi på den tanken?

Redan när vi kom till Brasilien vid midsommar 2006 och bestämde vi oss för att fira Annikas 50 årsdag i Amazonas djungel funderade vi på vilka ytterligare utflykter från båten vi ville göra och dessutom ha råd med. Vattenfallen vid Iguazo stod högt på listan, men högst stod en tur med kryssningsfartyg till Antarktis. Att segla med egen båt dit över Drake Passage föresvävade vi oss inte!

Efter en del internetsökning visade det sig att kryssningsfartyg var en häftigt dyr historia, flera tiotusentals kronor. Frågan las på is, man kunde ju kanske få en sista minuten plats i Ushuaia.

I Mar del Plata träffade vi första segelbåten som var på väg ner för att segla chartergäster Antarktis. De menade att är man seglare blir det fel med ett kryssningsfartyg, en seglare är ju van att ta den tid han

behöver för att komma naturen nära och inte efter en halvtimme iland vara tvungen att hasta tillbaka till fartyget. Något att fundera på. Sen kom Yaghan till Mar del Plata och hade Antarktis på sin rutt runt jorden. Vi funderade nu på att segla med någon annan seglare som ville ha extra besättning, men kan dom segla ensamma i en plastbåt så borde ju vi kunna. Vi har ju dubbla värme-system och extraisolering.

Vi fick en hel del information om deras planering, sjökort, tillståndssökning hos Polarinstitutet med mera.

Nu från fundering till handling. Vi tog omgående kontakt med Polarinstitutet och vårt försäkringsbolag, det krävs försäkring för att få tillstånd. Detta värkte färdigt medan vi seglade vidare och när vi fick internetkontakt igen på Falklandsöarna fanns alla formella möjligheter där. Försäkringsbolaget ville ha 4000 SEK och förhöjd självrisk för fem veckor på den Antarktiska halvön ner till latitud 6530S. Inget att säga om med tanke på kostnader för en eventuell skada i dessa otillgängliga vatten. Dessutom skall man inte glömma att detta också inkluderar två seglingar över Drake Passage

(ca 500 nm enkel väg), ett nog så riskfyllt vatten.



Efter jul i Ushuaia klarerade vi ut ur Argentina och seglade till Puerto Williams i Chile (28nm).

Här klarerade vi in och fick ett navigationstillstånd för sträckan Puerto Williams - Cabo de Hornos - Antarctica - Cabo de Hornos - Puerto Williams. Nu var definitivt alla papper klara och var bara vädergudarna med oss så skulle detta nog gå vägen.

Vi har hela vår tidigare segling med stor framgång förlitat oss på grib-filer som vi får med förbeställda mail via kortvågsradion och ger oss vindriktning, vindstyrka och lufttryck för de närmaste dygnet. Grib-filen såg skapliga ut för Drake Passage så vi seglade vidare mot Kap Horn (80nm) för att övernatta på en av öarna norr om Hornet. Bland annat för att korta överseglingen, men framför allt för att kolla vädersituationen på en ny grib, just innan vi ger oss ut på havet. Kvällens grib såg lovande ut för en start vid lunchtid dagen efter, den 30 december, så

efter en god natts sömn gav vi oss iväg vid sjutiden för att vara i höjd med Hornet vid lunch.

Vi har under denna lite extra utsatta passage fått väder-routing från flera håll, två kompisar i Göteborg har studerat vädersituationen och mailat oss under passagen och sen har vi haft kortvågskontakt med Bob på Falklandsöarna som läst "Bouy weather" för oss varje morgon under hela tiden ner, i Antarktis och tillbaka till Sydamerika. Dessa tre källor var rätt överens om kommande väder så vi vågade tro på att nåt överfallsväder inte var på gång trots att lågtrycken kämpade om utrymmet i Drake Passage.

Första dygnet skulle vara vind som knappt bar på den kurs vi ville hålla, men "som vanligt" blev det lite sämre och en hel del mer vind. Vi hade ett jobbigt första ett och ett halvt dygn som dessutom bjöd på nästan två knop motström. I såna lägen är det skönt med bra information om vad som komma skall. Vi kollade grib-filen och fick dessutom råd om att hålla oss mer åt väster för att ett lågtryck skulle hinna passera söder om oss. Detta fungerade bra och vi höll oss på rätt sida om lågtrycket. Vi fick efter några timmars motorgång en kanonvind akterifrån under nästan ett och ett halvt dygn, snacka om bra start på det nya året.

