

Lindisfarne - Forgas 37 - 7,5t (>9t utrustad)

Portugal till Antarktis, via önationerna i Atlanten vidare via Brasilien, Uruguay, Argentina och Chile.

2006

Resan startade i Göteborg den 1 maj 2005.

Vi övervintrade i Portugal med siktet inställt på Sydamerika.

16 april - 28 maj 2006	Lagos i Portugal till Gran Canaria .....	2
28 maj - 25 juni 2006	Gran Canaria till Salvador, Brasilien via Cape Verde .....	4
26 juni - 25 juli 2006	Salvador med omnejd plus Amazonas djungler .....	7
26 juli - 30 augusti 2006	Itaparica - Vitoria.....	10
30 augusti - 5 oktober 2006	Vitoria - Piriápolis.....	12
5 oktober - 25 november 2006	Piriápolis - Mar del Plata.....	18
25 november - 10 december 2006	Mar del Plata - Falklandsöarna .....	22
11 - 28 december 2006	Falklandsöarna till Ushuaia Argentina .....	24



16 april - 28 maj 2006 Lagos i Portugal till Gran Canaria

Efter ett drygt 6 månader långt vinteride (det vet ni väl att Björnar går i ide!) i Lagos kastade vi loss halv nio på söndagsmorgonen den 16 april. Kursen sattes med hänsyn till vindprognosen lite mer syd än direkt mot Madeira, 450 sjömil i sydväst.

Vi var rätt tröttkörda efter några intensiva spurtveckor i Lagos. Det var mycket som skulle fixas innan avsegling. Våra nya pilotböcker över sydamerika talade sig varma om att inte spara på att göra båten självförsörjande. Det finns inte mycket av båtillbehör eller marinor på den kontinenten och det som finns kostar många gånger mer än i Europa. Denna information bidrog naturligtvis till den långa lista av åtgärder vi skulle pricka av innan avfärd.

Nu kom ett högtryck med fin nordvind emellan så en del punkter har vi i fortfarande kvar, men i Las Palmas måste det bli färdigt!

Lagos kan sammanfattas som en mycket bra övervintringshamn, bra klimat (kortbyxor nästan hela vintern), nära till centrum med marknad, affärer och fin gammal bebyggelse, välskyddad hamn både mot väder, fiskebåtar och eventuella illasinnade personer och sist men inte minst ett fungerande live-aboard umgänge med cirka 50 bebodda båtar. Vi trivdes verkligen bra och saknar flera av de vänner vi fick där. Mest saknar vi Tord och Pia på s/y Ayla som vi umgicks flitigt med hela tiden, bland annat gjorde vi en resa till båtmässan i London och en veckas segling tur o retur Gibraltar i februari. Ayla seglar nu som de flesta i Lagos mot Medelhavet.

Nåväl, iväg kom vi och med en kanonfin halvwind på mellan 7 och 14 sekundmeter som blåste oss på rekordtid till Madeira. Tre dygn minus två timmar tog de 450 nm till Porto Santos. Så fort har vi inte seglat så länge, sex och en halv knop under tre dygn!

Vi angjorde i gryningen och konstaterade efter en promenad till marinakontoret att säsongen var nog inte på topp. Två båtar på svaj i hamnen men för övrigt var det gardinerna nere. Trots våra darriga sjöben kastade vi loss och fortsatte de 30 sjömil till Madeira (det är som att komma direkt från Skottland och inte gilla någon av Göteborgshamnarna utan gå vidare till Skagen istället, det är svårt med perspektivet ibland!).

Vi gick till den fina och nästan klara marina Quinta de Lorde alldeles på nordoständen av ön, förtöjde, sköljde av båten och gick en lång promenad upp i bergen och naturreservatet som omfattar nästan hela udden. Trots att marinan inte hade toa o duschar färdigt så togs full avgift ut. I vårt fall 28€ och inget lågsäsångspris.

Tillbaka till båten var det mat och sova som gällde. Vi hade inga problem med proviant, det mesta som inköpts för överseglingen var kvar... Dels blev resan snabbare än planerat, men framför allt var vi inte särskilt sugna på mat i den gropiga sjön så trots halvwind var vi ibland duktigt sjösjuka. Björn drabbades dessutom av migrän som tillsammans med hans nacke gjorde andra natten till en mara. Det är naturligtvis inte särskilt intelligent att dra direkt ut i Atlantsjö efter sex månaders stillaliggande och dessutom vara rätt slutkörd. Men kommer de rätta vindarna mås te man ju passa på, det är ju trots allt segling vi håller på med.

Efter en blåsig natt med mycket fallvindar gick vi tidigt på förmiddagen till Funchal. Nära land var det nästan vindstilla så vi motorerade två timmar till Funchal, bla förbi den ombyggda eller snarare tillbyggda flygplatsen. Funchal hade tidigare en av världens besvärligaste flygplatser, kort bana och branta berg på tre sidor. Nu är banan förlängd (EU-pengar) med en enorm betongbro på höga pelare som delvis står i Atlanten. Detta innebär naturligtvis att turisttrycket på Madeira ökat markant sedan vi besökte ön i början av 90-talet, något vi senare kunde konstatera på Funchals gator.

Nu var det visserligen blomsterfestival som väl bidrog en del till turisttrycket.

Apropå blommor, för de som uppskattar dessa är Madeira nästan alla årstider ett blomster- Mekka med våren som en absolut höjdpunkt. Funchals alléer med blåblommade Jakarandaträd är världsberömda. Dessa stod i full blom under de dagar vi var där. Man behöver inte vara botanist för att uppskatta denna enorma blomsterupplevelse. Madeira är också en geologisk upplevelse. Den som drömmer om Island men tycker det är väl kallt o regnigt kan få en stor portion liknande natur men

med väsentligt högre temperatur.

I Funchals Yacht hamn fick vi plats på piren utanpå en tysk Elan 45;a, en charterbåt med de bägge ägarna ombord som låg och väntade på ett nytt backslag. Det var praktiskt för oss som fick en "ponton" mellan oss och tidvattenskajen, men tråkigt för dom som fick ligga och vänta i flera dagar och dessutom betala 2000 € extra för flygfrakt mm (+backslaget).

Framför oss låg Mareld med familjen Zander från Källö Knippla. Vi var inte helt oförberedda på att dom kunde vara i Funchal genom tidigare mailkontakt, men man måste ju passa på när vinden blåser åt rätt håll, så man vet ju aldrig. Nu blev det fem trevliga dagar med mycket prat, mat och en del lek. Emil och Ludvig, 10 och 8 år har ju en hel del energi...

Mareldarna hade tillbringat vintern på Kanarieöarna efter att ha avbrutit sin planerade treårssegling och var nu på väg hem över Madeira, Azorerna, Irland osv. Det blev naturligtvis en hel del prat om varför och det kloka i att ta dom rätta besluten.

Vi har också en del erfarenhet av det där med att ta nya beslut. Vi vände ju söderut vid Island i augusti, visserligen ett inte på något sätt lika genomgripande beslut som att vända hem, men man förstår ändå känslan, och att man måste vara beredd att ompröva sin situation när nya fakta dyker upp. Vi konstaterade tillsammans att alla beslut är rätt, så länge man får vara tillsammans och ha det bra, om det sen är i Pacific eller Knippla spelar mindre roll.

Det kändes märkvärdigt tomt när Mareldarna lämnade mot Azorerna, vi hade ju haft så fina dagar tillsammans, bla med cocktailparty på två tyska örlogsmän, dit vi blev inbjudna tack vare Ralfs jobb som helikopterpilot (Ralf hade nödlandat under en manöver på ett systerskepp).

Dagen efter dom lämnat Funchal blev det båtfixning, när man prioriterar umgänge måste ju nåt komma i kläm, för att vid femtiden lämna mot Kanarieholmarna och Lanzarote. Seglingen började med motorgång och vattentillverkning i en timma tills vi kom fria från land och nordvinden kom åt. Återigen fick vi en fin halvvind som stod sig de 270 sjömil till marina Rubicon på Lanzarotes sydspets. Tyvärr var väl våra fysiska förutsättningar att tåla den rätt bråkiga sjön fortfarande inte dom bästa, så någon njutning blev väl inte seglingen trots den perfekta vinden. Märkvärdig sjö som trots fritt spelrum och stort djup envisades med att vara kort och krabb. Den långa dyningen ville inte runda till sjögången förrän alldeles på slutet.

Till nästa långetapp måste vi skärpa oss och vara bättre förberedda, både fysiskt och mentalt. Bla har vi bestämt oss för att ha minst två lagade mål mat förberedda att bara värma. Vi har varit bortskämda med att Annika galant klarat att kocka trots sjögång, men den här Atlantsjögången verkar ta tid att vänja sig vid.

Marina Rubicon var en fin anläggning, inte alltför dyr, 18€, och med fina dusch och toalettanläggningar, nått man inte kan beundra Funchals i övrigt charmiga marina för.

Bebyggelsen runt Rubicon är helt turistifierade och saknar nästan helt en naturlig by-eller stadsbildning. Känns så långt man kan komma från det vi vill se och uppleva.

Naturen är "ökensteril" men är tilltalande i sin ödslighet. Naturen och badstränderna öster om marinan är fina att vandra i, med mycket upp och ner genom olika raviner. Det är som vanligt i torra områden där det nästan aldrig regnar, när det gör det så är det med besked och då "vimlar det" av små floder som skär raviner i det snustorra landskapet. Det känns inte så lite motsägelsefullt att detta torra landskap är så fullt av vatteneroderade raviner.

Vår båtgranne var en trevlig engelsman som byggjobbar på Lanzarote. Han hade för nåt år sedan köpt sin 30 år gamla båt i Chicago, lystrande till namnet "Sommarsång". Enda förklaringen han hade var att det ju bodde en massa svenskättlingar i Chicago. Man stöter ibland på det mest oväntade kombinationer.

Efter tre dagar med promenader, tvätt och lite båtpyssel gav vi oss så iväg på lite öhoppning. Första etappen blev kort, bara 7,5 nm tvärs över till Fuerteventura där vi ankrade vid ön Lobos. Känns skönt att inte ligga i en marina för första gången på länge.

Vi firar ju dessutom årsdagen av vår avfärd från Göteborg. Ett år fyllt av nya intryck och eftertanke. Har vi gjort rätt som lämnat nästan allt och gett oss av? Alla vänner? Ibland blir man

fundersam.

Men just nu känner vi att detta är rätt, man lever bara en gång och man kan inte vara på mer än en plats i taget. Man påstås ju sällan ångra det man gjort, men väl det man tänkt men inte gjort!

Slö start nästa dag som bar söder ut efter Fuerteventuras ostkust. Vinden skulle vrida tillbaka till nord om två till tre dagar, så vi tog det lugnt för att inte komma för tidigt till sydudden och skuttet till Gran Canaria som är 50 sjömil rakt västerut. Med den västliga vinden var Poerto del Castillo ingen bra natthamn. Dessutom var det fullt med charterbåtar. Hamnen är liten, trång och extremt dyr, så någon förlust var det inte att vända ut igen och segla vidare till playa de Pozo Negro som är en rätt skyddad ankarvik som gav skydd för den sydliga dyningen. God ankarbotten men väldigt speciell omgivning med några hus och en husvagnscamp.

Dagen därpå var det nästan ingen vind så vi avvaktade till lunch innan vi startade motorn och gick mot sydspetsen och Poerto de Morro Jable. Vinden kom frampå eftermiddagen och vi fick en fin segling. Väl framme vid hamnen möttes vi av starka nordvästliga fallvindar, vilket var helt enligt piloten som varnat för fallvindar inne i hamnen på upp till 25m/s. Så starka var dom lyckligtvis inte nu utan höll sig klart under 15m/s. Vinden slocknade strax efter solen så vi fick en lugn natt innan vi på torsdagsmorgonen seglade över till Gran Canaria och Las Palmas som vi nådde vid fyratiden efter en fin halvindssegling.

I Las Palmas har Ellinor med stockholmsparet Anders och Catherine som vi träffade i Cascais i höstas övervintrat. Det blev ett trevligt återseende. Det är väldigt roligt när det inte bara är avsked!

Efter angöring och formaliteter, Spanjorerna har mycket papper, kvistade vi över till Ellinor där vi sedan blev kvar till långt in på natten, väl förplägade med mat och dryck.

Nu skall vi passa på och göra de sista förberedelserna innan vi lämnar "västvärlden" och alla dess möjligheter till furnering mm. Fredagen ägnades åt en stadsvandring och mathandling med Catherine som guide. Mycket fotvandring kors och tvärs i Las Palmas centrum som är en riktig storstad. Hela lördagen gick vi en bergsvandring tillsammans med Catherine och Anders. Vi åkte bil ner till sydänden av ön och klättrade/vandrade sedan under 5 timmar upp och ner i berg med vidunderlig utsikt. Vi hade dessutom turen att se Teneriffas vulkan Teides snöklädda topp ovanför molnen. Nu skall vi ligga här i Las Palmas en dryg vecka och få allt färdigt innan vi lämnar för La Gomera och därefter Cape Verde.

Slutligen, Atlanten, vilken vind!

Jämn och nästan ständigt närvarande. Det är skillnad mot Medelhavets ryckiga förhållanden som pendlar mellan för lite och för mycket vind, väldigt sällan lagom. Detta har alla sagt om de två haven, men man måste uppleva det själv för att verkligen ta det till sig.

