

ARC 2011

Från våra utsända Barbro och Pekka Karlsson

Drömmen blir verklighet

Hans Hansell och dottern Hanna från Limhamn i Skåne förbereder sig inför ARC-starten i Las Palmas. Efter ARC-seglingen till St. Lucia fortsätter de jorden runt med World ARC via Panama och Söderhavet till Australien, Sydafrika, St. Lucia. Deras båt, en Sun Odysse 49 med det passande namnet Working on a dream, är döpt efter en låt av Bruce Springsteen. Det är pappa Hans som länge har drömt om den här seglingen, berättar Hanna.

Hans är filosofie doktor i ekonomi vid Lunds universitet, han har seglat hela livet och har tidigare ägt en Linjett 31. Hanna är bibliotekarie och har jobbat som lärare. Hon hittade OSK när hon sökte på internet. De är medlemmar och uppskattar tidningen och hemsidan, men har inte kunnat delta på några möten.

–Vi valde att delta i World ARC eftersom vi då får hjälp med formaliteterna i Panama och kanalavgiften ingår i anmälningsavgiften, förklarar Hans. Vi blir ett 30-tal båtar som går från St. Lucia och seglingen därifrån tar 15 månader. Vi är tillbaka i Sverige i juni 2013. Hans ser mest fram emot St. Helena, där han ska besöka huset där Napoleon satt fängslad, och som



Besättningen på "Working on a dream". Bakre raden: Ralph Tobiano och Angie O'Neal från Australien. Främre raden: Hanna och Hans Hansell från Limhamn.

fortfarande finns kvar. Hanna, som har dykcertifikat, ser mest fram emot att få dyka i Söderhavet.

De har förberett sig med att ta en tredagarskurs i Sea Survival på RYA i England, Hanna har gått utsjöskjeparkursen i Sverige. Båten är utrustad med både SSB-radio och satellittelefon, duogenerator, watermaker,

solpanel, AIS Transciever, kyl och frys. –Vi försöker ha så enkla saker som möjligt, så att vi kan laga själva om det behövs, förklarar Hans. – Nu har vi snart gått igenom allt och börjar fundera på om vi ska gå rumblin eller mot Kap Verde. Väderrapporter hämtar de från European Medium Range Forecast, Meteo France och gribfiler.

Dinghy Race

Dinghy Race är ett kul jippo varje år veckan före ARC-starten. Det är uppdelat i två delar: först ska man skaffa sig en position

genom att ösa så mycket vatten som möjligt på motståndarna, sedan gäller det att ta sig fram fortast möjligt en kort sträcka inne i hamnen och samtidigt kasta vatten på motståndarna för att hindra dem att ta sig i mål. I år deltog OSK-laget med kapten Stefan Hugosson från S/Y Shaddock. De sägs ha kommit på tredje plats och Stefan fick hämta en

stilig buckla under applåder före kvällens barbeque.

Vela Latina

I samband med årets ARC inbjöds deltagarna att provsegla den klassiska kanariska båttypen Vela Latina. Det är en urgammal träbåt utan köl med ballast av sandsäckar och latinsegel. Det var ett 30-tal som nappade på erbjudandet att lära sig grunderna i den svåra konsten att segla de här båtarna med hjälp av instruktörer, däribland Pekka Karlsson, S/Y Corona Aq.

– Det är otroligt jobbigt att vid slag få över bom och segel, och snabbt hinna förflytta sig till motsatta sidan, säger Pekka.



Don Pedro

Don Pedro på Texaco-macken i hamnen i Las Palmas är en klippa för alla seglare. Han finns alltid där för att hjälpa till. "No problem" är hans svar på allt. Han hyllades som en kung av hundratals seglare under 30-årsfirandet av hans skapelse Dinghy Race.



Lindisfarne i Alaska och Kanada – november 2011

Några utdrag ur loggar som i sin helhet finns på www.sailaround.info, men först lite fakta från årets segling:

Sedan starten i april från Nya Zeeland har vi tillryggalagt 10 400 sjömil. Det gick åt drygt 7 000 att komma till Alaska via Tahiti och Hawaii på 47 dygn under gång.

Hela resan omfattar 200 dygn varav vi varit stillaliggande i 50 och seglat dygnet runt i drygt 50. Det har blivit väldigt många motortimmar, totalt 760, speciellt på slutet i Kanada, där vi seglade en dag av 30, på en sträcka av nästan 600 sjömil, och motorende i drygt 100 timmar.

