

Om ankring

ANKRING ÄR VERKLIGEN ett engagerande ämne, ofta dessutom en överlevnadsfråga för en långseglare. Det sker förmodligen fler incidenter och haverier i samband med ankarläggning än ute på öppna havet. Alltså bör varje långseglare se över sin utrustning och öva ankring. Särskilt som vi svenskar sällan ankrat på svaj och dessutom är bortskämda med lerbottnar, som ofta erbjuder kanonfäste för de flesta ankartyper. Annika Koch och Björn Christensen på S/Y Lindisfarne delar med sig av sina erfarenheter.

Ankartypp

Vi har gått från Bruce till Delta som huvudankare. Vi har dubbla rullar och har kvar vårt 20 kg Bruceankare för lösa bottnar. Kättingen är lätt att schackla om mellan ankarna, om fäste inte erhålls med Deltat. Sedan avgången i maj 2005 har vi använt Deltat vid alla tillfällen utom tre och då bytt till Bruce, som gett bättre fäste vid två tillfällen. Vid det tredje tillfället var vi tvungna att tandemankra (på samma kätting) med Bruceankaret fem meter ”framför” Deltat för att få fäste.

Vår uppfattning är att det finns fyra-fem ankare som utmärker sig: Bygel, Spade, Rocna, Manson Supreme och i viss mån Delta. Visst har vi träffat erfarna CQR-anhängare som är nöjda, men då har det oftast varit ”övertunga” ankare. Men många CQR-användare är inte nöjda och en del av missnöjet verkar bero på att både original och kopior blir sämre med åren. Leden mellan stock och plog blir glappare och ett galvat ankare tappar lite av ”bettet” i spetsen med åren. Detta kan vara några av problemen. Ett annat kan vara

att ankaret helt enkelt är för lätt och kanar på sidan längs botten utan att få fäste, vilket också indikeras av de nöjda användarna med tunga ankare.

Tillverkarnas rekommendation om att 16 kg förmodligen räcker till en tio meters båt håller vi inte med om. Från varv var vår båt utrustad med ett 15 kg Bruce som vi snart bytte till 20 kg Bruce och kunde märka en helt fantastisk höjning av ankringsgreppet.

Det handlar om både yta och vikt. Yta för att få så stor samverkan med bottenmaterialet som möjligt och vikten för att ankaret skall sjunka ner i botten och börja fungera, särskilt viktigt vid vindkantring med efterföljande spontan omankring.

Flera författare i frågan rekommenderar betydligt tyngre ankare än ankartillverkarna rekommenderar i sina tabeller. För oss långseglare som redan lastat ned båten är vikten naturligtvis viktig, men negativ effekt av vikt versus seglingsegenskaper är klart överdriven när det gäller långsegling.

Vi har våra två ankare i bogbeslaget och 60 meter kätting i boxen och är jättenöjda med det. Under vår första havspassage stuvade vi undan ankarna av viktskäl, men det har vi slutat med! Tunga ankare och god nattsömn är viktigare än försumbara effekter på seglingen. Visst, i kort brant sjö på kryss blir det lite gunghäst, men kryss försöker ju vi långseglare undvika av många andra skäl.

Fäst ankaret till kättingen.

Viktigt är att schacklet sitter rätt. Felvända schackel förekommer till och med på Lewmars reklambild för Delta-ankaret! Det avlänga hålet i ankarstocken är till för att man skall montera schacklet med lyran i ankaret. CQR har runt hål, men leden gör att stocken vinklar med när draget växlar riktning, vilket i viss mån minskar problemet med sneddrag.

Det är viktigt att schacklets lyra sitter i ankaret för att förhindra att brytkrafter uppstår när båten drar i olika riktningar, ofta då med deformerade schackel (eller svirvlar) som följd. De flesta båtar ”seglar” mer eller mindre och därmed växlar dragvinkel mellan schacklet och stocken. Denna vinkeländring är en av huvudanledningarna till att de flesta svirveltyper är undermåliga när de fästs direkt i ankaret.

Schacklet ska dimensioneras för att klara samma arbetslast som kättingen och då är det viktigt att lasterna på schacklet inte överstiger kättingens last (t.ex. brytkrafter mellan schackel och ankare!).