Kan vi nu också komma till tals, eller till tåls, med sjögången så blir detta nog riktigt bra.

28 maj - 25 juni 2006 Gran Canaria till Salvador, Brasilien via Cape Verde

Planer är bra, men man måste vara flexibel. Vår "vecka" i Las Palmas blev tre! Men så är det med trevlig samvaro, fina bergspromenader och en massa bra båtfixande.

Söndagen den 28 maj lättade vi och seglade söder ut mot Cape Verde. Fin vind som dog mot kvällen när Gran Canarias landeffekt tog slut. Vi fick använda järngenuan åtskilliga timmar under natten och förmiddagen dag två. Men vinden kom tillbaka och vi fick lagom nordvind som möjliggjorde plattläns med spirade segel hela vägen till Cape Verde .

Mycket bekväm segling tack vare vår kryssfock som vi planskotar "bakom" storen och därmed får båten att inte pendla utan lutar några lagom-grader mot kryssfockens lä.

Mindelo, Sao Vicente angjorde vi i kvällsmörkret lördag den 3 juni efter 800 nm, en segling som egentligen inte bjöd på några överraskningar vid sidan om fisket.

Vi fick en liten lagom guldmakrill på knappa två kilo andra dagen, men sedan var det tomt till sista dagens morgon med 70 nm kvar till Cape Verde. Då "small det" och reven tjöt ut ur rullen. Vi tog fram kniv för att kapa reven innan spö och rulle för iväg, men precis innan reven var slut vände fisken tillbaka mot båten. Vi förstod att det var stort och inte att tänka på att få upp. Men när en två meter lång Blue Marlin hoppar högt upp ur vattnet 50 meter från båten blev vi helt förstummade. Som på den värsta fiskefilm!! Vid fjärde eller femte hoppet lyckades den dra av reven och försvann i djupet. Gissa om vi var lättade, men samtidigt, det hade ju varit...

En halvtimme senare hände det igen. Reven for ut och gick inte att bromsa. Den här gången tog fisken kroken utan att visa hur stor den var. Det är uppenbart svårt att få lagom stora fiskar.

Cape Verde och Mindelo är inte mycket att skriva om. Frånsett att det är skönt med ordentlig dygnsvila, det blir ju lite si och så med det ute på havet när man skall sova i skift i en båt som gungar och inte är precis tyst, så finns det väl egentligen ingen anledning att stanna till här. Butiker är få och varken välsorterade eller prisvärda. Man kan egentligen inte lita på att ens bassortimentet finns, så att tro att man kan komplettera förråden här är överoptimistiskt. Dessutom är nästan allt utom färsk fisk mycket dyrare än i Las Palmas.

Dock skall framhållas att diesel kan köpas skattefritt och med hög kvalitet hos Shell i Mindelo. Obs att det inte är i fiskhamnen, som piloten beskriver, utan i stora hamnen där man tankar med slang direkt i tanken. I samband med tankningen tappas två halvlitersflaskor diesel som plomberas, en till oss och en till Shell som kvalitetsbevis, precis som när dom tankar stora fartyg. Diesel är något billigare än Las Palmas skattefria för 0.7€.

Det blev några blåsiga dagar i Mindelos hamn. Hamnen är mycket skyddad för alla vindar, men fallvindar letar sig ner i hamnen och byar på upp till 20 m/s upplevde flera gånger under de dagar vi låg här. Men det blir inga vågor och ankarbotten är bra, och har man bara bra ankringsutrustning skapar vinden inga problem. Tyvärr drog vinden med sig ett fint sandmjöl som "impregnerade" tampar och täckte allt med ett fast sittande damm. Vad man än tog i så blev man skitig!

Detta blev vår första "riktiga" kontakt med inklarering. Tidigare färd mellan EU-länder har nästan varit som att segla i Norden. Nu blev det hela köret. Emigration och instämpling i pass, tull och hamnmyndighet och sedan hela visan om igen för att slutligen få ett "sjöklaringspapper" från hamnmyndigheterna. Det är ju skönt att veta att dom tycker att man har ett sjövärdigt fartyg! Att dom sen inte har sett båten är ju en annan femma, men formalia är viktigt. Vi hade info från vänner om att hamnkontoret hade svårt att återfinna dokument när dom klarerade ut här för några år sedan. Vi har färgkopierat alla våra dokument, och hamnmyndigheterna är helt tillfreds med våra "originaldokument". Det känns bra att ha originalen inlåsta i båten om "originalen" hos myndigheten skulle förkomma. När vi klarerade ut tog det en halvtimme för dom att hitta våra dokument!

Fredag lunch den 9 lämnade vi Sao Vicente och stävade söderut i en häftig nordan. I sundet mellan öarna accelererar vinden mer än 100%. Vi hade 15 -17 m/s i ryggen under tre timmar innan vi kom fria från land och vinden blev normala 7-8 m/s som sen höll i sig hela natten fram till morgontimmarna då den åter ökade när vi passerade öarna Fogo och Brava.

Vädret och vinden visade sig från rätt sida. Klart väder och bra nordvind, kanske i svagaste laget, men hellre det än för mycket. Under första tre dygnen såg vi några fartyg och hörde några på VHF. Talade även med en seglare som vi hört anropa ett lastfartyg. Seglaren kryssade norrut och hade varit på väg från Kapstaden i 26 dygn. Kändes häftigt för oss som bara var tre dygn från Cape Verde. Efter det såg eller hörde vi inte något fartyg på 6 dygn!

Rutten från Cape Verde till Brasilien är inte helt lätt att bestämma sig för. Man skall passera stiltjebältet strax norr om ekvatorn, doldrums, där det är så smalt som möjligt och sen skall man utnyttja sydostpassad och nordvästströmmen söder om ekvatorn. Våra två olika piloter rekommenderade lite olika lösningar, så vi valde själva. Vi seglade rakt söderut så länge vi hade vinden i ryggen och efter doldrum, när vinden kom från sydost höll vi så högt det var bekvämt för att kunna angöra Brasilien i öppen vind. Vi hade läst om en båt som kryssat i motström utefter Brasiliens kust ner mot Salvador och det ville vi naturligtvis undvika om möjligt.

Planen fungerade, inte minst tack vare att strömmen som skulle sätta mot väster söder om ekvatorn

fortsatte envist mot syd och sydost och var stundvis över en knop. Vi tjänade därmed både fart och höjd!

Doldrums med sina squalls och stiltjebälten är ju lite ökända och när vi fick första duvningen så tänkte vi att skall det vara så här i några dygn så blir det jobbigt. Vi såg mörka moln och eftersom det var första squallen drog vi in alla segel precis lagom till ösregnet började. Ösregn... det var slagregn som under inverkan av vind på 25 m/s slog ner all sjö och gjorde sikten obefintlig. Visserligen hade vi räknat med att få hjälp av regnet att skölja av den skitiga båten, men att det skulle ske med högtrycksvatten hade vi inte drömt om... Allt blev "kemiskt" rent, tyvärr tog regnet också med sig även en del fett i leder och lager, så det blir en del underhåll när vi kommer i hamn. Att man känner sig liten under dessa förhållanden behöver väl inte sägas. Man funderar på om det finns något fartyg där ute i regnet. Radarn som ser i dimma har ju ingen chans att se genom dessa regnbyar. Vi snurrade runt, ja vi försökt styra mot vinden hela tiden för att hålla båten torr bakom sprayhooden, och vi styrde ömsom norrut, västerut, söderut... det var helt surrealistiskt, utan kompassen hade man ingen aning om vilket väderstreck man stävade mot. Efter 15 minuter bedarrade vinden och regnet till mera normala förhållanden, 15m/s och normalt regn. Sjön hann inte bli grov pga att vinden snurrade och vågorna piskades ner av regnet, men nu började sjön att växa. Vi stävade någon timma för motor tills förhållandena stabiliserat sig och vi kunde hissa på och segla bidevind mot sydväst. Lyckligtvis vred vinden och lugnade ner sig några timmar senare så att vi kunde återta vår sydligare kurs i måttlig sjö. Det är klart mera ansträngande att leva i en båt som lutar 15 -20 grader och dessutom inemellan rullas av sjöar som kommer tvärs. Det senare innebär ibland att sjöarna letar sig ända upp till wincharna och ibland, som tur är sällan, till och med in i sittbrunnen.

Ekvatorn passerades lördagen den 17 juni kl 11. Helt odramatiskt och i fin vind och sjö.

Under våra sista dygn innan "landfall Brazil" blev vinden mer aggressiv. 15 - 17 m/s och vågor på 5-6m. Atlantvågor inte att jämföra med Skagerack och Nordsjön som tur är. Avståndet mellan vågtopparna är flera båtängder så några överfallande brytande Nordsjövågor är det inte frågan om, men icke förty så kommer dom lite "uppifrån" och man känner sig ganska liten där nere i vågdalen. Vi seglade halv vind så vi hade dessutom vågorna i sidan när vinden ökade, vilket den naturligtvis gjorde mitt i natten. Vi föll av mot väster för att invänta dagsljus och bättre kunna bedöma förhållandena. Vi fick några stänksjöar in i sittbrunn, annars förlöpte natten rätt ok. På morgonen kunde vi konstatera att styrbords stuvutrymme, som låg nere i lä, fått in en hel del vatten då lucktätningen inte är heltät. Det gick heller inte att starta motorn utan att alla kontrollampor lös och motorlarmet tjöt. Vi måste köra motorn två timmar var tredje dag för att göra vatten. Med fem dygn till närmaste land och 50 liter vatten kvar i var det inte kul att ha problem med motorn. Vad göra?

Vi drejade bi för att få lite stabilitet och lugnare rörelser på båten. Sen tömde vi stuvten tillräckligt för att Annika skulle få plats och komma åt baksidan på motorpanelen. Det hade tryckts in vatten under panelen och stänkt ner kopplingar, framför allt en mångpolig koppling med alla kontrollfunktioner. Sötvantentvätt och torkning gjorde anläggningen som ny. Nu startade motorn fint igen, utan ljus och ljudackompanjemang. Ibland behövs det inte mycket för att man skall känna sig lycklig...

Efter två timmars motorgång var vattentanken åter full och vi kunde fortsätta seglingen utan motorljus och med motorpanelen väl förtejpädd i väntan på nästa sjö. Hur det nu var så fick vi nästan inte in någon mer sjö i sittbrunn, trots att sjön gick lika grov i två dygn till och att vi återtog vår sydligare kurs.

Vårt fiskafänge fortsatte att bestå av för stora fiskar som inte ville upp. Dock fick vi efter tio dagar en tillräckligt liten fisk, en guldmakrill på 6 kilo. Det blev mat för flera dagar.

Enklast och godast blev att göra fiskfärs med god kryddning och bräsa till fiskbullar. Dom gick åt både till lunch och middag. Gulmakrill har en tendens att bli väl torr vid grillning och stekning.

Allting har en ände heter det ju och även denna långa etapp var snart över. Vår tur med "planering" höll i sig. Vår waypoint 20nm sydost om Salvador angjordes i gryningen den 25:e och vi knöt fast i bryggan kl 13 00 nästan på timman 16 dygn från Cape Verde och 1921 sjömil genom vattnet och verklig väg 2200 sjömil. Strömmen har alltså hjälpt oss framåt i nära 300 nm. Vi tyckte det gått lite lusigt men när vi talat med långseglare på bryggan, så var deras reaktion att det var en ovanligt snabb översegling. Strömmen som av någon anledning var med oss hela tiden och att vi faktiskt seglat på mål i en mjuk kurva utan att behöva kryssa, samt en mycket snabb passage av stiltjebältet, bidrog nog starkt till den relativt snabba överfarten.

När vi summerar överseglingen kan vi konstatera att det visserligen blir lite långsamt ibland, särskilt på nattvakter. Men med lite böcker och framför allt talböcker på natten, god mat, brödbak mm så går tiden. Vi får ju dessutom tid att fundera och planera den fortsatta resan tillsammans i "lugn och ro".

Ett fåtal fåglar, några delfiner och en hel del flygfisk tillsammans med en portugisisk örlogsman är vad vi kan rapportera från djurriket. Den portugisiska örlogsmannen är en elak manet som ser ut som två delvis rosa plastpåsar lite slarvigt hopknutna så det bildas två luftblåsor. En fungerar som segel och den andra som flytkropp. Under sig släpar den spiralformade brännrådar i blått.

Tack vare Watermakern kunde vi duscha i sötvatten varje eftermiddag när solen dalade och sedan ta på oss inför natten. Man lever ju utan kläder på dagen när kroppen "rinner" och använder sen samma torra kläder som kvällen innan. Det blir på det viset inte så mycket tvätt. Våra sjöben som vi förlorat under vinteruppehållet i Lagos fick vi tillbaka under färden mot Cape Verde. Om inte hade nog dessa 16 dagar varit en jobbig upplevelse.

I Salvador marina Centro Nautico låg tiotalet långseglare, två svenskar, tre fransoser, en tysk, en från Schweiz, en Irländare och en engelsman, dvs med oss var det 30% svenskar! Vi började med att gå till den nya (och dyrare) marinan i hopp om att det skulle finnas tvättmaskiner för självbetjäning. Nu gjorde det inte det men vi stannade en natt som kostade ca 200kr. Vi tog en promenad till Centro Nautico som ligger innanför den stora hamnens pirar och såg att där fanns plats bland långseglare och dessutom till en tredjedel av kostnaden.

