



VARVET

Medlemstidning för Jordenruntseglare Nr 1, 2010

Lindisfarne
seglar vidare
**"down
under"**

FAKTASERIE

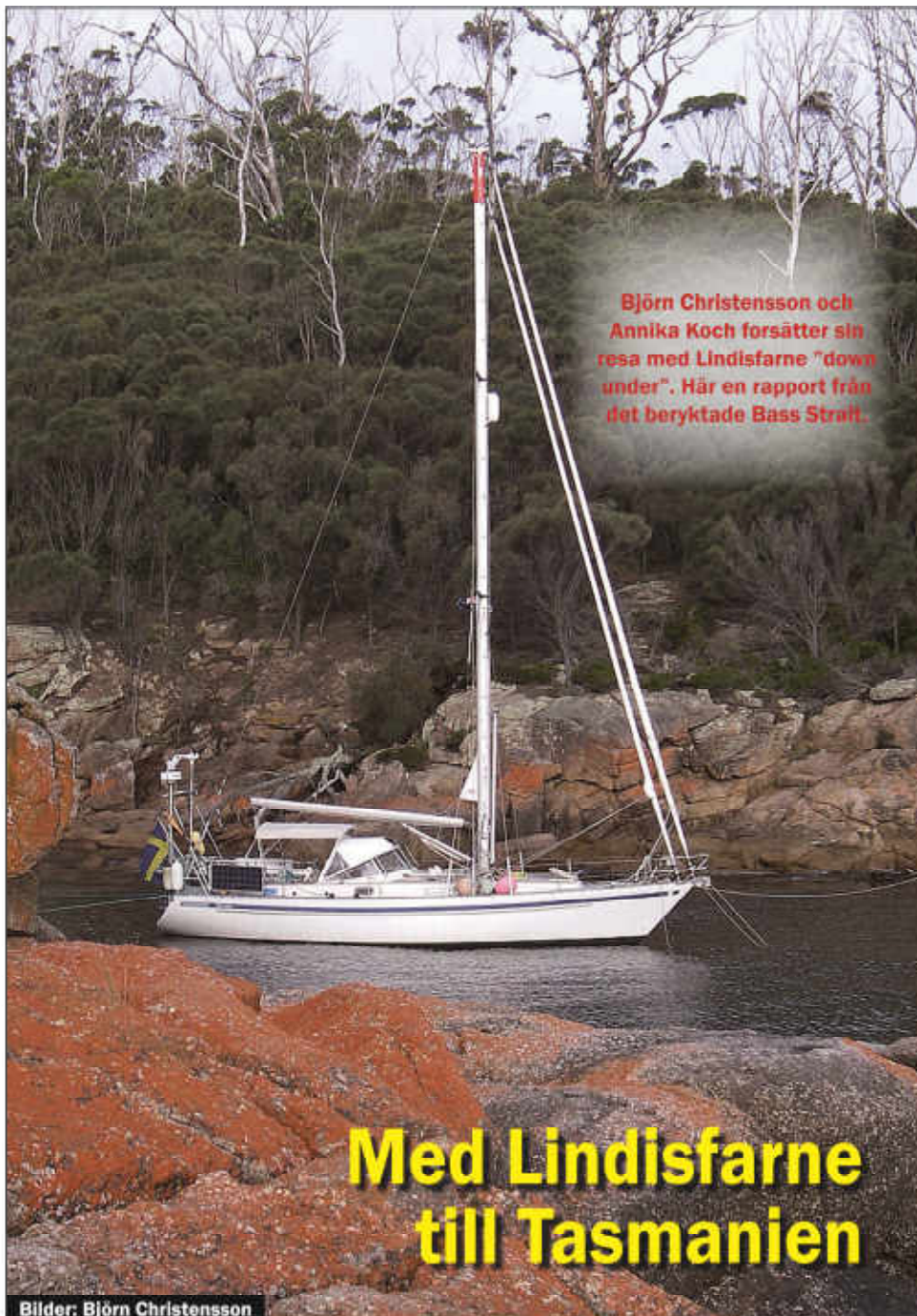
**SÅ RUSTAR DU
FÖR LÅNGSEGLING**

Bild: Björn Christensson

Konsten att
angöra en brygga

I huvudet på
en långseglare

Fortsatt kamp
mot korrosionen



Björn Christensson och Annika Koch försätter sin resa med Lindisfarne "down under". Här en rapport från det beryktade Bass Strait.

Med Lindisfarne till Tasmanien

Bilder: Björn Christensson



Vi startar denna logg med några garantireparationer.