Nyårsaftonen blev ju i motvinden väldigt skumpig utan skumpa! Sista dygnet blev det återigen motorn

som fick hjälpa till. Vi letar ju efter moderata vindstyrkor för att framför allt inte vågorna skall bli för höga, men det innebär ofta att det då blir för lite vind på delar av passagen. Den i huvudsak nordliga vinden och sedan avsaknad av vind gjorde att vi inte stötte på någon is förrän vi var framme bland öarna vid Melchior Islands som var vår angöring och första natthamn i Antarktis. Yaghan som gått ner före julafton och nu var på återtåg, låg för ankar på Melchior och väntade på oss med middagen färdig, ett klart angenämt sätt att efter drygt fyra dygn angöra en fullständigt restaurangfri världsdel!



Dagen därpå var ”vilodag”, med en hel del snack om Yaghans erfarenheter från sin cruising i isen. Sen gick Yaghan mot Sydamerika och vi blev helt ensamma i denna tysta underbara värld. Ja tyst och tyst. Det kom då och då ett dån från omkringliggande glaciärer med åtföljande brak när is och snömassor föll ned. Sen var det naturligtvis en hel del fågel som gav ljud ifrån sig, framför allt Labb och Trut, men däremellan var det totalt tyst. I tillägg till detta hade vi

en klarblå himmel från vilken solen sken 22 timmar per dygn!

Vi låg på Melchior i tre nätter och utforskade området med dinggen innan vi kände oss mogna att segla vidare i ”skärgården”.



Det blev fin segling med lagom vind nästan hela dagen. Först söder ut in över Gerlache-fjorden och till den Antarktiska halvön. Egentligen fastlandet om man tror att halvön hänger ihop med fastlandet under isen. En del källor hävdar att detta inte är helt klarlagt. Visst är isen tjock, men ändå...

Vi ankrade vid en Pingvinkoloni på Cuverville Island. Mängder med Gentoo pingviner och naturligtvis gott om Skuas, dvs den södra hemisfärens version av Storlabb, som alltid finns i närheten av föda.



Födan består av Gentoo ägg och kycklingar, och det är det gott om. Gentooföräldrarna vakar så gott det går, men Skuas flyger hela tiden omkring lågt över kolonin och passar på varje obevakat ögonblick.

Sent på kvällen, det är ju ljust nästan dygnet runt här nära polcirkeln, kom Skip Nowak och hans Pelagic-Australis med chartergäster och ankrade på svaj. Vi hade två linor iland och funderade på hur det skulle fungera med den förbidrivande isen. Tidvattnet gör att även i skyddade vikar glider isen fram och tillbaka. Vi hade en del rätt stora berg runt oss, men bedömde att vi låg lite i bakvattnet och borde klara oss. Särskilt som en så erfaren Antarktisarfare lagt sig mera, som vi tyckte, utsatt för drivande is.



På morgonen var allt ok för båda båtarna och vi lättade ankar, gled fram till Pelagic för att få lite information, varefter vi gick runt ön och gjorde ett strandhugg i pingvinkolonin. Tar man det lugnt, dvs stannar och sätter sig ner, kommer pingvinerna faktiskt fram till en för att undersöka vad man är för en typ. Skuerna däremot håller

sig på avstånd och om man inte håller dig på avstånd så störtycker dom, nåt som vi senare skulle få vara med om.

Seglade sen över Gerlache till Numayerkanalen. Lagom där dog vinden och det mulnade på. Det var tur att vinden dog, för kanalen var ganska full med is på långa sträckor så vi fick snirkla oss fram under ständigt letande efter luckor bland isflaken och isblocken. Bitvis fick vi tränga oss igenom ”packis”, dvs småblock som låg ihop utan nån lucka. Då var det skönt att vi efter vår övervintring i båten i Göteborg vet hur is låter mot båten utan att det blir skador! Ja kanal och kanal, det är flera hundra meter mellan öarna så det är inte vad vi hemma menar med kanal. Det är samma sak med Chiles ”kanaler” som egentligen är en enda stor skärgård med fjordar/fjärdar och sund.

Dagen avslutades i Port Lockroy, som numera är en ”Historic Site and Monument” och därmed skyddat enligt the Antarctica Treatment. Det var en gång den Brittiska Base A (1948-1962) där man framför allt sysslade med att mäta solfläckar och solens inverkan på jonosfären för att finna optimala radiofrekvenser. Detta var långt före satelittelefonernas tid. Men vi som fortfarande använder den abonnemangsfria kortvågstekniken har ju nytta av denna tidiga forskning. Detta är dessutom världens sydligaste postkontor!