Vi har nu legat i citymarinan i några dagar och inklareringen pågår fortfarande... Hamnbasängen är så stor att en orolig sjö letar sig in och gör att vi ligger och rycker i förtöjningarna hela tiden. Salvador ligger i en stor bukt som rymmer flera öar och har mängder av ankringsmöjligheter och några marinor. Om nån dag går vi nog tvärs över bukten till ön Itaparica vars hamn är klart lugnare.

Nu skall vi ta det lugnt, bunkra mat, se på stan, prata runt med båtgrannarna och kanske hitta en resa in i Amazonas.

Vi tänker inte fortsätta söderut förrän tidigast i slutet på juli.

Det är ju vinter här på södra halvklotet. Salvador med omnejd har tropiskt klimat så här är det lagom varmt, 25-30 grader med 26-28 grader i vattnet, men längre söderut gör sig vintersäsongen påmind.

## 26 juni - 25 juli 2006 Salvador med omnejd plus Amazonas djungler

Vi börjar nu efter en månad känna oss rätt hemma i Brasilien, framför allt här i Bahia bukten. Första veckan gick åt till tvätt och inklarering. Inklarering är ett kapitel för sig. Brasilien och tydligen hela sydamerika har inga särskilda regler för fritidsbåtar, så vi blir hanterade som vilket handelsfartyg som helst. Kan ju låta ok, men om man betänker att det finns dokument som fritidsbåtar normalt inte förfogar över så blir det genast lite komplicerat. Först är det immigrationsmyndigheten, i det här fallet en person som "går" från fartyg till fartyg och stämplar passen. Men inte småbåtar! I vårt fall tog marinan hand om passen och fixade instämplingen, och det särskilda dokument, med stämplar, som man har här i Bahia, en service som Piloten inte sa ett ord om. Därefter var det hälsomyndigheten. Vårt fartyg fick inte vara besmittat med någon farso! Stort frågeformulär med frågor typ; hade någon dött på överresan? Var rättbekämpning utförd?

Osv, synnerligen relevanta frågor för en liten fritidsbåt. Enda relevanta var väl att dom kollade besättningens vaccinationsintyg, gula febern osv. Sedan skrevs det ut ett intyg med flera stämplat på om att fartyget var smittofritt.

Med dessa två dokument begav vi oss så till tullen. Det visade sig att dom inte var särskilt intresserade av vad vi medfört från tidigare land, men väl av båtens värde. Värdet skall sedan ligga till grund för eventuella böter och för införselavgift om man stannar för länge i landet! Det gäller naturligtvis att få ett så lågt värde som möjligt! Nu återstår bara hamnkaptenen som skall ha kopia på alla dokument, våra egna och de av myndigheterna här utfärdade. En diger papperslunta. När vi så småningom lämnar Bahia bukten så skall vi klarera ut hos immigration och hamnkaptenen. De olika regionerna skriver mao ut nån form av papper som gäller passen, så trots att vi rör oss inom Brasilien skall passen och de vidhängande dokumenten förevisas och stämplas i hamnar framöver. Nu har det redan visat sig att pappershanteringen i verkligheten varierar kraftigt från hamn till hamn, men det vet man ju inte i förväg och tusan ta den som inte har rätt papper när en noggrann myndighetsperson dyker upp. Nu finns det flera seglare som struntar i pappren då dom har varit här för länge och alltså inte kan visa upp sig. Men deras hamnmöjligheter blir rätt begränsade och de löper även risken att bli ertappade i ankarvikar, även om det förefaller vara en liten risk. Böter och "utvisning" från regionen blir resultatet om man blir upptäckt.

Efter första veckan började vi forska efter en möjlighet att ta oss till Amazonas djungel. Efter att ha kollat flodbåt och buss visade sig enda vettiga alternativet vara flyg till Manaus via Brasilia., en flygresor på över fyra timmar exklusive mellanlandningar. Brasilien är ett stort land! Vi fick hjälp av en resebyrå att pussla ihop flygbiljetter, hotell i Brasilia och Manaus samt det viktigaste, Ariau Tower djungel-lodge med tillhörande turer in i djungeln.

Vi lämnade den skumpiga marinan i Salvador för att finna en lugnare och säkrare plats att lämna båten på under vår utflykt. Brasilien har i de flesta städer en eller flera privata båtklubbar, som oftast välkomnar gästande båtar. Vi fann längre in i bukten Aratu IATE båtklubb som hade bojar för gästande båtar. Perfekt väderskydd utan dyning och med rimligt bra bevakning. Vi gjorde upp om att komma dit med båten och lägga den en vecka, få hjälp med taxi till flygplatsen och så vidare. Allt detta låter nog självklart och lätt, men när personalen inte talar ett ord utom Portugisiska blir det minst sagt komplicerat... Nåja, med teckenspråk, papper och penna fick vi bokad arrangemanget och seglade tillbaka ut i Bahia bukten där vi ankrade mellan öarna Frade och Bom Jesus.

Här låg vi två nätter ibland Mangroven helskyddade för väder och vind för att sedan segla ut till Itaparica några dagar innan det var dags att segla tillbaka in till Aratu. Lite spännande var det att komma in till sekretariatet. Hade våra förhandlingar om plats fungerat eller skulle dom vara helt oförstående. Det visade sig trots språkförbistringen att alla papper var ok och bokningen var ok, dom undrade bara varför vi kom kl fem när vi sagt vid tretiden!!! Det är uppenbart viktigt att alltid sätta en ETA med mycket god marginal för att inte orsaka funderingar om var man tagit vägen.

Taxi till flygplatsen morgonen därpå och sen flyg till Brasilia där vi övernattade för att få se på den omtalade staden. För en tekniker som sysslat en del med planering är det fascinerande att se en stad som planerats från ett obebyggt landskap och ett tomt ritpapper. Till och med sjöar har placerats efter behov.

Nu kan man naturligtvis alltid ha synpunkter på om det har blivit bra eller... Men stora öppna ytor med breda mångfiliga trafiklösningar i städernas centrala delar är inget man normalt ser. Staden liknar inte någon annan stad, delvis beroende på den speciella tillkomsten, men också på grund av den moderna arkitekturen. Kul att ha sett en stad som byggdes från noll på fem år när man läste om den i skolan i slutet av 60-talet! Det är i dag en i allra högsta grad levande och pulserande stad. Den ursprungliga centrala staden har form av en fågel där alla kontors- och administrationsbyggnader återfinns i kroppen och vingarna utgörs av hotell-, affärs- och bostadsområden. Numera är även omgivningarna utbyggda och det finns flera förstäder av betydande storlek.

Dag två flög vi vidare till Manaus, Amazonas huvudstad där vi möttes på flygplatsen, bussades och båttransporterades på Rio Negro ut i djungeln till hotellet. Hotellet består av en mängd hotelltorn



sammanbundna med landgångar på höga pålar, knappt möjligt att beskriva, måste ses!

[www.ariau.tur.br](http://www.ariau.tur.br)

Nu var det högvatten så vattnet var överallt, strax under de lägre landgångarna. Vid lågvatten, november till januari är vattnet 10 -12 m lägre och då är hela anläggningen torrlagd och inte alls lika lättillgänglig. En annan finess med högvattnet är att det finns nästan inga myggor! Vi som förfasat oss för alla malariamyggor i djungeln. Tack vare det sura vattnet i Rio Negro dör alla mygglarver. Vi fick inte ett enda myggbett under hela vår vistelse här. Det var totalt sett väldigt lite flygfän i djungeln och faktiskt har vi inte någon stans i Brasilien stött på insekter så som vi är vana från nordiska länder. Mycket skönt.

Efter frukost bar det iväg redan kl 8 ut i djungeln. Alla transporter sker med stora kanoter som tar 25 passagerare och drivs av en större utombordare. Vi hade tur och hamnade i en liten grupp med bara tiotalet personer, så det var gott om plats och det blev snart nog en god och otvungen stämning mellan gäster och vår engelsktalande tyske guide. Han bodde i Manaus sedan en massa år och hade arbetat i djungeln, både i Peru, Colombia och nu i Brasilien, större delen av sitt liv. Förmiddagen ägnades åt vandring i djungeln med beskrivning av allehanda växter och trädets läkande och helande egenskaper. Även de motsatta, dvs giftiga och farliga gavs exempel på. Det är inte lätt att utan en mängd förkunskaper klara sig här inte. En lian kunde man hugga av och dricka innehållet ur, en annan snarlik innehöll cyanid... Tillbaka till hotellet där en omfattande lunchbuffé var uppdukad. Sen var det ut igen för att se hur befolkningen lever på fiske och även odlar marken. Ananas, Manioke, Brasiliennöt, vilket visade sig vara våra Paranötter, mm.

Bad med vilda skära floddelfiner stod också på eftermiddagsprogrammet. Annikas delfin tog fel på fisken och hennes hand! Men släppte taget när den upptäckte att "fisken" gjorde motstånd. Inga bestående men, men två ordentliga avtryck från delfinens tänder. Det finns olika sätt att fira sin 50-års dag på!

Vi hade tre fina dagar med aktiviteter på förmiddagar och eftermiddagar, samt en kvällsaktivitet då vi först fiskade, metade, Pirayor och sedan när mörkret lagt sig fångade en Kajman. Kajmanen kan bli 6 m lång och man har fångat en på 5 m i området för något år sedan. Av säkerhetsskäl var "vår" kajman bara en knapp meter. Men kommer en sån lös i kanoten... Brasilien har infört stränga regler för jakt på vilda djur och då särskilt kajmaner. Man får inte ens hålla djur i fångenskap, så alla djur kring hotellet är helt fria, om än inte särskilt vilda. Fåglar kommer precis som hemma till fågelbord och andra matställen. Apor utfordras också, om än sparsamt för att inte översvämma området. Hotellets balkonger är täckta med hönsnät för att inte aporna skall ta sig in och stjäla allt löst.

Fjärde dagen hade vi helt för oss skälva och tillbringade merparten med att vandra runt på dom omfattande landgångarna i anslutning till hotellområdet, över 3 km gångar in i djungeln och utefter Rio Negro.

Vi såg en hel del olika fåglar, allt från Papegojor, Kungsfiskare, Hägrar, Fiskhök, Vävar fåglar och Gamar. Däremot var andra djur inskränkt till Krokodiler, Sengångare, ormar och tre olika sorters apor.

Efter lunch fjärde dagen blev det transport in till Manaus och hotell. Vi gjorde Manaus och framför allt det berömda drygt 100 år gamla Operahuset innan vi begav oss ut till flyget dagen därpå. Manaus är en fantastisk stad, särskilt om man betänker dess läge mitt inne i djungeln och dess historia. Uppsvinget kom i samband med upptäckten av gummiträdet i slutet av 1800 talet. Gummi fanns bara i Amazonas och det drog till sig "gummibaroner" från Europa som tjänade enorma pengar, vilket också syns på byggnader från den tiden. Gummiträdets frön smugglades så småningom ut från Amazonas och efter några år fanns en produktion i Malaysia som med sina plantager och bättre jordmån snabbt konkurrerade ut Manaus. Gummibaronererna flyttade hem till Europa och Manaus föll tillbaka. Idag är Manaus sedan länge en blomstrande storstad, centralort för hela området med en stor hamn med omfattande containertrafik. Den gamla operan är renoverad till nästan sin forna

glans och överdåd. Verkligen en upplevelse att känna dessa mycket speciella historiska vingslag och atmosfär.

Väl ute på flygplatsen började en något komplicerad hemresa. Vårt flyg var fem timmar försenat! Vi skulle dessutom byta flyg sent på kvällen i Brasilia, och detta fick till följd att flygbolaget inte lät oss flyga med till Brasilia med det försenade planet, där vi naturligtvis skulle ha missat vår anslutning och flygbolaget fått inkvartera oss på hotell till dagen efter. Först skulle vi få en "väntlistepå" kl 3 på natten, men vid 24 tiden "dök" plötsligt en plats upp på "vårt" flyg dagen därpå

Det var bara att bita i det sura äpplet, ta en taxi in till Manaus igen och hitta ett hotell, naturligtvis på vår egen bekostnad eftersom flygresan inte hade påbörjats... Regler är tydligen lite olika i olika delar av världen, och man är lite offside när man inte kan argumentera på Portugisiska. Alternativen till flyg var ju dessutom noll, vilket inte heller förstärkte vår position. Vi hann med ett indianmuseum innan vi dan därpå tog en taxi till flyget. Denna gång fungerade allt och vi kom till Salvador bara ett dygn och 30 minuter försenat.

Ett av våra problem med förseningen var båtklubben som hjälpt oss med taxiarrangemang till och från flyget. Taxin skulle ju hämta oss mitt i natten och köra oss "genom skogen" till båtklubben. Vi insåg att vi knappast skulle lyckas förklara för en oinvigd taxichaufför på flygplatsen var båten låg. Vi fick tag på vår engelsktalande resebyrå från hotellet i Manaus och dom ringde i sin tur till båtklubben som fixade allt med vår taxi, så när vi klev ut i Salvadornatten stod vår taxikille där och väntade. Han hade även stått där kvällen innan när vi inte kom... Gissa om han fick extrabetalt!?

