

Lindisfarne – Forgas 37 – 7,5t (över 9t utrustad)

Tonga - Nya Zeeland

26 oktober - 6 december 2008

Efter drygt 10 dagars väntan på rätt väder var det så äntligen dags att lämna Tonga.

Söndagen den 26 oktober lättade vi från Big Mamas och seglade tillsammans med Charlaine, en betongketch från Stockholm, ut till ön Atata för att ligga just innanför revet och vara i startblocken när vindvridningen inffinner sig på måndagen.

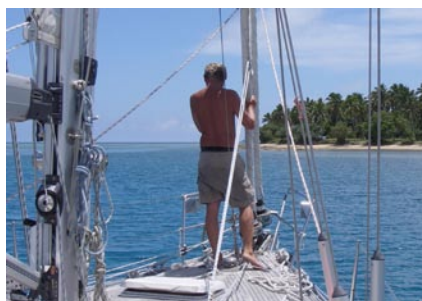
Första etappen om 250 sjömil går till Minerva reef och vädret är lätt nordostvind. Charlaine seglar långsamt och snart är dom ur VHF räckvidd. Strax före oss ligger Iris, en Amerikansk Heylas 42, och dom seglar naturligtvis fortare men vi är inom VHF hela vägen ner till Minerva.

Förutom våra VHF kontakter med Iris morgon och kväll med position och väderdiskussion händer inte mycket första dygnet. Andra natten, när vi har c:40 sjömil kvar till Minerva ropar Iris och berättar att dom är mitt i ett kraftigt Squall (en kraftig vind och regnby) rakt i nosen, som gör att dom måste vika västerut. Dom uppmanar oss att ta så mycket höjd vi kan innan Squallen når oss. Iris är vid detta tillfället 15 sjömil söder om oss.

När Squallen når oss en timma senare har vi redan revat och tagit oss åtskilliga sjömil mot öster. Med kraftigt revad stor och en liten slips på genuan rider vi ut Squallen med 60 grader vind och långsam, nästan dreja bi fart mot syd-

väst. Mitt i denna kakafoni small det till i riggen!! Björn som hade vakten tyckte det lät som ett stag gick av! och väntade att masten skulle trilla ner. Annika som låg i akterkabinen hörde naturligtvis smällen, men hon hörde också att vindgeneratoren slutade snurra och förstod genast vad som hänt. I en av vindtopparna runt 20m/s lossade ett av de tre bladen på vindgeneratoren och flög, förmodligen, rätt på akterstaget där det åstakom ett knall-liknande ljud. I efterhand kan vi nog skatta oss lyckliga att vinden var snett framifrån så att bladet i stort sett lämnade generatoren vinkelrätt mot båten. Det är skönt med mittsittbrunn! Annars hade vakthavande kanske befunnit sig bakom ratten, alldeles framför akterstaget...

När Squallen var över en halvtimme senare låg vi bara tre sjömil väster om rumblin till Minerva, tack vare vår låga fart under Squallen och vår ostliga kurs före vindvridningen.



Sista ankringen i Tonga

Minerva angjorde vi kl 9.15 på onsdagen, knappt två timmar efter Iris som halkat mera västerut och dessutom fått vänta på dagsljus för att passera in i revet.

Minerva Reef, dvs det norra av dom två reven och som är enklare och renare inne i själva lagunen än det södra, är en märklig upplevelse. ”Mitt ute i Oceanen” ligger 8 båtar för ankar utan något synligt skydd mot det omgivande havet. Man går in genom det enda passet som är rätt strömt pga tidvattnet, sen tar man sig mot vinden till läsidan av revet där man släpper sitt ankare på 5-10m. Med läsidan menas den sida där man får bäst sjölä eftersom vinden har fritt tillträde överallt.

Sen håller man koll på väderprognoserna och flyttar sig när vinden vrider så ligger man absolut säkert även om det stormar. Självlkart blir det obekvämt med hård vind/hög dyning i kombination med högvatten, men aldrig osäkert

med rätt ankringsutrustning.

Vid elvatiden på kvällen kallade Charlene på VHF. Dom var då en timma norr om Minerva och undrade om det gick att gå in i mörker. Eftersom dom elektroniska sjökorten stämde bra och passet är mer än 50 m brett tyckte vi att det var OK. Vi lovade att hålla oss vakna och hjälpa dom in, men en halvtimme senare ropade dom och hade bestämt sig för att gå vidare mot NZ. Vi lovade att försöka nå dom på VHF och meddela väder när vi seglat ikapp nån dag senare.