Kodiac i Alaska till gränsen mot Kanada

Efter händelselösa 35 sjömil av överseglingen från Kodiac till fastlandet fick vi syn på en karaktäristisk rak och hög ryggen kranbalksvis i lovert. Var det verkligen sant? En knapp minut senare hade vi ett späckhuggarpar alldeles på vår låring som sen passerade akter om oss, bara tjugo meter bort i kvällsljuset. Det blev fantastiska bilder, något liknande har vi inte sett under våra sex år på haven. Detta är en av de många tjuvningarna med cruising; nästa minut kan bjuda på just den där upplevelsen man drömt om, utan någon som helst förvarning.

Söderut från Petersburg

Tidvattenströmmen är betydande här och går åt olika håll samtidigt i det 20 sjömil långa sundet (om norra delen har nordgående så har södra delen sydgående och tvärt om). För att få medström hela vägen ska man lämna hamnen två timmar före högvatten. När vi kom till "mitten" hade strömmen

redan vänt och vi fick lagom medström hela vägen ut i Sumner Strait. Halvvägs ner i Wrangell Narrows såg vi spår av den kraftiga vinden från fredagsmorgonen. Massor med nedblåsta träd, en del med husskador som följd.

Senare fick vi höra att Snow Passage, söder om Sumner Strait, hade loggat 45 m/s i medelvind och över 60 m/s i "byarna" så det vi erfor i Petersburgs hamn var bara en antydning om hur det var strax söder om oss.

När vi passerade Sumner Strait fick vi en fin slör ner mot Snow Passage, som nu låg helt stilla med en svag nordost.

Tidigt på måndagsmorgonen och tätt efter land seglade vi mot Ketchikan i tuffa fallvindar. Det är en kompromiss att segla nära land. Vinden blir extremt byig, men sjön hinner inte bygga. Efter Meyers Island, där vi övernattat, tog det oss en stund att komma in under land och bara den korta sträckan, en

knapp sjömil, gjorde sjön hysteriskt brant. Några hundra meter från land seglade vi sen i "smult" vatten med vind mellan 5-15 m/s. Tack vare halv vind fungerade en revad stor och en nästan full genua, som i byarna fick släppa en del vind i toppen. Full fart, nästan sex knop över grund trots en dryg knop emot.

Ketchikan, Alaskas södra gränsstad

Klockan ett, efter trettiofem sjömil regn och tuff segling, var vi förtöjda vid City Floats i centrala Ketchikan. Till skillnad mot publika flytbryggor i vikar och småsamhällen, tar de större samhällena betalt mellan 15 – 25 \$ per natt.

Vi gick till tullen för att kolla proceduren för utklarering och träffade på en "terrier". När han förstod att vi inte

enligt alla konstens regler ringt tullen i varje "stad" började han tala om böter, konfiskerad båt, aldrig kunna återvänd till USA och så vidare... Det är ju inte läge att då berätta att de tullare vi trots allt ringt eller träffat inte varit det minsta intresserade. Vi ursäktade oss istället och påstod att tullarna vi trots allt träffat i Dutch Harbor inte informerat oss om denna rapportering... Lyckligtvis kom vi ihåg hans danskklingande namn och killen i Ketchikan kände honom. Om det var därför han nöjde sig med en skriftlig varning som vi fick skriva under vet vi inte. I alla fall blev han allt vänligare när han fått visa sina muskler och tipsade oss om att annullera vårt cruising permit innan vi lämnade USA för att enklare få ett nytt nästa år. Man kan nämligen inte få ett nytt när man redan har ett giltigt, och man måste vara 15 dagar ur landet innan man kan få ett nytt.

Problemet med rapportering är att tullen bara har telefonnummer, men det är i princip OK med mail eller annan kontakttväg. Men det finns inget system för annat än privata mailadresser! Lösningen blir för vår del i fortsättningen att



Johns Hopkins glaciär i Glacier Bay med Mt Fairweather i bakgrunden.



Grisslybjörnarna i Geographic Harbor var helt koncentrerade på att fånga lax, trots att vi var bara tioalet meter ifrån dem.

utnyttja möjligheten att via VHF rapportera till Coast Gard, vilket tullkillen sa var helt OK. Det är inte lätt att hänga med i alla turer... Det var nämligen inte OK att bara meddela hamnkaptenen som vi gjort.

I Ketchikan låg Ariel IV, som gick nordvästpassagen förra sommaren, under presenning och väntade på att Eric och Birgitta ska återvända nästa år. Ariel hade klarat fredagsmorgnens blåsning galant, förtöjd närmast land med fören mot den värsta vindriktningen. Flygplatsen tvärs över hamnen hade mätt upp 35 m/s från sydost.