Framme vid marinan höll grindvakten stenhård koll på vilka människor som hade rätt att komma in på området nattetid. Efter en stunds strulande hämtade han en lista där vi fanns antecknade och släpptes slutligen in. Det var en otroligt skön känsla att komma hem till båten Vi hade dessutom dragit på oss en kraftig förkylning, nåt som inte gjord resestrapatserna lättare. Förkylningen gjorde att vi låg kvar vid bojen hela nästa dag och bara kurerade oss. Sen tackade vi för all hjälp, betalade och seglade ut till Itaparica där vi träffade Göteborgsbåten Pärulan II med Monica och Janne ombord och två norska seglare, Embla och Empire. Pärulan och Embla hade seglat från Afrika till Brasilien, Recife, i några veckor före vår översegling. Här ligger även Kent, en svensk L32:a med namn "Orca", sedan mer än ett halvår. Den norska Empire med Heidi och Eivind kommer via Karibien och ska liksom vi segla söderut så dom kommer vi säkert träffa flera gånger framöver. Nu skall vi i lugn och ro förbereda oss för vidare färd söderut som vi planerar till i början av augusti.

26 juli - 30 augusti 2006 Itaparica - Vitoria

Vi kom iväg från Itaparica först i mitten av augusti. Mest beroende på att det är svårt att slita sig från trevliga vänner och när vi väl bestämt oss så började det regna och blåsa - från syd!

Dagarna i Itaparica förde vi med ömsom arbete och ömsom nöjen tillsammans med trevliga vänner. Pinsamt blev det nog mest av nöjen.

Arbetet bestod mest i att torrsätta Lindisfarne.

Vår bogpropeller hade tappat det mesta av sin verka, så vi antog att propellrarna var påväxta. Sagt och gjort, vid springtidvatten flyttade vi båten in till en kaj med 2m vatten vid flod och 0 vid ebb, och rengjorde valda delar av underlivet. Propellrarna som tappat sin giftfärg var kraftigt bevuxna, samt två av tre vattenintag. Bägge med galler! Toalettens vattenintag var helt rent, men motorns och watermakerns intag var nästan täta. Det är nog läge och fundera på varför man har galler! Det sitter intagsfilter på alla tre, oavsett galler. Vi kommer så snart tillfälle bjuds att bryta loss "pinnarna" i gallret. (Enkelt med en grov skruvmejsel). För övrigt var botten nästan ren, trots gammal antifouling (våren 2004).

Vi hann också besöka Anders Eriksson och hans fru Betulia tillsammans med besättningarna på

norska Embla och Empire, samt Göteborgska Pärlan II.

Anders (känd från "I Shackeltons fotspår" och Ulvesunds båtvarv) är numera Brasilienbo på heltid. Tidigare delade han sig mellan Ulvesund på svenska sommarhalvåret och Itaparica på Brasilianska sommarhalvåret.

Vi hade en mycket trevlig söndagseftermiddag i deras nya hus på Itaparicas "havskust". Till huset hör ett antal mindre hus som hyrs ut till gäster, 100 m från beachen!!

Kan rekommenderas. Kolla själva på deras webb: [www.boibrasilien.com](http://www.boibrasilien.com)

Vår första etapp var bara 70 nm från Itaparica till Morro Sau Paulo, där vi ankrade för natten en bit upp i floden. Mycket lagom start efter 6 veckor utan sjörullning.

Ytterligare 45 nm söder ut kom vi till Camamu. Kusten utanför floden Marau där Camamu ligger är grund och svårnavigerad. Lite vind gjorde att vi var sena och hade ont om tid att finna en ankarplats innan det var nermörkt. Man saknar verkligen ljusa sommarnätter. Med lite motorstöd och lite tur var vi på plats strax efter sex, en halvtimme efter solens nedgång. Vi kom att tillbringa hela sex dagar i floden.

Vi hade kommit över en waypointlista för sträckan uppströms till staden/byn Marau, en sträcka på 15 nm som inte har några som helst djupsiffror i kortet. Sträckvis var vi enligt kortet dessutom en bra bit upp på land. Listan fungerade fint och vi hade aldrig mindre än 4m vatten.

Vi ankrade utanför byn där vi övernattade.

Vi besökte sedan lördagsmarknaden där vi naturligtvis bunkrade vad som bjöds, oxfilé, tomater, vitkål, paprika mm Oxfilé låter som en onödig lyx, men i den här värmen hänger inget kött till sig och blir alltså inte särskilt mörkt. Faktum är att skall man inte tillaga köttet genom att koka det länge är det bara filén som duger (om man inte vill tugga väldigt länge!),

Efter två nätter uppe i floden och en fotvandring genom mangroven över halvön och ut till havet, gled vi ut till öarna innanför mynningen där vi ankrade några dygn i väntan på att en envis hård sydvind skulle vrida.

På väg över den smala halvön satt en gubbe i skuggan utanför sin bananodling och väntade på kunder. Vi var nog dagens enda köpare. Ca 7\$ för en stock småbananer.

Det gick verkligen ingen nöd på oss i den omgivningen. Fina promenader, bra bad och paddelavstånd till flera små restauranger.

På vägen ut till havs övernattade vi i flodmynningen utanför Barra Grande för att bunkra och få en längre promenad ut till havet. Handlingen var bra, internet ur funktion, promenaden fin men den gungande ankringsplatsen klart tveksam.

Mycket långgrunt och med dyning från havet. Vi flyttade oss inför natten ut mot revet för att få mindre dyning vilket fungerade bra, men det känns lite spökigt att ha brytande sjö knappt 100 m bakom båten. Efter en lite gungig natt gav vi oss av ut på ett, efter tre dagars blåsande, ganska upprört hav. Med vågor mot land och med tidvattnet i ryggen blev det en väldig berg och dalbana för att komma över grundområdena och nå ut till havs. I dessa lägen är verkligen GPS en tillgång. Loggen visar under stundom bara någon knop i den branta motsjön, men GPS:en talar om att vi gör 3-4 knop över grund, så straffet är tidsbegränsat. Väl ute gick det bättre, men gammal motsjö och lite för lite bidevind är inte vad Lindisfarne gillar. Fram mot natten försvann korssjön, vinden ökade och vred mot nordost. Det blev plötsligt en helt annan tillvaro, man kan knappt tro att det är samma hav.

Efter två dygns segling var vi framme vid ögruppen Abrohlos, naturreservat känt för sina valar och fågelkolonier.

Valarna, knölval, träffade vi på redan vid angöring av öarna, mellan oss och vår tilltänkta ankarplats simmade en ko med kalv. Man varken kan eller får "flytta" på dom så det var bara att på respektfullt avstånd avvakta tills passagen var fri.

Norska Empire som seglat nån vecka före oss från Itaparica och hämtat gäster i Vitoria låg för ankar just där vi tänkt ankra. Med även häckankaret ute gick det bra att få plats med två båtar i "viken". Efter gemensam angörare blev det sen två dagar med fågel och valskådning från ankrad

båt. Vi hann även med en del fiskskådning vid våra snorklingsövningar.

Gribbfilen (vindinformation via mail) hotade med sydvind igen om nåt dygn, så tredje dagens morgon drog vi iväg. Ja iväg och iväg. Vi hade ju även häckankaret ute och det är ju inte bara bra. Sista natten vred vinden så vi fick den i sidan, men sjön akterifrån, vilket nästan omöjliggör upptagning utan att lägga loss förliga ankaret (om man inte har mer 100 m kätting). Så det blev lite manövrer i blåsten. Kätting med boj/fender och flytande fånglina till stävankaret överbord och sen upp med häckankaret. Sen var det bara att motorera fram till bojen och hämta upp kätting med vidhängande ankare. Skall ni kopiera detta så kolla vad kätting väger och jämför med bojens flytkraft! Vi sänkte mer än halva bojen, så det var tur att det inte var djupare.

Efter dessa morgonbestyr bar det av med plattläns och spirade segel i full fart mellan valarna ner mot Vitoria för att hinna fram före nästa sydliga kuling. Vinden friskade och det blåste nästan kuling hela vägen till Vitoria (180 nm) som vi nådde efter 26 timmar, lagom till vinden mojnade före vindvridning.

Segla mellan valar! Vi såg massor av knölvalar (11,5 - 15 m och 25 - 30 ton), en del nästan på båten. En ko med kalv (4-5m lång vid födsel) dök upp på kollisionskurs i den ruffa sjön strax babord om oss. Det var svårt att avgöra åt vilket håll dom var på väg men efter lite vinglande fram och tillbaka allt eftersom valarna ändrade kurs passerade vi slutligen bakom dom. Med spirade segel är det inte så lätt att väja så det blev nog lite för nära.

Kon slog ett kraftfullt slag med stjärtfenan i vattnet för att markera sitt missnöje. Vi var så nära att vi såg hur stjärt- och ryggfenan dallrade.

Vi lämnade Abrolhos tillsammans med Empire ( Bavaria 42) och har därför en del bilder på valar med Lindisfarne i bakgrunden. Bilder som vi fått av dom. Mot kvällen revade vi för natten och var sedan två timmar efter dom i hamn.

Så här efteråt undrar man hur många "flytande grund" vi var nära under natten ner mot Vitoria. Men vi såg, eller kände, inga valar under natten. Det var skönt att förtöja vid en boj i den skyddade yachthamnen i Vitoria. Natten, med bara revad stor, blev det väldigt stökig och rullande i den grova sjön och då är det alltid extra skönt att vara framme och kunna koppla av i en stillaliggande båt. Nu skall vi besöka polisen och förlänga vårt uppehållstillstånd i Brasilien med ytterligare tre månader och sedan invänta nästa nordanvind som skall ta oss ner mot Rio med delmål Cabo Bôzios, 180 nm åt sydväst.

30 augusti - 5 oktober 2006 Vitoria - Piniápolis

Så var då vårt Brasilianska äventyr från Salvador och söder ut över efter drygt tre månader i detta fantastiska land. Vi ligger nu och "hämtar andan" i Piniápolis marina (Uruguay) och förbereder oss inför nästa äventyr, Södra Sydamerika - Patagonien.

Vi startar med en liten sammanfattning av våra tre månader som givetvis är färgade av den del av året vi varit här och av vilka platser vi besökt.

Brasilien har varit fullt av överraskningar och fina upplevelser. Först och främst ett alldeles perfekt seglingsområde, seglingsbart året om, både vindar och temperatur i luft och vatten är ok hela året ner till söder om Rio. Lite grunt utefter en del kuststräckor och i många flodmynningar, så djupgående seglare har begränsningar på många ställen.

Massor med friankningsmöjligheter hela vägen och billiga marinor ner till Rio området där det plötsligt blir Medelhavspriser. Kusten kan på de flesta delar täckas med dagsetapper. Dock blir det ofta ankning i bekmörker efter 7-tiden på kvällen, man är ju van vid långa ljusa somrarnätter. Med radar och sjökortsplotter går det galant även utan ljus. Men det förutsätter botten utan en massa weed eller kelp för att man skall få bra fäste. Här i Brasilien har vi inte träffat på dessa bottenväxter som är så vanliga och besvärliga i många andra vatten och fått bra fäste direkt utan omankningar. Tidigare är lyckades vi nästan alltid hamna i weed när vi nattankrade och inte kunde lägga ankaret på vita sandfläckar, vilket resulterade i nollfäste med vårt 20-kilos Bruceankare. Nu har vi kompletterat ankingsutrustningen med ett 23-kilos Deltaankare som bättre klarar weeden

och stenhårda sandbottnar. På lösa lerbottnar föredrar vi Bruceankaret.

Folket - Vänliga och hjälpsamma. Är man t ex van vid medelhavsländernas effektiva försäljare och restaranginkastare så förvånas man av att det kan vara så här, nästan inga "påhopp", ibland en diskret antydning om att det finns en restaurang eller en försäljning. Klart befriande att kunna gå och titta på varor och restauranger utan att ständigt bli attackerad med erbjudanden.

Privata yachtklubbar - Dom flesta välkomnar gästande båtar mot en mindre avgift, flera tar inte ens betalt de första dagarna för att sen ta ordinarie avgift (dom kanske är rädda att gäster stannar för evigt om det är gratis!) Det innebär att med normal framfart, max två - tre dagar i hamn, så blir även "marinahoppning" billigt. Apropå marinor, nära de stora städerna rekommenderas det att man inte lämnar båten obebakad för ankar i någon vik, utan använder de väl bevakade yachtklubbarna eller marinorna.

Vi varken såg eller hörde talas om några incidenter under våra tre månader, men det är ett delvis fattigt folk och i storstadsområdena förekommer en hel del droger som anses vara en av orsaken till all bevakning och försiktighetsåtgärder. Den välbeställda delen av befolkningen rör sig inte hur som helst på gatan, utan åker bil, taxi eller buss mellan de olika "reservaten". Vi brydde oss lite om sådant utan rörde oss som vanligt. Dock gick vi inte på skumma barer eller i slumkvarter efter mörkrets inbrott, men det gör vi inte i Europa heller!

Billigt - Vi har redan nämnt hamnavgifterna som oftast är symboliska, och även i övrigt är prisnivån kraftigt under Europa. Dock är importerade varor belagda med en importavgift, så tex franska ostar som finns till salu på välsorterade supermercados kostar massor.

Bröd. Det finns nästan bara "korvbröd", ibland kan man hitta nåt som liknar fransk baguette, men det är tyvärr sällan. Men det finns gott om billigt mjöl och baka eget går ju bra! Gasen är billig. Tomaterna är billiga men smakar tyvärr inte så mycket. Utbudet av inhemska frukter är fantastiskt och vi har blivit fruktsalladsfreakar. Det handlar som alltid om att anpassa sig till det lokala utbudet.