Basen återöppnades 1996 och sommaren 2003-04 sändes 40000 vykort härifrån. I princip är det T-shirt försäljning och vykortförsäljning som finansierar museet som inte har några statliga stödpengar. Största mängden vykortköpare kommer naturligtvis från kryssningsfartygen, en del har över 300 passagerare och det kommer åtskilliga per vecka, ibland flera per dag. Vi kom på kvällen och seglade vidare på förmiddagen därpå och hade turen att bara trängas med tre chartersegelbåtar och inget kryssningsfartyg. Basen har under flera år hållit koll på hur pingvinerna klarar all närgången publik. Ett område är avspärrad för turister som kontrollarea. Man har under åren inte märkt någon skillnad i uppfödning av ungar mellan de två områdena, vilket förefaller nästan otroligt när man ser hur nära man måste gå runt pingvinbona för att komma in i museet.

Från Port Lockroy bjöds vi på en stark nordan som med full fart tog oss söder ut ner genom Peltier kanal till den mycket omtalade Lemaire kanalen med sina branta bergväggar

och faktiskt riktig smala sund, bara knappt hundra meter. Inne i kanalen gick det inte att segla. Vi hade bara revad stor och gjord trots det 6 -7 knop fram till kanalen, men väl där blev det klart kaotiska vindar från alla håll och däremellan vindstilla. Så det blev att rulla in och motorera genom den smala delen, där det lyckligtvis bara var några isberg som var lätta att undvika. Veckan innan när Yaghan försökte passera kanalen var det fullt med is så dom och kryssningsfartygen fick vända.



Vi har naturligtvis läst ”Vinterskepp”, om Rolf och Deborahs övervintring med Northern Light i Antarktis och deras lyriska beskrivning av området och då inte minst Lemaire kanalen.

Nu var vi på väg ut i deras vinterkvarter vid Hovgaard Island, ett fullständigt fantastiskt område med mängder av strandade gigantiska isberg. Området är fullt av småöar och grundområden och dessutom inte sjömätt. Läger man till att isbergen naturligtvis inte finns på sjökortet och ofta döljer öarna så inser man lätt vilken mardröm detta kan var för en navigatör. GPS fungerar bra, men

öarna ligger inte precis där koordinaterna säger att dom skall göra, så det är bara en viss vägledning. Det blåste rejält så vi bestämde oss för att gå till en ögrupp som vi bedömde skulle ge vindlä.



Genom en trång kanal, 5-6m bred och 1,5 – 4m djup vid lågvatten, och med stora grundstötta isblock tråcklade vi oss in i en skyddad vik utan is och i rimligt lä. På grund av att det blåste en del så vi beslutade

att dingern hade det bättre i lä bakom akterspegeln än att vi skulle krångla med upphissning på däck och fastknopning i den hårda vinden.

Tyvär! Detta var en kraftig missbedömning! På morgonen när vi kom ut fann vi en delvis havererad ding. Två av tre luftceller var utan luft. Först trodde vi (Annika) att den punkterat under våra (Björns) rätt våldsamma förtöjningsövningar i den hårda vinden, men nej vi (Björn) hade ju rott en lång bit efter sista landkontakten och alla som försökt att ro en ding med lite luft vet att det går inte i hård motvind. Årtularna bra viker sig. Så vad hade skett? Under noggrann undersökning fann vi nio (!) mindre och större hål strax över och under avbärarlisten. En säl??

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

Nu efteråt vet vi att Leopardsälen är ökad för att ge sig på gummibåtar. Vi har till och med hört historier om angripna dingar med passagerare i! Man kan inte heller släpa dingan efter båten, Leopardsälen jagar ju pingviner som är duktigt snabbare än 6-7 knop.

Utan dinge står man sig slätt vid förtöjningar, så nu var frågan vad vi skulle göra. Laga i detta klimat och hade vi material tillräckligt? Dingens reparationssats innehöll fem lappar, lim och en instruktion som talade om hård rulle, bra underlag, 20 grader osv. Limmet var dessutom för gammalt och ville inte ens ur tuben! Räddningen blev varmluftspistol och två cykelrepsatser.. Alla lappar gick åt och dessutom kompletterades cykellapparna med de fem stora lapparna ur reparationssatsen som sattes dit med vanligt kontaktlim. Sen fick dingan vila på däck ett dygn innan vi vågade testa den. Med reducerat tryck och pumpen med i dingan han- kar vi oss nu fram, och det fungerar trots att det nog finns ytterligare något litet hål som läcker.