Ett schackel är känsligare för påverkan och blir deformerat ”tidigare” än samma dimension kätting. Men kättingen har sin givna innerdimension och där sitter man lite fast. För åtta mm galvad kätting är innermättet bara nästan tio mm. Dock finns det höghållfasta schackel (Wischard) som är en lösning på problemet.

Lindisfarne har en lyftklassad höghållfast kätting med lyftögla i änden, så vi kan enkelt använda Wischards vanliga schackel i ”överdimension” med självlåsning (som tyvärr inte finns på HR-schackel som måste låsas med rostfri tråd, loctite eller liknande) och kan på det viset snabbt skifta mellan ankarna.

Från början hade vi även en svirvel, Wischards höghållfasta tio mm, men sedan två år kör vi utan svirvel med gott resultat. Anledningen till att vi tagit bort den är helt enkelt för att den inte behövs! Det är dessutom ett faktum att många svirvlar i vanliga tillbehörsbutiker inte håller samma klass som kättingen och som bekant är ju ingen kedja starkare än den svagaste länken.

Kommer inte ankaret upp felvinklat? Jo visst, då och då, men det är egentligen lättare nu. Även med svirvel kommer ankaret upp fel ibland. Man böjer sig fram och vrider det rätt, men medan man sen böjer sig tillbaka för att nå ”uppknappen” snurrar ankaret igen! Och proceduren får göras om. Det är visserligen lätt att vrida ankaret, men det är det som är problemet, det svänger lika lätt tillbaka. Utan svirvel kommer det lika ofta upp i fel läge, men efter vridningen som är lite jobbigare hänger ankaret kvar i det nya läget tills man hinner hissa upp det. Alltså fungerar våra ankringsmanövrer bättre utan den dyra svirveln.

Kätting

Det finns flera olika kättingar med olika hållfastheter. Det är viktigt att förstå skillnaden mellan brottlast och arbetslast. Den senare ligger ofta på 25-30 % av brottlasten av flera goda skäl. Ett skäl är att man skall ha marginaler och klara den där extrema situationen, som man inte tänkte att man skulle hamna i. Men det viktigaste skälet är, att om man håller sig under arbetslasten, är man normalt under det som kallas utmattningslast och då åldras knappast materialet.

Rostfritt har lägre arbetslast i förhållande till brottlast. Alltså bör man ha en kätting med runt 4-5 000 kg brottlast för att klara arbetslasten för en normal långfärdsbåt i 35-42 fotsklassen. Vi har valt en höghållfast rostfri åtta mm kätting och är väldigt nöjda med det valet. Runt omkring oss lämnar båtgrannarna in sina kättingar på dyra omförsäkringar, i extrema fall varje år! Så bara det betalar nästan merkostnaden för rostfritt under tio års långsegling. Rostfri kätting löper som "vatten" ner i boxen utan kinkar som tidigare hotade att knäcka ankarspelet "bakvägen". Ett fungerande ankarspel kan vara en överlevnadsfråga.

Oavsett vilken kättingkvalitet man väljer, se till att få en dokumenterad/certifierad kvalitet. Har man viktproblem så välj hellre en lite längre, höghållfast åtta mm än en normal tio mm kätting oavsett om det gäller galvad eller rostfri. Dragvinkeln till ankaret (dvs. längden på kättingen i förhållande till djupet) är helt avgörande om ankaret skall hålla när det piper i. Om man är ute efter vikt på kättingen för lastdämpning, är det effektivare med en kraftig kättingvikt.

Kätting och lina

Här finns det olika skolor. I USA predikas det hälften kätting och hälften inflätad lina som det enda riktiga för långsegling. Vi kan inte förstå hur någon vill utsätta sig för risken att ha lina i närheten av botten. Det kan nog vara ok här hemma och i liknande områden med lerbotten, men så snart det handlar om sten eller korall på botten lever man farligt med lina. Vi har vid två tillfällen schacklat förlängningslina till vår 60 meterskätting. Båda gångerna har vi haft tydliga spår av nötning, trots att vi vidtagit motåtgärder. Klart är att det finns tillfällen där man trots allt måste förlänga med tamp om man inte har extremt lång kätting. Vi har av flera skäl valt att inte ha lina permanent kopplad till kättingen.