Dricksvatten går att hitta på de flesta ställen, men se upp, inte sällan har man två "sorter", en för båtvtätt och en för att dricka.

Inklarering och utklarering är ett kapitel för sig. Brasilien består av flera delstater/regioner som tillämpar regelverket lite olika. I princip skall hela proceduren med hamnmyndighet, tull och passpolis (+ hälsomyndighet) genomgås i varje angjord ny region och hamnmyndighet. I praktiken hanterar yachtisarna det lite si och så. Vi klarerade in i Salvador och även ut ur regionen Bahia i Salvador, sen gav vi oss inte "till känna" förrän i Rio där vi besökte passpolisen och försökte förlänga våra visum. Vi friankrade nästan bara på vägen dit så det innebar ingen större risktagning och ingen upptäckte vår rationalisering. I Santos klarerade vi ut ur Brasilien för att våra tremånaders tillstånd löpte ut (mer om det senare), men vi seglade sedan vidare söderut med flera strandhugg och stadsbesök utan problem. Åtskilliga seglare hanterade problemet på liknande sätt, en del klarerade aldrig in utan påstår sig ha kommit från Europa igår om dom blev tillfrågade. Det handlar lite om att bedöma risken för böter i förhållande till den ganska omfattande och tidskrävande procedur man måste genomgå i varje hamn om man skall följa ett regelverk som inte ens myndigheterna verka veta hur man skall följa/tolka. Det vore nog på sin plats med yachtanpassade rutiner som marinorna/yachtklubbarna kunde sköta. Vi har inte träffat någon som fullt ut följt regelverket!

Sist DJURLIVET, som varierar med breddgraden. Få sjöfåglar uppe kring Salvador och en bit söderut. Vid Abrohlos blev det en klar ökning av antalet fåglar och arter för att sedan bara öka ju längre söderut man kommer. Delfiner har vi sett lite av men "överallt". Valar främst mellan Abrohlos och Vitoria. Pingviner och Sjölejon i södra Brasilien. Kallare vatten skapar uppenbart förutsättningar för ett ökat djurliv till havs.

En förklaring till det fåtaliga antalet småfågel kan vara att under vår tid i Brasilien så har vi inte störts av några flygfän någonstans. Inte ens under vår djungeltur till Amazonas. Vi har dock drivit

hotellverksamhet för kackerlackor under hela perioden men endast en gäst checkade in. Det finns käcka kackerlacksfällor, "hotell", som man nog ska ha framme hela tiden i förebyggande och kontrollerande syfte.

Efter denna Brasiliensammanfattning är vi nu tillbaka till loggen där vi slutade förra brevet i Vitoria som vi lämnade den 1 september för att segla till Búzios strax norr om Rio.

Vi angjorde yachtklubben på förmiddagen dagen därpå och förtöjde vid en gästboj. Vädret var inte till sin fördel, regn och blåst så att ro iland var inte på agendan. Morgonen därpå rodde vi iland och betalade den för oss överraskande höga avgiften på 170 kr, mer än dubbelt så mycket som vi varit vana vid norrut. Vi vandrade runt i denna mycket speciella omgivning, nästan bara "Europeisk" stil på hotell, pensionat och affärer. Helt inriktat på välbeställda gäster från Rio/Sao Paulo området. Búzios blev känt i Europa när Brigitte Bardot och hennes Brasilianske boyfriend tillbringade mycken tid här. Brigitte sitter i brons på en parkbänk utefter strandpromenaden!

Efter att ha gjort en del inköp av frukt och mat lämnade vi detta dyra, turistiska paradiset och kryssade runt udden till en helt väderskyddad vik för att invänta en vindvridning tillbaka till nordvind. Seglingen här utefter kusten blir lite stakato. Det blåser ofta bra från nordost, men ju längre söderut man kommer blir påverkan av lågtryck med kallfronter tydligare. Fronten passerar på någon dag med hårda sydvindar då man lämpligen tar skydd i någon trevlig vik. Den aktuella fronten tog några dagar på sig, så vi tillbringade fyra lugna sköna dygn i vår vik medan havet mullrade utanför. Rodde iland och gick fina promenader dom dagar det inte regnade. Badade, solade, läste och hade det i allmänhet helt ok.

Så småningom vred vinden och vi gav oss av mot Rio med en mellanlandning och ankring vid Cabo Frio för middag och för att anpassa ankomsten till Rio till morgontimmarna.

Vår anpassning till morgontimmarna kom helt på skam. Vinden ökade under natten och vi seglade alldeles för fort, men att angör Rio i fullmåne kl tre på morgonen med stadens ljus lysande upp siluetten av Sockertoppen och Corcovado, kristusstatyn uppe till vänster är inte helt fel! Det är faktiskt en helt fantastisk känsla.

Det är bara synd att det inte går att bildmässigt förmedla, vilket tyvärr är samma sak med andra fina upplevelser vi har haft nattetid ute på havet. Ögat har en fenomenal förmåga att anpassa sig till det befintliga (nästan obefintliga) ljuset, en förmåga som kameran saknar, särskilt på en gungande båt - slutartiden blir för lång.

Vi navigerade oss in i Riobukten, fulla av förundran över att vi faktiskt på egen köl passerade under den berömda sockertoppen som vi sett på så många exotiska bilder och då aldrig ens tänkt tanken att detta skulle kunna vara möjligt. Förtöjde långsides vid en ponton i Gloria marina. Inte en skäl var intresserade av oss, så vi kröp till kojs kl halv fem och hoppades att diskot på kajen snart skulle tystna!

Dagen därpå ägnade vi oss åt tvätt. Det blir en hel del när man bara ligger för ankar och inte har vatten i slang. Alltså stortvätt efter fem veckors segling, och båten såg ut som jag vet inte vad, allt under uppsikt från Corcovado däruppe på sin klippa. Eftermiddagen ägnade vi oss åt att försöka förlänga våra tremånaders uppehållstillstånd. Brazilianerna själva vet inte hur man förfar, så när vi vid stängningsdags till slut fick klart hur det skulle gå till var det stängt. Vi fick väl sälla oss till dom övriga yachtisarna som tog detta lite lättare. Den "normala" passpolisen gav oss ett kombinerat in- och utrese papper gällande Rio, och med det nöjde vi oss. Vi hade ju fortfarande vår inklarering i Brasilien från Salvador att hänvisa till om det blev aktuellt.

Nu blev det lite bråttom att hinna med en tur till Sockertoppen och Corcovado innan mörkret föll. På grund av trafikchaos på vägen upp blev det inga dagsljusbilder, men väl fina upplevelser och bilder över staden i nattljus.

Vi tillbringade åter en natt med tung diskomusik till kl sex på morgonen, så detta tillsammans med det höga priset i marinan, 380kr under lågsäsong! (det dubbla under säsong och det fyrdubbla under karnevalen, nyår och helger!!!) gjorde att vi efter en shoppingtur lämnade Rio och motorerade tvärs över bukten till grannstaden Niteroi.

Yachtklubben Charitas välkomnade oss och bjöd på introduktionspris för de första tre nätterna, under 200kr för tre dygn! Inkluderande vatten och el och utan diskotek. Niteroi är en lugnare och säkrare stad på buss eller färjeavstånd 30 min från Rio och med en vidunderlig utsikt över bukten mot Rio, väsentligen bättre än de vyer man får ifrån Rio.

Efter tre dygn i yachtklubben vände vinden och vi seglade ner till Ilha Grande, Rios skärgård. Det är lite mer än 70 nm och vi anlände naturligtvis inte i dagsljus utan strax före kl 24. Efter att ha kollat plottern mot radarn vid de första öarna, för kontroll av sjökortets riktighet, var det bara att pinna på till vår utsedda ankarvik Enseada do Abráo, en av de många fina och välskyddade vikarna på Ilha Grande.

Ön är ett omtyckt semester mål för Rio och Sao Paulo bor så här är lika fullt som i juli på svenska kusten under södra halvklotets sommar, december till februari. Nu i september, tidig vår (24 grader i vattnet!), är vi inte ensamma men det är långt ifrån trångt. Nästan varje eftermiddag hittade vi en egen ankarvik under den veckan vi var i denna fantastiska skärgård. Lokalbefolkningen påstår att man kan segla här ett år utan att ankra i samma vik två gånger!

Tillgänglighet och service är också topp. Vi angjorde staden Angra dos Reis i centrum av området. Shoppingcentret hade egna bryggplatser i marinan där vi la till gratis i tre timmar medan vi fyllde på våra matförråd med kundvagnen ända ut till båten och sedan seglade tillbaka ut i skärgården för att ankra i en egen vik. Ja egen och egen. Denna gång hade vi valt en vik som fiskarna använder när dom söker skydd för sydosten. Vid 24 tiden hade vi 35 fiskebåtar runt om oss i viken.

På morgonen när vi vaknade var det bara några få kvar och efter frukost gav vi oss också av mot Parati i den västligaste delen av området. När vi kom runt ön förstod vi varför fiskarna sökt lä. Det var en rejäl dyning som rullade in från havet. Just här vid Ilha Sandri har havet fritt spelrum från syd så havssjön gick rätt in mot ön. Efter några timmars gungande var vi åter i "ölä" och kunde fortsätta skärgårdssegla till Parati, en av de äldsta städerna i Brasilien.

Det är mycket grunt i västra sidan av viken där staden ligger, men vi ankrade på svaj en bit utanför stora bryggan och rodde in till bryggnocken där vi förtöjde jollen mellan fiske och turbåtar. Staden är naturligtvis en turistfälla med massor av restauranger, men den låga genuina bebyggelsen och tidvattnet som vid högvatten omvandlar en del gator närmast hamnen till grunda kanaler medverkar till att staden är en klar sevärdhet, naturligtvis för oss positivt påverkad av off season.

Vi avslutade skärgårdsetappen med två fina dygn i en fullständigt skyddad ankarplats vid Ilha da Cotia norr om Parati-Mirim, ett stenkast innan man kommer ut på havet för den fortsatta färden mot sydväst. Här inväntade vi ånyo en frontpassage med vindkantring för att slippa stängas mot en envis vind, ström och sjö.

Den 18 september lämnade vi Ilha Grande arkipelagen med sikte på Santos. Efter en nattankring vid den gamla fängelseön Ilha dos Porcos seglade vi vidare mot Santos som angjordes i nattens mörker kl 02 den 20:e. Återigen en mörk angöring, så vi ankrade i en vik i flodmynningen för att i morgonljuset gå vidare in i hamnen och IATE yachtklubben som hälsade gästande båtar välkomna med två gratisnätter. (därefter 400kr om dan!)

Nu var det lite bråttom att klarera ut från Brasilien. Våra visa skulle gå ut två dagar efter vår ankomst till Santos och förlängning skulle varit gjord minst 14 dagar tidigare (vilket vi ju försökte i Rio...) Att bara hitta de tre myndigheterna var ett äventyr. Inte ens taxichaffören hittade. Han var av (i ösregn) och frågade sig fram tre gånger innan vi slutligen kom fram. Väl där var dom hyggliga och både stämplade oss in till Salvador och ut ur Brasilien på samma gång. Vi fick skjuts med en fartygsagent till hamnmyndigheten som 5 min före stängning fixade "zarpen" (sjöduklighetspappret) ut ur Brasilien med Piriápolis i Uruguay som next port.

Tullen var som väl var öppna längre, men när vi väl kom dit blev vi inte insläppta för att vi hade kortbyxor! Lite förberedda på detta var vi, så framför vakten tog vi byxholkarna ur rygsäcken och med blixtlås förband vi dom med kortbyxorna. Vakten blev först lite perplex, sen blev han full i grin och hämtade några andra för att se vårt skådespel. Därefter gick det bra att komma in och få ett papper som sa att det var ok att exportera båten ut ur Brasilien.

Nu var klockan strax solnedgång så när vi frågade vilken riktning hamnen låg för promenad tillbaka sa personalen att det var på tok för långt och för farligt. Vi var tvungna att åka buss eller taxi. Nu sker en lite oväntad omsvängning och ifrån att knappt ha släppt in oss följer nu en av personalen med oss två kvarter till busstationen och ser till att vi hittar rätt buss. Man slutar inte att förvånas i både positivt och negativt. Noteras ska att bussresan tog 45 minuter!

Äntligen hade vi nu alla papper för att kunna lämna Brasilien, men pappren "krävde" att vi seglade direkt till Uruguay, nåt som vi inte hade tänkt oss. Så när vi två dagar senare lämnade Santos och seglade till Paranagua sällade vi oss i än högre grad än tidigare till dom som inte helt följer regelverket.

I Paranagua ankrade vi i älven rakt framför hamnkontoret. Ingen är väl så dum att han ankrar där om inte alla papper är i ordning tänkte vi och mycket riktigt, under två dagar var det ingen från hamnkontoret som intresserade sig för oss. Vi rodde in till en ponton med arbetsbåtar för hamnen och frågade om vi fick förtöja jollen. Helt ok, vilket också innebar att den var bevakad eftersom dom hade 24 tim tjänst.

Gammal fin stad där det hade varit mycket enklare att klarera ut (men det alternativet fanns inte för oss på grund av våra utgångna visa). Stora städer = stora avstånd mellan myndigheter och det omvända gäller oftast.