Morgonen därpå så hjälpte vi Iris som hade problem med sin akterstagsträckare. Den läckte olja och tappade trycket. Att inte kunna spänna akterstaget och förhindra att masten böjer framåt är farligt i vanliga fall. För sträckan Minerva till Nya Zeeland är det nog liktydigt med masthaveri. Vi plockade ihop lite prylar och dingade över med en bit



I lågvatten kan man gå på Minervas rev

höghållfast kätting, en 3/4 vantskruv och två höghållfasta Wichard schackel som löste problemet. Det är verkligen en tillfredsställelse att kunna ta vara på sig själv, men att dessutom kunna hjälpa andra seglare i utsatta läge är något extra.

Vi hade redan på kvällen innan konstaterat att högtrycket söder om oss börjat fyllas ut, så när reparationen var klar tog vi upp ankar och gav oss iväg. Fin västvind gav oss en hygglig fart, trots den lite shoppiga sjön. Det var intressant att följa hur olika stora båtar hade relativt lika fart under de förhållanden vi seglade. En stor katamaran och en plattbottnad snabbseglare drog naturligtvis iväg, men Iris, och två andra stora båtar var inom VHF-avstånd alla de 700 sjömil ner till NZ. Vi hade stort utbyte av varandra, framför



Dyning Minerva - Nya Zeeland

allt att sprida olika typer av väderinformationer som togs ner via radio eller satellittelefon. Grib-filerna som vi tog ner via kortvågsradion och Pactor-modem fungerade bra och var nästan otäckt exakta och vi kände inget behov av de extrastöd som en del båtar köpt av olika vädertjänster.

Efter ett dygn fick vi kontakt med Charline via VHF och kunde ge dom de senaste väderinfo och strax efter det kom Nya Zeelands Air Force flygande över dom och senare över oss. Man ropade upp båtarna som fick identifiera sig och bekräfta att man hade mailat (eller faxat) en förhandsanmälan till Nya Zeeländska tullen om port of arrival och angöringsdag. Det kändes mest som man ville försäkra sig om att ingen missat det här med anmälan minst 48 timmar före ankomst. Det är hemska böter om man missat, så egentligen var det nog en fin service man gav, för i praktiken tog planet upp anmälan för dom som inte anmält tidigare. Men man skall inte lita på att flyget kommer! Senare har vi inte hört många som blivit överflygna.

Den stiltjeperiod som vi från början räknat med och som vi på kortvågsradion hörde att båtar 100 sjömil söder om oss hamnat i, fylldes ut av västvind och vi slapp stiltje som med ström och gammal sjö kan vara dubbel pina. Att vinden var lite svag periodvis gjorde inte så mycket. Efter vårt vindgeneratorhaveri var vi tvungna att köra motor några timmar då och då. Normalt räcker det med körning vart tredje dygn för vatten och eltillverkning, men nu med stor kapacitetsbrist pga sulfat-

rade batterier och bara en solpanel var motorkörning legio. 30 timmar totalt under 6,5 dygn blev facit och då var nog en tredjedel ”nödvändig” körning för vatten och lite vind.

Vädret blev ostadigare ju närmare NZ vi kom och när vi började höra kustradion på VHF talade dom om Gale varning från lunchtid sista dygnet. Våra Grib-filer hade också information om vinden, men först framåt sen eftermiddag-kväll och då skulle vi vara syd om Cape Reigna, NZ nordspets och därmed i lite sjölä.

Vinden kom så som Grib-filen förutsagt och vi fick en snabb om än lite regnig angöring. Förvånade var vi över att inte se en enda fyr förrän vi var väl inne bland Bay of Islands öar, som vi nästan inte såg i mörkret och regnet.

Med radarns hjälp gjorde vi som vanligt vid angöring av land en kontroll av det elektroniska sjökortets exakthet och kunde konstatera att allt låg där det skulle. Extra skönt när nu sikten var synnerligen begränsad, särskilt när regnbyar drog förbi. Mot slutet av in-seglingen såg vi en svajande akterlanterna framför oss och kunde konstatera att vi seglat ikapp Iris, som periodvis legat 20-25 sjömil före oss.