Vindgeneratoren har gått iväg till Melbourne för reparation. Hans från Jolada skjutsade oss till postkontoret och vi får iväg generatoren.

Vi har också sedan första veckan i BirkenHead kontakt med Ronstan angående en av våra akterstagsisolatorer som vridit sig. Dom kom och tog den med sig och även den hamnade i Melbourne (vi som trodde att Sydney var metropolen!) för kontroll.



~~~~~ **S/Y LINDISFARNE, HOBART**

**K**illarna kom tillbaka med isolatorn (vid bryggan, fin service!) med en liten not från service avdelningen i Melbourne. Det var inget fel på den gamla, men som goodwill fick vi en helt ny. I noten stod också att deras kvalitetsmanual sa inget om att isolatorn skulle vara "rak", men ingen hade sett någon levereras vriden...

I väntan på att vindgeneratoren skulle komma tillbaka gjorde vi bland annat en utflykt till Blue Mountain med Hans och hans särbo Cheryl, som är född i en av byarna uppe i bergen. Det blev en heldag med väl initierad guidning.



**32**

Annika fixade som vanligt med Hans och några andra båtars datorer och Björn hjälpte Hans med riggsplänning att få styr på el- och laddningssystemet i Hans båt Jolada innan det blev måndagen den 7 december och vår generator kom med kurir från Melbourne.

**VI TACKADE FÖR** alla trevliga middagar och turer och kastade loss från bojen och gick runt till Black Wattle en sista gång för vattenpåfyllning och ett mer vindskyddat läge för montage av vindgeneratoren.

Tisdag, nästan en månad efter vi angjort Sydney, lämnade vi storstaden och seglade söderut.

Första etappen blev kort, från lunchtid då vi passerade ut genom "the Heads" till eftermiddagen ca tjugo sjömil senare när vi tog en gratis boj i Port Hacking.

Det låter som en hamn, men är en lång fin sandstrand i ett naturreservat, skyddad av en udde med fantastiska sandstensformationer.

Vi blev kvar två nätter i väntan på





nordliga vindar. Två långa promenader efter stranden och in bland sandstenen. Färgerna i den eroderade sandstenen påminde mycket om Petra i Jordanien, lite gulare och med mindre röda inslag som Petra har mycket av.

**TORSDAGSSEGLINGEN BLEV** en lång etapp med start kl 0600. Framme i Jarvis Bay ankrade vi vid solnedgången strax efter åtta. Fin segling med akterlig vind och mestadels lagom styrka, en styrka som ökade kraftigt när vi i kvällningen svängde in i Jarvis Bay och fick bidevind plus fallvindar de återstående sex sjömilens tvärs över viken.

Vinden dog strax före vi ankrade och den förutspådda vindkantringen till västlig kuling nån timma senare.

Morgonen därpå hann vi lagom segla tillbaka österut över viken till "havssidan" i medvind innan vindvridningen till ost kom en halvtimme innan vi tog en gratisboj i reservatet där det är ankringsförbud. Bara fem bojar, så tusan vet vad dom gör när den sjätte båten kommer.

Fina vandringar längs stränder och in i naturreservatet. Klipporna på utsidan mot havet inger respekt!

Efter två nätter i Jarvis Bay, en för ankar och en vid boj, vred så vinden mot norr igen vid femtiden på morgonen. Klockan sex, innan det blivit för guppigt vid vår boj och med utgående tidvatten stack vi till havs för vidare segling söderut.

Det är ont om bra stoppställen längs

kusten och Ulladulla's fiskehamn anses vara lite för liten. Hamnen låg på vettigt avstånd från Jarvis Bay så vi anropade kustpatrullen som har en station i hamnen och frågade om det fanns plats.

Jo vi kunde både ligga vid kaj eller ankra inne i hamnen. Vi startade vid kaj men bestämde oss strax för att det var för oroligt. Bara en pelare att ta stöd mot med fenderplanka i kombination med tidvatten och en del dyning.

**ANKRING I HAMNEN** och dinge iland var ett mycket bättre alternativ. Visst var hamnen liten men vi låg väl fria från enslingen in i hamnen och de större fiskebåtarna höll den linjen och passerade oss med 30 meter frigång när vinden tryckte oss närmast farleden.

På vägen över från NZ upptäckte vi vatten under motorn. Saltvatten från en läckande kopparrörsanslutning till kylning av backslaget. Ett gammalt problem där vi bytt kopparkröken några gånger under motorns dryga fyratusen timmar. Kröken var ny från Whangarei! Som väl var hade vi kvar en gammal krök som vi satte dit under den överfarten.