Alla dessa strandhugg var med anledning att vi ville se nåt och eller att det var en front på gång med hårda sydvindar. Det som lockade oss till Paranagua var Lonley Planets beskrivning av tågturen till nästa stad, Curitiba. Vi visste dock inte avgångstiderna och nu visade det sig att tåget gick bara kl 14 på söndagar. Så nån tågresa blev det inte för oss.

Efter totalt fyra dygn i Paranagua med omnejd gav vi oss av mot Porto Belo, där vi ankrade i Enseada Caixa D´Ago i nattens mörker just före midnatt. Strax innan mörkret föll såg vi några fiskebåtar med snörpvad. Innan vi hade passerat alla hade vi räknat in över 40 båtar som for omkring på vattnet som vilsna bolgetingar, jagandes fiskstim. Det var inte helt lätt att med spirade segel navigera i detta getingbo. Fiskarna var väldigt vänliga och vinkade friskt på dom båtarna som var närmast. När sen mörkret kom var det lite vanskligare att avgöra var vaden var, men med lite extra avstånd och naturligtvis en del tur gick allt bra.

När vi vaknade i ankarviken på morgonen låg flera av de fiskebåtar vi mött ankrade utanför oss.

Väderprognosen sa oss att sydvinden skulle komma om ett dygn, så vi körde en sightseeing sväng i Porto Belo före vi seglade söder ut förbi Florianopolis och mot bukten vid Pinheira alldeles där Canal Sul de Santa Catarina mynnar. Vinden dog ut när vi hade tre timmar kvar, vilket naturligtvis förebådade vindvridningen som kom en timma senare. Sista timman fick vi kämpa i motvinden och motströmmen för att komma fram till den rekommenderade viken. Väl där, i mörkret förstås, var dyningen inte att leka med. Vi kröp så nära den sydöstra udden vi vågade och la ut extra kätting och extra dämpare till kättingkroken. Vi säkrade även kättingen på däck, så att ankarspelet skulle vara skyddat om kättingkroken lossade. Ankarsegel upp för första gången på länge, vi hade ju tidigare bra ankrat i floder och liknande platser där tidvattnet vände båten och ankarsegel bara blir fel. I värsta fall hamnar man tvärs och får ett helt annat rörelsemönster än omkringliggande båtar. Men i denna bukt med stadig sydvind var det helt rätt. Dyningen gav oss några riktiga ryck, men inte värre än att vi bedömde det som acceptabelt. Vi tyckte att vi har ju trots allt dimensionerat ankringsutrustningen för tuffa tag.

Vi blev kvar här två dygn i väntan på att nordvinden skulle komma tillbaka. På eftermiddagen dag ett kom en fiskbåt och hojtade på oss. Vi for upp och undrade vad som var på gång. Det visade sig att de förmodligen trodde att vi hade det obekvämt så långt ut i bukten, så vad vi förstod skulle dom ut och fiska i två dagar och erbjöd oss att använd deras boj längre in i bukten. Tänk, allt vi hört om illasinnade fiskare och andra man skall akta sig för! Dyningen hade minskat och vi blev aldrig helt klara på vilken boj (språkförbistringen!) så vi låg kvar för ankar. På eftermiddagen dag två mojnade vinden så det gick att ro in för en promenad och lite förrådskomplettering, vi skulle ju segla till Rio Grande på två dygn. När vi tog upp ankaret på morgonen visade det sig att kättingkroken hade rätat på sig en hel del trots dämpare.



Morgonens vädergribfil på kortvågsradion talade om nordliga vindar de närmaste fem dygnen med bra vindstyrka lite längre ut från kusten. Vi bestämde oss för att anta det budet och tog oss 20 nm ut från kusten innan vi vek söder ut. Helt enligt gribben hade vi nästan ingen vind på vägen ut så tre timmar motorkörning gav oss fulla tankar och fulla batterier. Vinden kom och vi slörade strax i liten kuling mot Piriápolis. Vi hoppade alltså över Rio Grande, dels hade vi varit "olagliga" länge nog, och dels blir det tokigt med korta kuthopp om man skall gå 20 nm ut och 20 nm in igen på en kort kuststräcka. Nu blev det en snabb segling på knappt fyra dygn och 550 nm och fram kom vi som vanligt mitt i natten.

Seglingen bjöd både på stiltje i början, relativt hård vind från norr som vred och gav oss först en fin slör och senare plattläns. Vinden mojnade något på kvällen dag tre för att bli nästan vindstilla med tät dimma på morgonen dag fyra när vi kom in i Rio de la Plata bukten, en dimma som släppte först på kvällen när vinden starkt kom tillbaka. Tredje natten efter att vinden gått ner och sjön lagt sig något var det nästan tyst. Sjön bröt fortfarande här och där, men den höga ljudnivån från ett brötande hav och en "framrusande", ibland surfande båt, var borta. Björn satt vakt vid tretiden när plötsligt någon ropade ute i mörkret. Det var svagt månsken men havet lystes upp av intensiv mareld som lyste i alla små skumbrott runt om och i båtens kölvatten och bogsvall. Stirrandes ut i mörkret försökte vi begripa vad vi hörde. Efter en stund kom vi fram till att detta förunderliga och mäktiga ljud måste komma från valar. Vi hade hört om valsång, men att uppleva detta i kombination med den enorma mareliden var helt fantastiskt. Det är till stor del för såna här naturupplevelser som vi seglar.

Vi angjorde Piriápolis strax före kl 24 och togs emot på kajen av Perfectura Naval som tog vår zarpe från Brasilien och önskade oss välkomna till Piriápolis och Uruguay, sen var det bara och sova. Dan därpå fixade vi med tullen i ett hus bredvid marinan. Ett mycket enkelt dokument skrevs om vad vi hade med oss, mycket summariskt med en del underligheter. Hur många flaskor whisky, champagne och vin var intressant, men om vi hade någon annan sprit var inte på tapeten. Tyvärr finns ingen passpolis i Piriápolis längre sen snabbfärjan från Buenos Aires lagts ner, så vi fick ta oss de två landmilen till flygplatsen vid Punta del Este. Vi hade sån tur att Greta och Ove från Göteborg med Mayflower II skulle ut på en hyrbilsutflykt åt det hållet. Vi liftade till flygplatsen med våra cyklar hopfälda i bakluckan. Stämplade passen hos passpolisen och cyklade tillbaka. Det blev en fin tur över ett böljande landskap ner till kusten som vi sen följde längs kustvägen en dryg mil till Piriápolis. Naturen påminner om en blandning av Skåne, Danmark och karga bergknallar som i Norrland! Så nu är vi enligt alla konstens regler inklarerade i Uruguay, med en lite ömmande bakdel efter den ovana och långa cyklingen.

Det var väldigt kul att få prata lite båt med likasinnade igen, vi hade tre veckor sen Rio bakom oss utan någon direkt kontakt med andra båtmäniskor. Visserligen har vi mailkontakt med flera båtar, men det ersätter inte helt fysik närhet. Här i Piriápolis hade vi stämt möte med Marcie och David från USA som vi tycker att vi redan känner sedan vi haft tät mailkontakt i snart ett år. Dom har gjort en säsong i Patagonien med sin Nine of Cupes och vi får en massa tips och får köpa flytande förtöjningslinor, dunkar och sjökort av dom, vilket behövs för detta speciella område.

I marinan finns också förutom svenskarna Ove och Greta, även Micke från Linköping med sin Jaenneau, så det blev plötsligt lite av en svensk-koloni. Nine of Cupes skall gå mot Afrika och de svenska båtarna mot Rio. Övriga båtar i marinan, från Belgien, Schweiz, Australien och ytterligare en amerikan skall gå söderut mot Patagonien. Kul och nyttigt att diskutera förväntningar och förberedelser.

Marinan är rätt liten men välordnad och med en stor 75 tons båtlift. Tidvattnet är bara nån meter och akterförtöjning är i boj och inte i bottenlina som på de flesta ställen. Bojarna ger en mycket bättre fjädring när surgen går in i hamnen vid hård blåst. Vi har vår avdragna förtamp från Salvador i färskt minne. Prisnivån är klart tilltalande, drygt 70 kr per dygn.

Piriápolis är en ren semesterby byggd för att ta emot rika Argentinare, men ett fungerande samhälle med många bra butiker för i princip alla behov och en suverän grönsaksmarknad varje lördag. Prisnivån är lägre än i Brasilien, med några få undantag för tropiska frukter som inte växer

här. Det är dock dåligt med båtprylbutiker.

Vi möter nu våren för andra gången i år. Blommande syrenträd som luktar precis som vanlig syren. Jordgubbar och sockerärtor säljs på marknaden. Uruguay är mycket mera Europa än Brasilien när det gäller både klimat, natur, dofter och invånare och verkar vara ett lätt land att leva i för oss nordbor, inte minst för att det är så glest befolkat.

Sjölejonen på betongkajen bredvid båten gör att man blir påmind om att vi inte är i Europa.

Vi kommer att ligga här några veckor och fixa med båten inför nästa, mer utmanande etapp ner till Patagonien. På vägen dit ska vi bl a angöra Buenos Aires och Mar del Plata innan vi sedan styr söder ut mot Patagonien där vi tänker angöra Ushuaia nån gång i mitten på december.

Den södra hemisfärens sommar tänker vi sen ägna Beagle-kanalen och de södra delarna av Patagonien, för att mot hösten förmodligen segla tillbaka hit till Uruguay efter en mellanlandning på Falklandsöarna.

## 5 oktober - 25 november 2006 Piriápolis - Mar del Plata

Så har vi lagt ytterligare ett land i Sydamerika bakom oss. Uruguay har verkligen varit en positiv upplevelse.

Folket - trevliga och hjälpsamma särskilt om man är något bevandrad i spanska språket.

Prisnivå - de flesta varor billigare än i Brasilien. Dock något dyrare att äta ute, 75sek för två personer är ju inte dyrt, men dyrare än Brasilien där vi oftast klarade oss under 50 sek.

Marinor - billiga under lågsäsong, men när Argentina har semester skall man inte vara här!

Landskap - nåt mellan södra Sveriges sandstränder med tallskog bakom på mager sandmark och norra Själland i Danmark. Längre in bördigare med stora öppna gräsletter mellan höga kullar som har trädgränsen långt ner, förmodligen för att den magra jorden blåser bort allt högre upp. Ser lite ut som när man åker inlandsvägen och närmar sig Norrland.

Djurlivet, gott om sjölejon och fågel. Framför allt antalet småfåglar och sjöfåglar har ökat markant jämfört med Brasilien.

Tre veckor i Piriapolis försvann fort. Mycket pyssel med båten. Tillverkning av en dagtank för Reflekskaminen var en länge påtänkt förbättring som nu äntligen kom till stånd. I Montevideo tillverkades en liten (9l) rostfri tank som vi nu monterat i babords garderob ovanför kaminen. Detta skall nog en gång för alla sätta stopp för de, visserligen få men ack så otrevliga driftstoppen i värmeanläggningen.

Det största projektet var byte av läckande cirkulationspump. Ett arbete som vi skjutit framför oss sen vi upptäckte läckande glykolvatten efter atlantöverfarten för mer än tre månader sedan. Läckan var inte stor, 0,5l på dessa tre månader, men vi visste inte riktigt var det läckte så vi vågade inte skjuta på åtgärden längre. Anledningen till tveksamheten var läckans ringa omfattning och den mycket komplicerade demonteringen för att komma åt pumpen. Den enda fördelen var att den sitter på motorns framsida, lätt åtkomlig när skyddskåpor, remskivor, kamrem, generatorrem, watermakerpump med sin remskiva osv... var demonterade.

När halva demonteringen var gjord, avvek vi från Pentas anvisning och delade av bakre skyddskåpan för kamremmen och slapp därmed demontera drivhjulen för kamaxel, vevaxel och insprutningspumpen. Vi sparade många komplicerade moment och tid. Vi är egentligen mycket förvånade över att inte bakre kåpan var delad på detta vis från fabrik. Återmonterat ser och fungerar kåporna som före delningen (skruvar i motorblocket och den främre odelade kåpan/locket håller allt på plats.) När pumpen kom loss visade det sig att bussningen kring axeln var på väg att ta slut och läckte genom sina "skvallerhål" som skall skvallra om att bussningen är på G. Vi hade nog kunnat köra flera hundra timmar till, men nu har vi en ny pump på plats som förhoppningsvis skall leva länge. Motorn har gått drygt 3000 timmar. När allt nu var demonterat passade vi på att byta kamrem och dess spännrulle som var lite glapp i lagret.

Provkörning efter ihopplockning gick inge vidare. Motorn ville inte komma igång. Delvis demontering igen för att kolla inställning av vevaxel - kamaxel - insprutningspump. Vi hade lyckats få till en felinställning på insprutningspumpen på några grader och när det var justerat gick maskinen igång

som vanligt, nästan "innan" man vrider startnyckeln.

Vi hann också med en tur in till Montevideo, en och en halv timmes bussresa västerut efter Rio de la Plata bukten. Här bor mer än en tredjedel av Uruguays 3,5 milj, det är alltså en stor stad i ett mycket glesbefolkat land. Det är svårt att få ett grepp på en storstad under en dag när det dessutom regnar delar av tiden. Vi hade sån tur att vår tankleverantör tog sig tid med oss från lunch och hela eftermiddagen och körde oss runt i staden efter att vi ätit lunch i de gamla saluhallarna, som precis som i många av Europas städer var ombyggda till restauranger.