Klockan 23 var vi väl förtöjda vid Q-docken. Q står för Quaranteen och är en flytbrygga utan kontakt med land där man förväntas förtöja och vänta på tullen utan att ha någon fysisk kontakt med land eller andra seglare som klarerat in.

Däremot var det helt ok att ha kontakt med icke inklarade båtar, så efter förtöjning var det angörare, varm rom

för fem blöta och trötta seglare nere i Iris. Att vi var lite blöta, urblåsta och trötta var det känslan av att ha avverkat sträckan ner till Nya Zeeland utan stora problem som uppfyllde oss. Detta var det som alla talat om den senaste månaden och vi hade hört om än det ena och än det andra skräckscenariot med tropiska lågtryck som bara dyker upp från ingenstans med vågor som höghus... Visst var det under november några båtar som fick lite hårdare väder, men inget som var i närheten av det vi ”varnats” för.

Ryktet om inklareringen och deras ”nitiskhet” är vad vi kan förstå lite överdrivet. Men våra Danska vänner blev av med sin konserverade Franska julanka. Den innehöll ben, annars hade dom fått behålla den. Det gäller att vara påläst om reglerna!

Q-docken är även vågbrytare för Opuamarina och nån timma efter myndigheterna gjort sitt var vi förtöjda med ström, vatten och landkontakt, en lite omvälvande känsla efter nästan 10 månader på svaj i söderhavet.

En marina i NZ är samma upplevelse som var som helst i Europa. Allt finns där man förväntar sig, vilket både är en lättnad som att ”komma hem” och lite en saknad av den där undersökande upptäckarkänslan man har första dagarna på ett nytt ställe.

Efter röjning i båten vidtog operation kolla läget när det gäller båtprylar. Vi hade en lång åtgärdslista, där strömförsörjning stod högst. Med kabel iland var det naturligtvis för dagen inte akut, men en fullständig ombyggnad av batterier och laddningsregim var absolut

nödvändig. Vi hann springa runt till de viktigaste leverantörerna innan festligheterna började.

ICA, Island Cruising Association - en Nya Zeeländsk kryssarklubb, arrangerade i samverkan med Opuā företagarförening ett Rally "From anywhere to Opuā" som varade en hel vecka. Massor med aktiviteter och varje kväll mat och dryck.

Det var uppenbart gratis och när vi förhörde oss om villkoren visade det sig att vi redan var anmälda och våra kort låg och väntade i receptionen! En intensiv vecka med massor av nya och gamla seglarvänner och en hel del mat... Lyckligtvis har merparten av oss seglare en annan klocka än normala människor. Det sägs att sailors midnight är klockan nio och det stämmer oftast. Så på dagarna hann vi med en del förberedelser för båtjobben.

November månad försvann i en mängd båtjobb. Elsystemet, där både extern laddningsregulator, nya batterier med nyttillverkade batteriboxar ingick, men även en ny vindgenerator, flera solpaneler och större regulator. När allt detta var klart var det dags för upptagning och avmastning. Det första var helt normalt, dvs att ta upp båten för bottenmålning, men att ta ned riggen gör man nästan bara i Skandinavien, så det väckte en del förundran. Anledningen var att vi skulle byta ut bultarna för topp och undervant som var raka istället för kurvade lika som mastprofilen och därmed skavt på aluminiumet. Samtidigt passade vi naturligtvis på att rengöra furlexarna från allt gammalt fett och smuts. Detta jobb utfördes av

Northlands Spars and Rigging som är en av Sældens "förlängda armar" ute i världen. Kändes bra att för första gången sen vi lämnade Europa ha att göra med kompetent riggfolk. Bottenmålningen var lite speciell. Det var 5 år sen vi målade Lindisfarne förra gången och vi lyckades få tag i likvärdig färg, Internationals Intercleene, som behandlade så lika förra gången. Det blev fyra liter kvar av en tjugoliters burk! Hoppas nu det dröjer 5 år till nästa gång för fy tusan vad tung den burken är!

Efter detta och en del rostfrittjobb för de nya solpanelerna var vi klara att ta emot våra vänner från Sverige som i tre omgångar skulle komma och segla i nordostkustens skärgård. Men om segling i Nya Zeeland återkommer vi till i nästa nummer.

6 december 2008
Annika & Björn
Lindisfarne

www.sailaround.info
radio@sailaround.info
mail@sailaround.info



*Tullbryggan i Opuā med vår trötta
vindgenerator*