Även denna hade nu börjat läcka. Något måste alltså ha förändrats i vår installation sedan vi kom till NZ. Många funderingar, mätningar av strömmar och mailande till Tommy (fd Pentakille och JRSK-medlem) i Göteborg.

Nån riktig klarhet i varför >>>



problemet accelererat har vi inte funnit, men vi har nu kopplat kopparkröken till det utvändiga anodskyddet och försett generatoren med en väsentligt ökad kabelarea på minussidan för att minska risken att laddningsströmmen tar andra vägar tillbaka till batteriet.

**DEN GAMLA KRÖKEN** med två nya hål fick sig lite epoxifyllning i hålen på insidan röret och den nya som läckte över från NZ sågade vi bort flänsen, glödgade och vek till en ny fläns med hjälp av en polygrip. Så nu kör vi med en epoxilagad och en nygammal i reserv. Den gamla som vi nu epoxilagat är den som kom med motorn och som vi i Turkiet reparerade 2003 genom att såga av den läckande flänsen, glödga och vika till en ny fläns.

När vi sen kom tillbaka till Sverige fick motorn en ny krök och den gamla reparerade lades som väl var bland resevdelen, där den alltså legat i drygt fem år. Bra att ha grejor, men också bra att ha lärt sig hur man fixar till en ny fläns. Kunskap är som alltid bra och väger dessutom ingenting.

Dessa reparationer och mätningar (som dessutom innebar en massa demonteringar av kablar och detaljer för att spåra ev läckströmmar) tillsammans med mailande och väntan på nordliga vindar gjorde att vi blev kvar tre nätter i Ulladulla. Efteråt har vi förstått att det är ovanligt med så många dagar med tjänliga förhållanden. Hamnen är nästan ökad för att drabbas av kraftig dyning tillsammans med horisontella vattenrörelser som gör hamnen klart okomfortabel.

**TISDAG DEN 15:E** seglade vi vidare och gjorde ett middagsstopp vid femtiden i en, enligt piloten, bra vik. Dels för att se om vi skulle övernatta och dels för att anpassa ankomsten till Eden till dagsljus. Viken var alldeles för öppen och rullig för övernattning, så strax före solnedgången tog

vi upp ankaret och fortsatte vår segling söderut.

Vi har glömt att berätta att vi under överseglingen från NZ äntligen kommit i ordning med vår vindstyrning. Dels har vi gjort om lagringen av paddeldelen så att vindflöjeln orkar vrida paddeln och dels har vi själva därmed kunnat begripa hur det hela fungerar. Bland annat kan man inte segla med feltrimmade segel och absolut inte med för mycket segel.

Vindrodret har ett klart begränsad max roderutslag och därmed begränsad förmåga att kompensera feltrimmade segel. Men därmed blir man också en mycket bättre segeltrimmare med vindroder!! Och man revar dessutom i tid.

**DEN ANDRA BEGRÄNSNINGEN** i vindrodrets resurser kom vi underfund med under denna natt ner till Eden. Med våra utspirade segel och planskotad fock bakom storen är det naturligtvis mer än vanligt viktigt att vi håller oss på kurs och inte lovar upp. Vanlig spirning eller vingving segelsättning tappar luften på vanligt sätt när båten lovar, men vår planskotade fock som är så bra för fart och mot rullning har en allvarlig avigsida vid dessa oavsiktiga lovningar. Båten seglar vidare med back i genuan, lite fladder i storen men med fullt drag i focken.

Vindrodret klarar att förhindra lovning i normalsjö, men när brytande vågor kommer på låringen och pushar iväg båten blir det för mycket. I och med att Lindisfarne då "seglar vidare" efter lovningen klarar inte vindpiloten att få henne tillbaka på kurs utan vi blir kvar där med sjön rätt i sidan. Receptet är naturligtvis att minska segel och rulla in focken. Men det blir både långsamt och rulligt, så vi kopplar loss vindrodret och startar autopiloten i läge max med gyron inkopplad, och så vips styr båten vi som längs ett snöre trots att sjön bryter och kommer på låringen.

Surfarna var häftiga och vi toppade

flera gånger över åtta knop genom vatt-  
net. Men det hann bli en rörig natt med  
en del vatten över oss innan autopiloten  
fick träda in.

Eden angjordes i morgonljuset. Vi ank-  