Vi blev alltså kvar två nätter på grund av intermezzot med dingan. Andra dagen dog vinden som tydligen tryckt ut isen som nu kom ”tillbaka”. Vi befann oss snart omgärdade av is, så det blev lite omständligt att lossa alla förtöjningstampar och sen finna en väg ut. Vi hade vissa funderingar på om vår lilla kanal skulle vara helt blockerad av is..., men då hade vi väl ”bara” fått vänta till nästa nordvind.

Nu gick allt bra och vi navigerade oss mellan isbergen de fem sjömiln till Northern Lights vinterkvarter vid Hovgaard. Ett öppnare landskap än vår förra vik, men minst lika skyddat. Det gäller att ha tillräckligt med grundområden omkring sig där isbergen fastnar för att man skall kunna sova lugnt, och här vid Hovgaard var det väl försörjt med öar och grund. Vi fann tre rostfria bergöglor på kob- barna, (som inte härrör från Northern Lights övervintring) men i övrigt nästan inte ett spår av människor. Finessen med att ge sig ut vid sidan av ”allfartsvägen”, dvs kryssnings- skeppens och charterbåtarnas rutt, är att man får uppleva och känna hur isolerad och naturligtvis därmed ut- satt man är om något falerar (dingar tex). Det är en underbar känsla att ha hela naturen för sig själv och känna att man bemästrar det här helt utan support.

Här vid Hovgaard gick det fint att komma iland. Förra viken vid Dann- brog Islands var det is ner till vattnet

överallt, så där fick vi vackert stanna ombord. Här gjorde vi nu flera vandringar på omkringliggande öar. Första utflykten hade vi glömt Skuaskydd så vi blev flitigt attackerade. Fåglarna har som väl är inte lärt sig att störtbomba som trutarna hemma, men dom är desto aggressivare. Flera gånger klippte dom till oss med vingar eller klor. När man såg attacken var det inga problem att höja en arm men man har ju inte ögon i nacken! Andra turen tog vi med en vandringsstav som vi höll stilla med handtaget och dess rem någon meter över huvudet. Knepig nog så attackerades vi över huvud taget inte och oron i lägret var dessutom nästan obefintlig trots vår närvaro. Vi undvek vid båda tillfällena att komma nära deras bon, så det var bara stavarna som var skillnaden. Möjligen kan det vara så att när några startar att attackera så jagas stämningen upp och andra följer reflexmässigt beteendet.



Efter fyra mulna dagar i denna fantastiska ö- och isbergsvärld (Rolf och Deborah kallar det träffande för "isbergskyrkogård" i boken "Vinterskepp") kom sydvinden och vi gav oss av norr ut, väster om Booth Island, som är

Lemaire kanalens västra begränsning, in i isbergskyrkogården och träcklade oss fram till öppet vatten norr om Lemaire.

Vi hade information som beskrev att det skulle vara möjligt att ta sig denna väg. Dels tack vare att stora isberg är ännu större under vatten och därmed måste det finnas vatten tillräckligt för oss i närheten av dem även om de var strandade, och dels tack vare vårt framåtseende ekolod gick det hela utan några som helst problem. Ekolodet fungerar utmärkt under dessa förhållanden, stora djup med väl avgränsade grund. Det blir mycket bra eko från de branta sidorna på grunden och man ser dem på mer än 50 m om omkringliggande djup är mer än 30m. Vid långgrunda förhållanden är vår erfarenhet att man nästan lika gärna kan ha ett vanligt ekolod.

Vi motorerade hela dagen i den svaga vinden, men de sista timmarna in bland isbergen i Paradise Bay hade vi en fin långsam och tyst framfart under segel. Detta var en mäktig upplevelse bland annat för att de enormt stora omkringliggande glaciärerna smällde och dånade värre än när åskan går. Vi var nu lite försiktiga med att gå nära isbergen efter att ha sett hur ett stort isberg plötsligt "rullade runt". Dom ser otroligt tunga och stabila ut, men ofta så smälter och eroderar undervattensdelen mycket snabbare än delen över vattnet. Som seglare vet man ju hur viktigt det är med tyngdpunkten och självklart, om nån tar bort kölen så rullar båten runt. Men skrämmande är det, helt utan förvarning och på några sekunder så välter flera hundra ton runt. Isbergen är inte precis

symmetriska så även om man har tio-tjugo meter till godo, kan man lätt befinna sig inom isbergets nya form. Effekterna av en sån kollision vågar vi inte ens spekulera i. Natten tillbringade vi för ankar innanför den obemannade Argentinska basen vid Paradise Bay. Klockan sex på morgonen vaknade vi av en helikopter i masthöjd! Argentinarerna hade bestämt sig för att bemanna sin bas just den här morgonen. Över en timmas helikopter-skytteltrafik med hängande last från ett militärfartyg. Sen var allt lugnt igen så när som på några vinkande Argentinska soldater som i is och snö försökte bringa reda i kaos av luftlandsatt materiel.