Enorma grillfyror sprakade överallt. I Uruguay gäller att "meat is king". Staden har många trädkantade gator och detta tillsammans med flera parker och torg ger ett intryck av en grön stad, trots att en hel del byggnader i vissa delar är slitna och mycket grå. Vi tyckte nog att tanken blev lite dyr när den levererades, men efter den här eftermiddagen med privat guidning per bil kändes kostnaden inte så tung. Vår guide/tanktillverkare talade dessutom skaplig engelska.

Våra planer på att segla söderut via Buenos Aires la vi på hyllan. Sträckan via BsAs till Mar del Plata skulle mer än fördubblas och detta i en grund flodmynning! Vi kollade färjan och flyget, men det kändes dyrt och fel.

Istället klarerade vi ut från Uruguay och seglade de 220 nm till Mar del Plata som vi angjorde kl 04 (i mörkret vår vana trogen!) söndagen den 29 oktober.

Nu var vi plötsligt i Argentina. Nytt land och nya formaliteter. Men först några rader om hamnen. Många har väl läst om Bris äventyr här. Även Northern Light har haft en äventyrlig infart i den trånga yachthamnen.

Svårigheterna ligger främst i det grunda hav som omger hamnen, framför allt nordost om yttre piren, där det grundar upp med brytand sjö nästan utan att det blåser. Pålandsvind över 30 knop är inte att leka med om man är förstagångare.

Vi hade fin vind med måttlig dyning, som visserligen följde oss in i hamnbassängen, men vågbrytaren utanför den lilla yachthamnen skyddade bra.

Vi tog en av de många väntbojarna bakom piren och utanför svängbron in till hamnen.

Efter några timmars sömn ropade vi upp yachtklubben på VHF och svängbron öppnades och vi smög in.

Ja smyga var ordet, det är en synnerligen liten bassäng där fyra klubbar samsas om ytan. Det är verkligen tur att vi rör oss i lågsäsong. Under januari är det helt fullt och alla bojarna utanför upptagna. Nu fick vi en bra plats längs en brygga en bit in i hamnen tack vare vår grunda köl. Det är bara 1,5 - 2 m djupt, så de flesta gästande segelbåtarna står nere i dyn vid lågvatten.

Nu gällde det inklarering och av Prefekturarepresentanten i hamnen blev vi anvisade att snarast ta oss till hamnkontoret en kvarts promenad bort. Sagt och gjort. Vi tog våra pass och båtdokument och knallade iväg, men fick vända med oförrättat ärende. Det var ju söndag och dom som stämplade pass jobbade inte då. Så det som föreföll så bråttom kunde plötsligt vänta till måndag förmiddag... Man blir nog aldrig riktigt klok på det här. Vid det här laget har vi vant oss vid att förvänta det oväntade!

Dan därpå gick det mesta på räls, förutom att veterinären! (förmodligen det här med att vara rättfria!) som skulle friskförklara båten skulle ha 50 Pesos och dessa skulle betalas in på ett konto (dom fick uppenbart inte handskas med kontanter, kanske man kan förstå varför...) Kontot fanns på en bank som bara hade kontor uppe i staden (man kan minsann inte använda vilken bank som helst, komplikado...) och sen fick vi trava tillbaka och visa upp kvittot. På tullen, sista instansen sa dom, efter att ha fyllt ett antal blanketter med uppgifter, välkommen tillbaka i morgon eftermiddag och hämta tulldokumenten. - Man får inte ha bråttom.

Efter några dagars aklimatisering, det tar lite tid och hitta brödbutiken och övriga förnödenheter, började vi titta på det här med Buenos Aires. Buss fem timmar över Pampas för nästan inga pengar verkade ju bra, så på torsdag morgon stack vi med förmiddagsbussen.

Pampas är verkligen platt och Samborombom är en liten by förutan gata! vid den blåa (fast den är brun här i Rio dela Plata) och med massor av gröna Pampas mil bakom byn. Däremot kan vi inte se varken Carmencita eller hennes hus och Taube hade ju åkt hem för länge sedan.

Vi såg fler kor på dessa timmar än vi sett tillsammans alla tidigare år, "meat is verkligen king" även i Argentina.

Väl framme i Buenos Aires gällde det att få tak över huvudet. Femte hotellet hade ett rum, vi som trodde vi rörde oss i lågsäsong, men BsAs är tydligen alltid fullt och detta är verkligen en stor stad med över 13 miljoner invånare.

Efter att lämnat ryggsäckarna på hotellet travade vi ner till hamnkvarteren (var annars) för att se om våra norska vänner i Empire var kvar. Jovisst var dom det, och inte nog med det i Poerto Madero låg även en svensk Overseas 40 med Pauli och Lars som vi träffade i Kroatien 2003. Dom hade tillbringat vintern i BsAs och var väldigt nöjda med det. Dom var precis som vi på väg den långa vägen mot Stilla havet.

Efter det roliga återseendet gick vi tillsammans med Empires besättning på lokal och åt en suverän "liten" biff. Ja vi beställde den mindre storleken, men den var inte liten. Det ovana är också att man bara får en köttbit utan något till om man glömt att beställa tillbehör och sallad. Men man lär sig snabbt, trots spanskan. Klart billigare än Uruguay och vinet är av hög kvalitet även om man bara kostar på sig husets vin.

Morgonen därpå bokade vi en nattbuss till Iguazo 150 mil norrut mot Brasilien och Paraguay med dom berömda vattenfallen. Lunch och eftermiddagen tillbringade vi på en trevlig balkong på nionde våningen! Vi träffade Susana från BsAs seglande norrut i Vitoria och hon bjöd hem oss till BsAs. Vi hade en trevlig eftermiddag innan vi var tvungna att knalla till nattbussen för 16 timmar bussresa. Långfärdsbussarna är suveräna. Man köper plats efter vilken komfort man vill ha. Antingen har bussen 4 säten i bredd eller en plus två. Stolarna går att fälla nästan horisontellt och det är ändå plats för benen. Värstingvarianten har stolar som kan fällas helt plant med en liten mellanvägg till grannen bakom o framför. Massor med bussbolag konkurrerar med kvalitet och inte med pris. Nu är det billigt så det senare spelar mindre roll c:a 300 sek för 150 mil!!

Framme i Iguazo mitt på dagen hade vi en transfer till vårt hotell som låg på Brasiliensidan där vi åt lunch och sedan ägnade eftermiddagen till att vandra in till den Brasilianska hotellstaden.

Katarakten med dess många vattenfall är med på FNs lista över "sevärdheter"/bevaransvärda miljöer och är en riktig publikmagnet. Därav alla hotell.

Flertalet besökare är från Sydamerika. Amerikaner är få, men Europa och Asien bidrar med åtskilliga.

Dag två kom vår transfer och hämtade oss tidigt för färd tillbaka till Argentina och dess sida av katarakten. Man har byggt gångbryggor i och över fallen och Argentinasidan tar en hel dag att avverka. Tur hade vi med vädret, uppehåll och delvis sol. Inget regn förutom all vattendimma från fallen tillsammans med värme och hög luftfuktighet gjorde dagen tämligen fuktdrypande. Vi var ju plötsligt tillbaka i djungeln med 30 grader i skuggan. Till skillnad från våra insektsfria erfarenheter från Amazonas så fanns här en hel del till den omfattande fågelfaunans glädje. Tillbaka till Brasilien och hotellets pool var inte fel efter en hel dag upp och ner för trappor i värmen.

Sista dagen gällde Brasiliensidan. Det åskade och ösregnade. Brasiliensidan är egentligen bara två platser där man kan plåta fallen, så utrustade med paraply klafsade vi dit och tog några grå bilder.

Men det var rätt maffigt med kraftiga blixtrar över fallen, vågade man hålla i paraplyet?

Vi konstaterade att vi haft tur som tog Argentinasidan i det fina vädret.

Nattbuss tillbaka till BsAs och Susana (frilansade turistguide). Hon hade en stadstur som vi fick hänga med på. Det mest fantastiska med långfärdsbussarna är att avgångstiden hölls på minuten och det verkade inte vanligt med förseningar. Vi kom i tid till cityturen och fick därmed en ordentlig omgång av BsAs historia, kända och okända personer och platser. Vi vandrade bl a genom en fin Rosspark.

Vi som tyckt att Funchals Jackaranda alleér i april var fantastiska kan bara konstatera att BsAs i

november har en vårblommning av Jackaranda som slår Funchal med hästlängder. Detta blev vår tredje jackarandablommning i år! Lunch i en av Poerto Madero många fina restauranger.

Hamnområdet är helt om- eller nybyggt med ombyggda magasin och nybyggda lägenhethus alá Helsingborgs norra hamn. Efter lunch gick vi ner i yachthamnen för att snacka lite båt med Lars och Pauli innan vi gick upp till Susanas lägenhet, som vi fått låna, för att duscha inför kvällens Tango. Kl 22 tog vi en taxi till Boca där Senor Tango skulle ha show. Taxichaffören var klart bekymrad, han visste uppenbart att tisdagskvällar var det inte föreställning för turister och han ville förmodligen inte lämna oss i denna "tveksamma" del av BsAs så dags på dygnet. Han gick själv ut och frågade vid entrén. Vår begränsade spanska gjorde det inte möjligt att förklara att vi var speciellt inbjudna. Vid entrén var vakten uppenbart preparerad av Susana, för det var raka spåret in med ryggsäckar och allt! Sen var det avancerat bensprattel i mer eller mindre påklädda former. Hela föreställningen som slutade först efter kl 01 byggde på Tangos och delvis Argentinas historia. Föreställningen var alltså för ett slutet sällskap (mest turister troligen) men på balkong satt förre presidenten Menem som tydligen celebrerade något. Efter sedvanlig stämmingsfull avslutning med Argentinas nationalsång (alltså inte pga att förre presidenten satt där) tog vi taxi till busstationen för att ta nattbussen hem till Mar del Plata.

Vi trodde att vi skulle vara nästa ensamma på bussen, vem tar en buss 01.40 en onsdagsmorgon för att åka fem timmar till Mar del Plata? Bussen var full av tämligen unga argentinare och vi anlände till Lindisfarne, rätt slutkörda kl 8 men också rätt nöjda med vad vi hunnit med under några dagar. Tre hotellnätter och tre "bussnätter" mellan alla aktiviteter. Utan Susanas insats hade det naturligtvis blivit betydligt magrare.

Nu gällde det att komma igång med båtfixande igen. 100meters extra tamparna som vi köpt av Nine of Cups skulle fixas till, rulle eller säck? var frågan. Dieseltankarna skulle rengöras och mycket mer innan vi känner oss färdiga att ge oss i kast med Argentinas ostkust som är nästan utan hamnar ner till Ushiaia ca 1000 nm söderut.

På fredagen kom först en Australiensk båt som vi träffat i Piriapolis och som varit BsAs och fixat nya segel, och sen kom Norska Empire som legat en månad i BsAs.

Vi har under de senaste månaderna haft mailkontakt med Yaghan, en HR62 från Stockholm med Arne och Helen ombord, som har "samma rutt" som vi men startat i juni i år. Dom kom ikapp oss här i Mar del Plata, och som vanligt är det väldigt roligt att träffa sina "brevvänner" i verkligheten.

Vi har ju ovan beskrivit den trånga yachthamnen i Mar del Plata, så det är inte svårt att förstå att det inte är helt lätt att "knö in" en 62-fotare med 2,5 m djupgående.

Lördag förmiddag den 11:e gick våra amerikanska vänner med sin Tamara, en Långedrag 44, mot söder och lämnade plats för liten rockad bland båtarna för att göra plats för stor båt. Kl 11, strax innan Yaghan skulle anlända var allt på plats och hon kunde lugnt smyga in. Vi firade att vi nu var två svenska båtar med "svenskmiddag" i Lindisfarne.

Ett av alla måsten var att rengöra tankarna, sen gäller operation hämta diesel. 30 litersdunk som vi kör med vår kärra och sedan håller vi dieseln genom Bahia-filtret i tankarna. Det blir några vändor, men motion är ju nyttigt. (om man skall ha mer än 1000 l kör dom ner till hamnen). Lite fixande med våra 100meters förtöjningstampar återstår också. Vi har slutligen bestämt oss för att ha dom i säck och inte på rullar. Vi hoppas och tror att det skall fungera lika bra som rullar. Vi har nämligen svårt att stuva rullar, medan säckar går ner både här och där.

Onsdagen den 15:e slogs nog ett rekord i marinan - fyra svenska båtar. Vid lunchtid kom Lennart med sin Cabo de Hornos som vi träffat i Salvador och Sawubona som vi tidigare bara sett på land i Piriapolis utan husse o matte. Till kvällen blev det gemensam middag på restaurang för hela skandinavengänget - 10 personer.

Totalt finns nu 13 gästande båtar i marinan så nu är det fullt.

Vi hoppas nu att vi skall vara klara för avfärd när nästa väderfönster med nordliga vindar kommer, annars får det bli väderfönstret därefter, för nu är det utan återvändo med att färdigställa alla

förberedelser.

Vi har (nog) reviderat planen att segla tillbaka till Piriapolis efter Beaglekanalen. Att segla den här tuffa sträckan utefter Argentinakusten tre gånger istället för bara en är nog att var lite väl uppkäftig... Vi filar på detta och återkommer i frågan.