rade bakom piren och knoppade in efter  
en rörig natt med lite och orolig sömn på  
frivakterna.

**EDEN ÄR SISTA HAMNMÖJLIGHETEN** innan  
Bass Strait över till Tasmanien, så vi var  
beredda på några dagars väntan på rätt  
väder. När vi vaknade vid lunchtid flyt-  
tade vi oss längre in i viken och dingade in  
till den lilla staden/byn. Nu märktes det  
verkligen att vi var långt bort från stor-  
staden.

Man ”odlade” alla sina gamla historiska  
hus och lämningar från valfångartiden  
och turistströmmen var nog så stor. Det  
finns å andra sidan inte mycket till kon-  
kurrens i denna del av Australien!

Sevärdhet nr 1 var i alla fall ett litet  
välordnat valmuseum där dragplåstret  
är späckhuggaren Tom som på 30-talet  
hjälppte valfångarna att valla in valar i  
Eden-bukten. Tom var inte ensam om  
detta men han var den ivrigaste och han  
tog dom små valbåtarnas tamp i munnen  
och bogserade dom till rätt position. Hans  
hela skelett finns nu att beskåda i museet  
och bevisen syns tydligt på hans nedslitna  
tänder. Späckhuggarna fick valarnas läp-  
par och tunga som tack för hjälpen!



**EDEN ÄR DÅLIG** som allvädershamn. Men  
man kan flytta sig tvärs över viken när  
vinden kommer från fel håll, så  
nästa eftermiddag, när vinden vred,  
bidevindseglade vi de tre milen över  
till lovartssidan där vi ankrade över  
bra sandbotten. En lång promenad  
iland dagen därpå i ett deltalandskap  
som ockuperats av frikampare och  
massor med fågel. Papegojor, kakadu-  
vor och en hel del annan småfågel.



På eftermiddagen motorerade vi tillba-  
ka till Eden för att handla mat inför Tas-  
manienfärden. Kvar över natten för att  
nästa förmiddag, innan nästa front kom,  
segla över till sydsidan igen. Denna gång  
en fin lång vandring till en gammal val-  
hanteringsvik, innan vi nästa förmiddag  
gav oss av.

Nordvinden skulle inte starta förrän  
efter lunch, så vi motorerade medan vi  
gjorde vatten till en liten skyddad vik fem  
mil söderut, där vi ankrade, duschade,  
sjöstuvade båten och monterade tillbaka  
vindrodret på akterspegeln efter bad och  
dusch.

Lagom när dom andra båtarna (vi var  
fem som låg i Eden och väntade på väder  
för segling söderut) kom förbi utanför vi-  
ken var vi klara och hissade på.

**EN AV BÅTARNA** skulle som vi direkt ner  
efter Tasmaniens ostkust, en drygt fyr-  
tio fots spetsgattad långseglare. Trots  
storleksskillnaderna, men förmodligen  
tack vare vår effektivare segelföring un-  
der läns (extrafocken) var vi inom synhåll  
i två dygn tills vinden vred och det blev  
halvvindsegling med ”normal”

segelföring då deras betydligt längre vattenlinje tog ut sin rätt.

Vi hade dom fem sjömil söder om oss när vi svängde in till Great Oyster Bay och dom fortsatte mot Hobart och julfirande. Via VHF:en kontakt hela tiden och utbytte väder mm.

Dom hade inte AIS så dom upptäckte inte de exceptionella förhållanden som gjorde att vi "såg" AIS-mål 254 sjömil bort! Vi hörde också segelbåten (>50 sjömil bort) som var på väg mot Tasmaniens nordkust, och därmed låg mer i vägen för fartygstrafiken, försöka få kontakt med stora fartyg utan framgång. Med AIS får vi namn/och eller MMSI-nummer och har hittills lyckats få fartyg att svara när vi anropar. Yaraandoo, som vår översegelingskompis heter har hemmahamn Brisbane, och kommer närmast från en flerårig Pacific kryssning med bl a Alaska som erfarenhet. Efter helgerna skall vi återknyta kontakten för lite info om Alaska!

**VI SVÄNGDE ALLTSÅ AV** där första "skärgårdsmöjligheten" dök upp utefter Tasmaniens ostkust. Ett smalt sund in i sjölä och en fin ankring just som solen gick ned och vi kunde summera en rätt ok överfart över ett beryktat vatten. Lite vind på dagarna och lite för mycket på nätterna. Med våra nya erfarenheter av vindrodrets kapacitet blev det autopilot under nätterna! Sjön blev snabbt brant och hög på låringen strax efter mörkrets inbrott och vi ville inte återuppleva osäkerheten med att vindrodret inte skulle greja våra lite för stora segel. Å andra sidan kunde vår nyreparerade vindgenerator fixa nästan hela strömbehovet, trots medvind och grov sjö.

Nu är vi så i kustnära vatten igen där det finns ankringsplatser inom dagseglingsavstånd. Kusten och öarna är lite stora så riktig skärgård är det inte, men hyfsat skyddade ankringsplatser finns här och där.