Här vid Paradise Bay var det gott om kryssningsfartyg, även om dom försöker undvika varandra för att passagerarna skall få uppleva den "tomma kontinenten". Vi hör här hela tiden på VHF hur dom kommunicerar för att passa in "sin" tid i Paradise Bay. Vi såg ett litet fartyg med bara 80 passagerare "valla" sina gäster i snön på den Argentinska basen.

När vi någon timma längre norrut passerade en Chilebas låg Marco Polo där med bortåt 300 passagerare. Lämmeltåg är kanske att ta i, men nog var det gott om folk på och

kring basen. Vi kände oss otroligt privilegierade som fick glida omkring i egen båt i detta jungfruliga landskap, ja jungfruligt när kryssningsfartygen försvunnit förstås. Vår plan var nu att segla norrut och träffa Deborah och Rolf i Northern Light nån stans i höjd med ön Deception. Vi hade haft mailkontakt de senaste dagarna och visste att dom sakta var på väg från Syd Shetland mot söder och sitt Hovgaard. Nu ville vädret annorlunda och här nere är det mer än på andra ställen vädret som bestämmer. Ett möjligt väderläge för Drake Passage började skymta på grib-filerna, så vi seglade ut till havsbandet vid Melchior Island igen för att vara beredda om vädret höll vad det lovade. Vår båt har inte bränslefförråd för mer än en månad i dessa vatten, så vi ville inte riskera att missa ett väderläge och sen kanske få vänta någon veckor på nästa läge utan möjlighet att hålla båten varm. Det hade under nästan hela vår tid nere i Antarktis blåst hårt i de norra delarna av Drake Passage, så var nu en väderförändring på gång så ville vi ligga i startgröparna.



Finfin slörsegling över Gerlache i frisk vind. Vi såg flera valar, förmodligen knölval, på lite håll i det skarpa solskenet. I sundet ut mot Melchior var det nästan väl frisk vind. I vind förstärkt av fallvindar rusade vi fram, bara för att efter någon sjömil vara nästan utan vind. Vädersystemen i Antarktis är verkligen lokala och styrda av de mycket höga bergen på öar och fastland, ofta mer än 1500m höga!

Tillbaka på Melchior, en av de absolut säkraste ankringsställena i hela Antarktis. Bra ankarbotten, smalt z-format sund, inte tillräckligt djup för isberg och lagom höga öar som gör att vinden blåser över sundet och inte ger fallvindseffekt. Visst drar det lite is med tidvattnet fram och tillbaka, men inte värre än vi är vana vid från vinterboende i båt i Göteborg och inget som skadar båten eller rubbar förtöjningarna.

Vi fick vänta ut ett lågtryck som passerade rakt över ön med ordentligt snöfall under 10-12 timmar, men sen bar det iväg tidig vid tretiden på morgonen den 16:e för att hinna fram till norra Drake Passage just som den hårda västvinden bedarrade och innan den ersattes med nordost. Vi hade några förskräckligt obehagliga första 12 timmar i obefintlig vind och gammal hög sjö (6m) från minst två håll. Det var en välsignelse när vinden kom fram på eftermiddagen och sjön blev lite jämnare. Fin segling under ett och ett halvt dygn,

men med brant hög sjö på låringen. Vi fick en kraftig rullning med lite vatten i sittbrunn och med lök flygande omkring i salongen. En lök flög från sin korg och slog i skåpet två och en halv meter bort tvärs båten 70 cm lägre än utgångshöjden. Men det var inte värre än att Björn som sov i sin "sjökoj" inte märkte något.

Vid elvatiden på kvällen sista dygnet upptäckte vi en enorm komet i söder. Den låg nästan stilla och hade en fin lång vid svans. Senare har vi fått fakta. Den kallas McNaught och är på väg att runda solen i en bana nästan parallell med jorden. Strax efter att vi beundrat kometen dog vinden nästan ut och vi fick motorsegla för att nå fram.