1. Kättingänden bör vara fastgjord i ankarboxen med en klen tamp som når upp på däck förbi ankarvinschen för att minska risken att den slits av. Något som kan bli fallet om kättingen är kvar i det roterande spelet när tampen sträcks. Dessutom är det lätt att frigöra kättingen vid nödmanöver när klenampen är uppe på däck.
2. Denna tamp underlättar även iskarvning med lina, då vinschen stannas strax innan kättingänden kommer upp på däck och resterande kätting tas upp för hand, fortfarande låst i vinschen. Klenampen knyts loss och kättingen schacklas ihop med en förlängningslina. (Under denna procedur är kättingen säkrad med kättingkrok.)
3. Vi använder hanfot av tamp och kättingkrok för att undvika stumma ryck i alla normalfall. Självklart fjädrar förlängningslinan, men vi använder aldrig den av enbart det skälet.
4. Linan, en 80 meter 18 mm flätad lina med isplitsad rostfri kaus, kan användas till mycket annat.
5. Sist men inte minst slipper vi ha en massa tågvirke i ankarboxen som binder fukt och ökar korrosionshastigheten på galvad kätting.

Handhavande

Hur bra och stark utrustning man än har kan ett felaktigt hanterande fördärva resultatet. Trots att vi ankrat ofta i både Skandinavien, Skottland och Medelhavet innan vi gav oss av på vår längre resa är det nästan genant att tänka på hur vi ibland hoppade över vissa moment för att det var ju så skyddat, eller vi skall bara iland en liten stund...

Sen två år tillbaka förtöjer vi alltid "för storm" (detta bl.a. sedan vi nästan förlorat båten i Patagonien under en kort strandpromenad i ett skyddat läge!).

Kättinglängd – alltid minst tre gånger djupet + tio meter (detta ger längre kätting på grunda vatten än fem ggr djupet).

Dra fast ankaret för att testa botten med 70 % av motors styrka (för motorbåtar med starka motorer förstås färre procent!).

Om vind och dyning ökar kraftigt är det lämpligt att öka på kättinglängd/linlängd för att minska dragvinkeln mot botten och öka dämpningsförmågan. Om kättingen sträcks behövs fem-sex gånger djupet.

Vid denna fastdragning skall spelet frigöras och kraften växlas över med kättingkrok och fjädrande tamp. Vi kopplar Wischards största krok avsedd för tolv mm kätting på kättingen (åtta mm) framför ankarvinschen och knopar fast tampen från kroken i springknappen fem meter akteröver för att få fjädring. Detta arrangemang är senare säkringen av kättingen om snubberlinan skulle gå av. Arrangemanget utnyttjas även för att bryta loss ankaret från botten vid upptagning. Detta för att skydda ankarspelet (och kättingen) från laster som överstiger den döda vikten av kätting plus ankare och ev. kelp eller tång som följer med upp. (Se bl.a. resebrev från Elenor i Oceanseg-laren nr 3 2008 där de böjer bogbeslaget för att ankaret fastnar vid upptagning).

Bogbeslag och rullar är sällan (eller aldrig!) dimensionerade för de ryck som ofta blir fallet när man är strax över ankaret. Eftersom man hämtar hem slacket på kättingen successivt är kättingen sträckt till ankaret. Har man då inte bromsen på spelet "lite lös" och dyningen lyfter båten så uppstår stora plötsliga krafter. I detta läge finns det ingen annan "fjädring" i den stumma kättingen än det slirande ankarspelet eller förstörda bogbeslag.