Vår första ankring styrdes av vindrikt-

ningen och vi skriver nu två dagar före jul. Vindutsikten för dom närmaste dagarna gjorde att den lämpligaste ankringsplatsen till julafton låg passande alldeles invid Little Christmas Island. Och så blev det.

**VI KALLAR DET ANKRINGSPLATSER** för några egentliga skyddade ankringsvikar är det inte fråga om. De flesta är i ena änden av en lång sandstrand där man hoppas komma undan vind och vågor.

Vårt byte av ankringsvik på julafton tog oss tvärs över Great Oyster Bay, 9 sjömil, i 15-20 m/s bidevinds segling. I den krabba sjön var det inte helt enkel segling. I halvtid rullade vi in kryssfocken och startade motorn, för att med en kraftigt revad stor och 20° lutning mer kontrollerat ta oss till andra stranden. En av de tuffare seglingar vi gjort!!

På juldagen, efter en lugn kryss i sex timmar, baxade vi in oss i ostkustens förmodligen minsta vik, Whalers Cove, och band upp oss med fyra landlinor plus ankaret väl nerdraget på 8 meters djup. En riktig "Patagonare" skulle man kunna säga.

Piloten talade bara om svajankring över dålig botten utanför "vår" lilla vik!

Här blev vi liggande i två nätter och njöt av naturens skulpturer. Sandstenen är så lättroderad att de mest fantastiska konstverk formas av vind och vatten. Flera vitbukade örnar underhöll oss flitigt under dessa två dagar.



När kvällskylan och mörkret föll kröp vi ner i båten för lite skrivarbete innan sömnen tog över. Under natten vaknade vi av ett himla "fågelsnackande". Konstigt tänkte vi, fåglar under dagen och sen en hel skock under natten.

Men visst, det var pingviner som hade sin nattsamling på klipporna runt båten.

Andra natten var vi beredda med ficklampa, men att få mer än en glimt av dom små pingisarna var inte lätt.



**NÄSTA STOPP, SAFETY COVE**, ligger på väg in i viken Port Arthur. Under rundningen av udden in dit, vid Tasman Island fick vi fotofrossa. Hela udden och mycket mer består av lava som stelnat i pelform.

Den som sett ön Staffa i Skottland förstår hur mäktig denna syn är.

Till saken hör att Staffa är en liten fluglort i jämförelse...

Som tur var hade vi ingen vind eller sjö att brottas med utan kunde på nära håll beskåda det hela.

Port Arthur har ett eländigt förflutet.

Här låg ett av Australiens många fånganstalter, delvis nu i form av ruiner, men med en dokumenterad grym historia. Allt i en bländande vacker miljö!

Efter två nätter i Safety cove var det dax för Hobart, just samma dag som flera av deltagarna i racet Sydney-Hobart anlände. Under rundningen in till Port Arthur hade vi nästan plattvatten, men nu

under rundningen av kap Raul var vågorna stora och branta. 2-3 knop genom vattnet som max under två timmar mot söder tär på tålamodet. Lägg till en byig fallvind mellan 5 och 15 sekundmeter rätt i sidan så förstår ni situationen! Men efter denna pärs fick vi belöning genom vridande vind som tillsammans med en ny kurs mot norr och Hobart gav oss en fin läns i full speed. Trots det! blev vi på väg in mot stan omsegelade av en av segeljättarna. Men vi hade förstås jollen på släp!

Dagen efter kom en hel armada i mål som deltagit i Melbourne-Hobart. Senare visade det sig att även ett Launceston-Hobart race genomfördes under samma tid.

**VI FICK EN BRA PLATS** i Royal Yacht Club of Tasmania som ligger 25 minuters promenad från centrum. På årets näst sista dag gjorde vi stan och tittade på alla racingbåtar i hamnen.

Hobart med ca 200 000 invånare (dryga 500 tusen i hela Tasmanien) är en trevlig håla.

Nyårsafton toppade temperaturligen med 38 plusgrader i skuggan och väldigt lite vind. Vi inväntade nyåret i båten och lagom efter barnfyrverkeriet kl 21.30 började ett magnifikt åskväder med blix och dunder men bara lite regn. Som på beställning drog vädret österut och lämnade plats för tolvslagets fyrverkeri, och därmed är 2009 och denna loggen slut.

**ANNIKA & BJÖRN, S/Y LINDISFARNE**