Från Alaska till Kanada

Väderprognosen för de närmaste dagarna lovade kuling på Dixon Entrance, ett vatten som vi måste passera för att komma till Kanada och Prince Rupert där vi skulle klarera in. Vi bestämde oss för att utnyttja tisdagens sydväst och segla ner mot Dixon och invänta bättre väder i Foggy Bay, en välskyddad ankarvik på fastlandet öster om Duke Island, 55 sjömil norr om Prince Rupert, men fortfarande i Alaska.

Ute i Tongass Narrows mötte vi en massa flyttimmer. Isberg visar 10-15 % av sin volym över vatten, men de här stockarna, en del flera kubikmeter, flöt ibland knappt över vattnet!

Dessutom var en hel del väldigt mörka. Seglingen i sydosten ner till Foggy Bay blev fin i lagom vind för fulla ställ och en knop medström. Men stockarna! Ständig koll för att inte segla på nån bamse. Småbitar dunkade ofta mot skrovet och nu förstår vi verkligen varför man inte seglar här på nätterna!

Den första oktober bar det av i soluppgången, efter fyra dygn i ankarviken, för att hinna de 55 sjömil innan tullen gick hem i Prince Rupert. Strax efter nio blekte det ut alldeles och en svag

dyning från söder kunde märkas. Nu blir man misstänksam, är det ny vindriktning på gång eller..? Portland Inlet, som är gränsfjorden mellan USA och Kanada, är smått ökad för att under lugna förhållanden ute i Dixon Entrance skicka ut en extremt kall fallvind från bergen i nordost. När denna vind med kulingstyrka möter tidvattnet på väg in i fjorden blir sjön brant och hög. Vi hade den rakt i sidan så den bromsade inte farten, som låg strax under åtta knop genom vattnet, men det blev stundtals både kallt och blött.



Nordic Lady (tidigare White Wings) med Janne och Lisbeth från Stockholm framför Lindisfarne i Juneau. HR 39 där emellan är från Seattle.

Ytterligare krydda på tillvaron var att vi seglade rakt mot solen och i den röriga glittrande sjön var det svårt att se stockar och kelp.

Vi seglade på en stock, som väl var av det mindre slaget, 30 centimeter i diameter och fem meter lång, men det får en att undra vad som händer när den där riktiga bamsen ligger i vägen. Vi såg flera så kallade deadheads, såna som står vertikalt och knappt flyter. En av dem hade säkert en diameter på nära metern och stack bara upp då och då i vågorna.

British Columbia i Kanada

Sista timmarna in till Prince Rupert gick vi för motor över ett nästan spegelblankt hav. Sällan har väl tesen "vädret skiftar snabbt på havet" varit mera välfunnen!

Den 11 oktober startade vi söderut mot Inside Passage i regn och motström. På tredje dagen kom vi till Bishop Bay, som med sina varma källor är ett måste. Vi kom fram vid tvåtiden i solsken med knölvalar lojt simmade omkring i viken. Vi förtöjde vid flytbryggan, som under säsong har åtskilliga båtar förtöjda utanpå varandra. Vi hade hela härligheten för oss själva, förutom de fem knölvalarna som verkar vara stationära i viken.

Badet är ett litet skärmtak över en bassäng, 4x4 meter med ett litet tvättbadkar utanför som fylls på genom breddning från den heta bassängen. Ett mycket enkelt och smart sätt att få folk att tvaga sig före inträdet i den rena varma bassängen. Stora delar av eftermiddagen låg vi i badet, filosoferade och drack vin, naturligtvis efter en noggrann tvätt i badkaret.

Fredag morgon var kall och klar. Valarna kallade på uppmärksamhet och dagen ägnades mest åt valfotograferande i solsken. Tidig salladsmiddag och kvällsbad med stearinljus och fotogenlampa. I det klara kalla vädret blev vattenångorna mytiska i det levande ljuset.

Lördag förmiddag var vi åter på gång ut i motströmmen i Ursula Channel. Döm om vår förvåning när vi hade en knop med oss. Nere i Fraser Reach

skulle det vara medström, och det var kanske lika förvånande att det stämde. När tidvattnet sen var emot, "läste" vi fjorden och tänkte på hur en flod strömmar när den meandrar. Följde bakvattenkanter och lyckades på det viset ofta ta oss fram i medström trots tidvattnet emot.