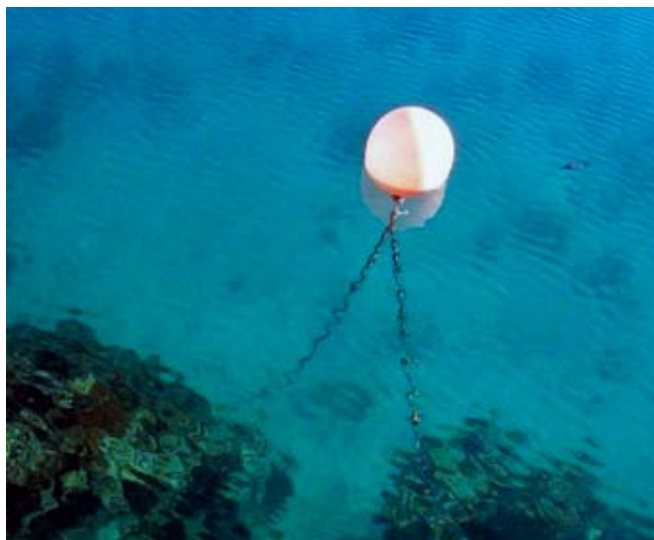


Fäst ankaret till kättingen

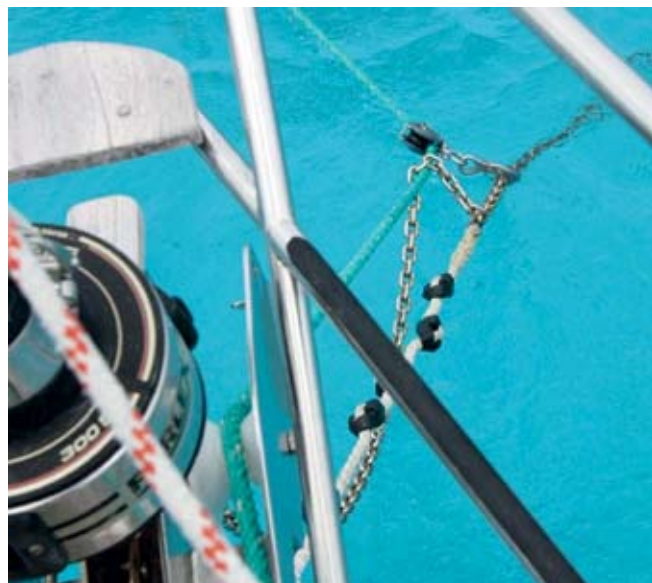


När ankaret är fastdraget kopplar vi en hanfot (snubberlina) med fem gummibungies från de förliga knaparna till kättingen med en normalstark kättingkrok. Med detta arrangemang har vi koll på att systemet inte utsatts för mer än arbetslasten så länge 8 mm kättingkroken behåller formen. Två gånger har vi delvis råtat kroken, en gång i fallvindarna på Cap Verde och en gång i Brasilien, en bukt med hemsk dyning.

På jämna bottenar använder vi kättingtyngd (anchor buddy, en smart nyazeeländsk produkt). Den firas ner rullande på kättingen till strax över botten och minskar svajradien och dämpar med sin tyngd eventuella ryck. (www.anchorbuddy.co.nz)



När vi ankrar på korallbottenar bojar vi istället kättingen så att den hänger i bukter över botten, dels för att inte fastna i korallen och förstöra korallen och dels för att dämpa rycken när det tar i. Att fastna i korallen finns det flera exempel på hur farligt det kan vara när vinden vänder och ankarplatsen blir utsatt för vågor. Sönderbrutna bogbeslag och i värsta fall söndersågade (av kättingen) förstävar har vi sett bilder av från de senaste åren i Pacific som resultat av korallfångad kätting.



I trånga lägen där vi måste begränsa svajområdet använder vi två ankare eller ett ankare och linor iland beroende på omständigheterna. När vi använder extraankare i korallområden har vi kätting närmast ankaret och sedan en flytlina till båten. Vid övergången mellan kätting och flytlina fäster vi ett flöte för att lyfta kättingändan från botten och undvika nötning. Vi kopplar sedan flytlinan via ett kastblock och kättingkrok till huvudankarets kätting tre meter under ytan och drar sedan upp tampen till båten för att kunna justera båtens position. På detta vis kan båten svänga runt i ett mycket snävare område.



För att minska båtens tendens att "segla" på ankaret använder vi ofta aktersegel. Detta gör att vi rör oss mindre och det är seglet, inte kättingen som för tillbaka båten i lä om ankaret. Förhindrar många ryck i kättingen och minskar därmed lasterna. En annan fördel är att båten tar mycket mindre svajområde, viktigt på trånga ankringsplatser. Se bara upp när ström och vind motverkar varandra. Plötsligt kan en båt med ankarsegel uppföra sig helt olika mot båtar omkring utan ankarsegel.

Triplina till ankaret använder vi bara när botten är full av block eller när vi ankrar på stora djup där vi inte klarar att dyka ner till ankaret. I tidvatten skapar triplinan ibland mer problem än den gör nytta.

Annika Koch & Björn Christensen på S/Y Lindisfarne
www.sailaround.info