Vid Hornet var det rätt kraftig dyning men vi frågade på VHF om vi fick komma iland och visst fick vi det. Just innan angöring ropade en båt på Lindisfarne över VHFen. Vem visste var vi var?

Det var Wanderer III med Kicki och Ties som legat i elva dagar bakom Hornet och väntat på väder för Antarktis! Nu såg dom oss och ville få förmedlat information om sin position och dessutom få en färsk femdygnsprognos. Dom kan bara lyssna på kortvågsradio, så vi lovade att läsa en ny rapport över kortvåg till sen kväll och informera "vader-Bob" om deras position.

När allt detta var klart satte vi vår tilltufsade dinge i sjön. Den läckte nu ännu mer efter att varit hopvikt på

däck under överseglingen. Dyringen var för kraftig för ankring, så Björn höll båten medan Annika rodde in och klättrade upp till fyren. De gamla träbyggnaderna är förutom kapellet helt utbytta till en modern villa i klädd med fusksten. Gamla fyren står nu ”inne” i den nya byggnaden. Fina stämplor i passet och JRSK vimpeln (vi hade tyvärr ingen OSK vimpel) överlämnad till Hornetsamlingen.



The Golden book, gästboken, fick sig naturligtvis en notering och stämpel om Lindisfarnes resa till Hornet med Last Port Antarctica. Så nu är det verkligen förevigat för ”eftervärlden”.

Dingen höll ända ut till Lindisfarne och med Annika och dingen väl ombord motorerade vi inåt skärgården några tiotal sjömil till en fin välskyddad ankarvik Puerto Maxwell, nr 10.82 i den verkligt förnämliga italienska piloten över Patagonien och Eldlandet. Denna bok är mycket mer än bara en pilot. Man kan inte vara utan den om man tänker navigera i dessa farvatten.

Just som vi dragit fast ankaret i Puerto Maxwell och stängt kapel-

let började regnet. Vi hade inte fått en droppe på oss förutom snöfallet vid Melchior sen vi lämnade Ushuaia den 29 december och nu var det den 19 januari! Vädergudarna var verkligen på vår sida och nu var vi dessutom glada åt ett mildt regn hela natten som blötte upp vår saltimpregnerade båt.

Döm om vår förvåning när vi vaknade till klarblå himmel och en bitvis fantastisk segling, delvis motorstödd, de 80 sjömil in till Puerto Williams som vi angjorde kl nio på kvällen, samtidigt som norska Empire kom från Ushuai. Yaghan låg där och var startklar för färden västerut efter en omfattande bunkring i Ushuaia. Det blev naturligtvis en hel del snack om våra gemensamma upplevelser i den vita världen till långt fram på natten. Detta kändes nästan som en debriefing (modern psykologi!!) efter alla starka upplevelser under de gångna veckorna och blev en naturlig ändpunkt på det Antarktiska äventyret, som frånsatt Leopardsälens intresse för vår dinge, var utan några som helst problem eller svårigheter.

Morgonen därpå drog Yaghan iväg och vi klarerade ut ur Chile för att gå till Ushuaia och göra vår bunkring för kommande västfärd.

Vi funderar redan på när vi kan komma tillbaka och hur vi skall planera och bunkra för att stanna minst en månad där nere i Antarktis.

Redan då vi låg i Hovgaard, efter dingens kontakt med Leopardsälen, fick vi mailvägen nys om att en grupp SXX:are skulle på kryssning till Antarktis och då startade operation reservdelsleverans. Vi hade som ni förstår stora behov av att reparera vår sönderbitna dinge mera permanent.

Snabbt som tusan fixade våra Göteborgsankare fram grejor och tog kontakt med ett göteborgspar (Thomas och Emelie) som skulle vara med på resan. Nu har vi fått leveransen i vår hand och vinkat av hela SXX-gruppen (nästan 60 personer) som lämnade Ushuaia den 25:e i lugnt väder för 9-dagars kryssning i Antarktiska vatten.

29 januari 2007
Annika & Björn
S/Y Lindisfarne

**BJÖRLANDA KILE
SMÅBÅTSHAMN**

Kolla alltid våra fina
Erbjudanden

HEMPEL INTERNATIONAL
HENRI LLOYD MUSTO
GARMIN RAYMARIN SILVA
MAGELLAN ECHO PILOT
MERCURY QUICKSILVER



**sea
sea**
®
BÅTTILLBEHÖR