Sista stoppet före Queen Charlotte Sound över till Vancouver Island blev Millbrook Cove på norra sidan av Smith Sound, dit vi kom strax före klockan fyra. Kombinerad ankardram och sundowner i T-shirt och solglasögon! Inte precis vad vi var vana vid från de senaste två månadernas blåst och regn.

Två dagar senare var vi ankrade bredvid Liva med Jan och Gunilla från Göteborg i en vik på ön Harbledown, öster om Queen Charlotte Strait och norr om Johnstone Strait, precis där övärlden mellan Vancouver Island och fastlandet börjar.

Upp med ankaret, ja det tror ni ja! Kättingen kom upp så långt att det gick att ta loss snubberlinans hanfot, men sen var det stopp. Vi satt fast i botten med 40 meter kätting ut. Kättingkroken på däck fästes på kättingen och



Knölvalar i Bishop Bay, British Columbia.

ankarspelet frikördes, varefter Annika backade och körde framåt för att lossa kättingen. Vi kom både "hit och dit" åtskilliga meter under dessa manövrar, men fortfarande var kättingen sträckt.

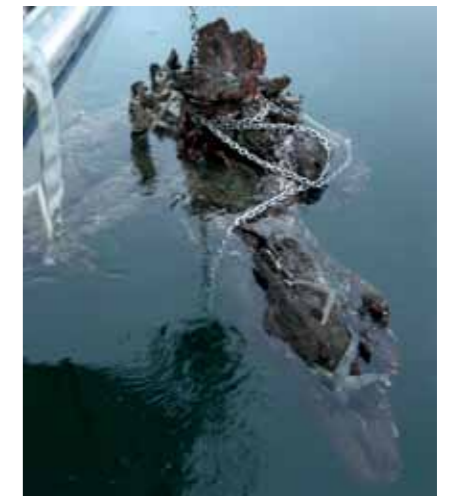
Vi förstod nu att vi satt i något som flyttade sig på botten. Till slut klarade ankarspelet att sakta lyfta det vi satt i. Upp från mörkret kom ett "paket" inslaget i kätting.

Det visade sig vara en stor stubbe med långa rötter som kättingen snott sig kring åtskilliga varv. Vi lyckades nätt och jämnt få paketet över ytan och en tamp kring rötterna så att vi kunde avlasta och linda av kättingen med stubben hängande i tampen. När vi fått av de flesta varven släppte vi stubben, med kättingen avväxlad med kättingkroken för att inte få ett ryck i spelet om stubben skulle fastna igen på vägen mot botten. När stubben väl var på botten kunde vi koppla in ankarspelet igen och utan ytterligare problem hämta hem resten av kättingen.

Vi får nog fundera på om inte vår teknik med bojar på kättingen som vi använder bland koraller vore bra även i dessa vikar, fulla av rester från skogsavverkning. Hittills har vi trott att det bara gäller att ha returlina på ankaret, för att få upp det "bakvägen" om det fastnar i skrot eller stubbar på botten. Men det är uppenbart problem även med kättingen. Näväl, det gav oss

Upp med ankaret strax efter nio, men alldeles som Björn börjat vinscha upp kättingen upptäckte han tre vargar på stranden dryga hundra meter bort. Naturligtvis, tysta som möss, plockade vi fram fotoprylar och försökte få användbara bilder, trots avstånd och lite ljus. Tysta som möss var en reflex, vargarna hade ju faktiskt inte reagerat på ljudet från ankarspelet!

Under dryga fem minuter kunde vi beundra de välväxta djuren när de



Skogsavverkningen i framförallt Kanada skapar ofta problem för sjöfarten. Den här stubben orkade ankarspelet nätt och jämt flytta.

sökande vandrade fram i strandlinjen, för att längre bort på stranden försvinna in i skogen. Fascinerande att inte bara höra talas om vargen utan också få se den, och detta händer i vår sista "skogsankring" för säsongen. Snacka om sista chansen!

Ute i Seymour Narrows var det en hel del kraftiga strömvirvlar som ville styra båten lite hit och dit, men inget som ens förorsakade ökad hjärtfrekvens. Men bra medfart fick vi, långa stunder med drygt 10 knop över grund, en fart som toppade på 13 knop. Läser man beskrivningar över strömande sund verkar det som vi aldrig upplever mer än hälften av den hastighet man anger.

Sedan den 3 november ligger vi i vår vinterhamn i Ganges på Salt Spring Island och förbereder Lindisfarne för vintervila.

Text och foto:

Annika Koch & Björn Christensson