25 november - 10 december 2006 Mar del Plata - Falklandsöarna

Argentina- vårprimörer, vårblommor, nästan allt är billigt, fantastiskt kött, hemsk byråkrati och korruption som lägger hinder i vägen för det mesta, även den inhemska utvecklingen.

Så har vi återigen lagt ett land i Sydamerika bakom oss. Tyvärr kan man nog säga att våra fina upplevelser i Argentina grumlas en hel del av stelbent byråkrati och korruption. Det förefaller helt omöjligt att få prylar skickade hit, även om dom enligt internationellt regelverk inte skall importeras utan levereras till en "yacht in transit" så fastnar paketen i Buenos Aries tullen. Alla möjliga och omöjliga förevändningar används för att man skall bli desperat och betala handtryckningar för att få grejerna. Även paket till Ushuaia som skall behandlas som "skattefritt" fastnar i "the nightmareish customs of Buenos Aries" .

Småpaket med vissa transportbolag kom igenom, men med oförståeliga "extrakostnader" som man förväntades betala vid leveransen (trots att avtalet med hemmabolaget var att allt ingick).

Det är inte utan att man känner sig frustrerad och rättslös. Allt fungerar bra så länge man klarar sig själv och inte behöver kontakt med någon myndighet.

Apropå myndigheter, när vi klarerade ut från Argentina talade Helén på Yaghan om att dom avsåg att segla till Ushuaia via Falklandsöarna. Döm om vår förvåning när dom på fullt allvar inte stämplade passen eftersom Falkland var Argentina!!!

När det var vår tur drog vi en vit lögn och sa att vi skulle segla till Puerto Williams i Chile och fick våra stämplor. Tullen i Stanley, Falkland bara skakade på huvudet och klarerade in både Yaghan och Lindisfarne som om inget hänt. Vi får väl se hur det går när vi kommer tillbaka till Argentina.

Under hela tiden i Mar del Plata har vi från och till haft kontakt och hjälp av ett argentinskt par, Clara och Rudolfo, som bor i sin segelbåt här i marinan. Dom kom tillbaka hit 2004 efter en tolvårig jordenruntsegling. Clara är till hälften Norsk. Hennes mor är från Bergen, som dom också besökte under seglingen. Vi fick massor med tips om Chileskärgården, åtskilliga varningar om den Argentinska ostkusten och massor med transporthjälp till Mar del Platas olika affärer. Som seglare förstod dom precis vilka behov vi hade. Bland annat sprack membranet till vår grävattenpump. Jo det fanns spare parts i Buenos Aries, men hur få hit dom i detta land. Lösningen blev att vi gick till banken och betalade båtbutiken, gick till ett kopiekontor och faxade en kopia på kvittot, varefter delarna skulle skickas express till Mar del Plata. För säkerhets skull angav vi Clara som adressat. Först tre dagar senare dök delarna upp på busstationen, varpå Clara kastade sig i bilen och hämtade upp dom. Det är nästan svårt att ta emot så mycken vänlig hjälpsamhet, man har ju inget att ge tillbaka annat än en evig vänskap.

Våra sista dagar i Mar del Plata blev klart hektiska. Det var mycket som skulle hinnas med och plötsligt uppenbarade sig ett fantastiskt sexdagers väderfönster för segling till Falklandsöarna. Det var bara att spurta med projekten och göra all inköp av färskvaror i flygande fläng. Även utefter kusten skulle förhållandena vara bra, så det blev allmänt uppbrott måndag den 27:e. Alla södergående båtar lämnade utom Sawubona från Arvika som hade en del pyssel kvar och Wild Rose från Malmö som just anlänt från Buenos Aries.

Vi gick vid 9 tiden men Yaghan som sticker 2,5 fick vackert vänta på tidvattnet för att komma ut. Vi två var dom enda som valt att gå via Falkland ett beslut som skulle visa sig mycket lyckosamt. Vädrret efter kusten blev "snurrigt", nästan ingen vind eller vind emot. Hade dom rätt vind så var sjön skvalpig och obekvämlig med liten framfart.

Ute till havs var det efter hand stabilare. Vår första natt var lite tuff med hård nordvind, medan natt två och tre var helt stilla med motorgång! Dagarna bjöd på frisk medvind i strålände sol. Det var som att segla på Skagerack en fin julvecka. Nätterna var förstås hemskt kalla.

Andra halvan fortsatte solen och vinden på dagarna, medan även nätterna nu bjöd på frisk vind upp till 35 knop.

Yaghan seglade om oss efter några timmar och var framme sen fredag em, medan vi kom fram tidig söndag morgon. Efter att VHF räckvidden överskridits höll vi kontakt via mail om väderstatus mm. Vi fick under etappen äntligen ordning på vår kortvågsradio. Vi har egentligen inte fått någon kontakt via talsändningar, utan enbart via mail. Nu försökte vi tala med båtarna utefter kusten ett par hundra sjömil bort och fick kontakt. Men dom klagade över störningar och förvrängningar i vår sändning. Vi blev uppropade av en radioamatör från Stanley, Falkland, som hade flera förslag på kontroller för att råda bot. En båt långt borta i Puerto Montt, Chiles västkust!, frågade om vi kopplad bort datamodemet när vi sände, EUREKA, där satt mycket av störningarna.

När vi morgonen efter kontaktade Bob i Stanley kunde han glädjande nog tala om att vår audiosignal gått från en svag femma till maxvärde 9. Dessutom hade den pulsande störningen eliminerats. Den visade sig härröra från autopiloten och störde även VHF:n.

Det var både tråkigt men samtidigt uppmuntrande för vårt vägval att höra de frustrerade skepparna på SSB:n tala om sina bristande framsteg efter kusten. Området täcks av ett radionätverk "Patagonien nätet" som leds av Wolfgang i Puerto Montt där alla anmälda båtar rapporterar position varje morgon och det var en samstämd klagokör nästan hela veckan vi seglade till Falkland. Alla visste ju dessutom att dom skulle drabbas av hård vind om dom inte nådde sina destinationer i tid, vilket också skedde veckan därpå.

Vi hörde också våra Norska vänner på Empire som seglat mot Syd Gorgien några dagar innan vi lämnade Mar del Plata. Dom hade tvingats vända tillbaka på grund av ett läckage vid rodret och bestämt sig för att hoppa över Syd Gorgien och gå direkt till Ushuaia efter reparation i Mar del Plata.

Vi fick alltså en osedvanligt bra resa i ett farvatten som är beryktat för sitt hårda väder. Det kändes nästan överkligt och hade vi inte haft våra samstämmiga väderrapporter som vi förnyade två gånger varje dygn hade vi nog inte vågat njuta utan bara bekymrat oss för vad som skulle kunna komma.

Våra dryg 800 nm gick på sex dygn, Yaghan som är 62 fot avverkade sträckan på fyra och ett halvt! Sista dygnet blev en liten förevisning om vad som komma skall på sydligare breddgrader, grov sjö och upp till 35 knop på låringen. Innan vi fått revat och plockat ner spirbommen var det lite spännande. Lindisfarne nästan skenade fram i den grova sjön, men med lagom revat och preventerat storsegel blev det en förhållandevis lugn framfart hela natten fram till Falkland som vi angjorde strax före kl 8 på söndagsmorgonen.

Döm om vår förvåning när det står ett par på pontonen och tar våra tampar. Det var "radioBob" och hans fru Janet som sett oss passera in genom the Narrows från sitt vardagsrum och gått ner för att ta emot oss. Man kan ju bli rörd för mindrel! Snacka om välkomnande och gästfrihet. Dom bjöd oss omgående upp till huset för dusch, tvätt mm. Överväldigade tackade vi stammande att efter lunch när vi fått sova lite...

Efter dusch och en massa snack om radio och andra gästande båtar, dom är ju inte så många per år, så körde dom runt Stanley med oss. Bland annat till Gypsy bay känt från Falklandskriget, eller som man ofta säger här "konflikten". Ingen av länderna förklarade ju varandra krig!

Minnena från konflikten är bland annat att flertalet stränder omkring Stanley fortfarande är minerade. Det är i huvudsak truppminor av plast, nästintill omöjliga att hitta på ett personsäkert sätt. Argentinarerna som la ut dom har dessutom inga dokument eller ritningar över utläggningen, så där ligger dom. Tusan vet vad dom tänkte göra om dom lyckats behålla öarna. Falklandsborna har därmed blivit av med sina populära barbecuebeacher, för bada kan man ju inte i det iskalla vattnet. Om man skall vara väldigt cynisk kan man säga att djurlivet har tjänat en del på detta. Pingvinerna får ha stränderna för sig själva. (Huruvida dom utlöst någon mina känner vi inte till)

Tillbaka i båten hälsade Helen och Arne oss välkomna med middag i Yaghan som låg för ankar ute på redan. Det är ju helt perfekt att bli välkomnad med söndagsmiddag efter sex dygns segling. Måndagen ägnade vi fyra åt en heldags Jeeputflykt till Kungspingvinskolonin vid Volunteer Point.

En tre timmar lång resa (enkel väg), varav sista timmen gick över obanad hedmark överkorsad med små vattendrag. Volunteer Point ligger på en öppen ostkust, så att segla dit och ankra var inte att tänka på. Dessutom har ju nästan bara Sverige allemansrätt, alltså måste man ha avtal med markägare osv. Allt detta gjorde att enda möjligheten var en synnerligen dyr arrangerad utflykt. Arrangemanget var egentligen bara resan, att promenera bland pingvinerna klarade vi själva. Vädret var mer lämpat för pingviner, men vi var nästan ensamma i kolonin, ja sänar som på flera hundra pingviner. Har man otur är man där när ett kryssningsfartyg ligger i Stanley Harbour. Då kan man få sällskap med ett hundratal turister, så i det perspektivet kändes vädret inte så farligt. Det var verkligen en upplevelse. Kungspingvin och den något större Kjejsarpingvinen är väl det som man tänker på när man talar om pingviner och det känns nästan andäktigt att se dem på så nära håll.

Helen och Arne lämnade för Ushuaia tidigt på tisdagsmorgonen och vi ägnade tisdagen till lite "relax" på svaj. Någon dag i veckan kommer ett kryssningsfartyg och då används pontonen och stora bryggan för fartygets gäster som bussas in i barkasser eller "zodiaker" beroende på typ av fartyg. Alltså tog vi det lugnt till kl fem då vi åter tog "vår" ponton i besittning och vandrade upp till Janet och Bob. Vi hade ju inte kollat internet på en hel vecka!

Vi har en pågående diskussion sen strax innan vi lämnade Mar del Plata med vårt försäkringsbolag och Svenska Polarinstitutet om Antarktis och våra möjligheter att få tillstånd att segla dit med Lindisfarne. Nu låg svaren där!

Efter lite kompletterande frågor sa båda OK! Så nu har vi verkligen fått nåt att tänka på...

Väderfönster för segling mot Ushuaia verkar det lite svårare med. Det är ju också rätt mot den förhärskande vindriktningen och tyvärr även havs-strömmen. Yaghan hade en sträckvis tuff resa med bortåt 40 knop vind och fyra knop motström. Vi kan bara konstatera att gör man nio knop genom vattnet så blir det trots allt fem över grund, men vi som bara gör sex knop...

Det gäller med andra ord att hitta en rutt som inte bjuder på så stark motström och motvind. Yaghan gick söder om Staten Island för att bland annat undvika Strecho La Maire. Vi tror att nordsidan av ön bjuder på mindre motström och att med rätt timing så kan sundet nog också bemästras utan för mycket motström.

Vi planerar för att lämna Stanley på måndag morgon för att antingen ankra på den sydligaste öarna eller om förhållandena är mer fördelaktiga för vidarefärd, segla direkt till Strecho La Maire, ett av världens lurigaste sund nere vid Eldslandets sydspets. Kraftiga strömrace jämförbara med Pentland sund mellan Skottland och Orkeny.

Vi har nu reviderat planen att segla tillbaka till Piriapolis efter Beagelkanalen. Ett av resultaten av det beslutet blev att Falklandsöarna kom på nedvägen till Ushuaia och inte som vi ursprungligen tänkt oss "åt rätt håll" på tillbakavägen mot Piriapolis.

Sen det här med Antarktis. Nu har vi den formella möjligheterna och nu skall vi bara bestämma oss om vi har den fysiska förutsättningarna också. Vi skall suga på detta till Ushuaia där vi hoppas fira jul med en flera yachtisar vi träffat under resan.

För säkerhets skull hälsar vi God Jul och Gott Nytt År nu, man vet inte när man kan skriva härnäst i dessa blåsiga farvatten.

## 11 - 28 december 2006 Falklandsöarna till Ushuaia Argentina

Efter en fin men delvis blåsig vecka på Falklandsöarna seglade vi tidigt måndagen den 11 december tillbaka mot sydamerika och Ushuaia längst ner i Argentina. Vi hade en hyfsad väderleksprognos med inte allt för starka vindar, lite motvind i början utefter Falklands sydostkust, men sen skulle vinden vrida till nordlig. Ett av problemen med att leta väderfönster är att man förstås vill ha lagom vind i rätt riktning men det går inte alltid att uppfylla, speciellt om seglingssträckan är över tre dygn. Vill man inte ha mer än 25 knop vind i prognosen (innebär som regel att det blåser 25 -35) så blir det lätt att man väntar tills prognosen talar om 15 - 20 knop. Tyvärr är vår erfarenhet att om prognosen spår svaga vindar så blir den gärna ännu svagare och spås det starka vindar så blir den i praktiken ännu starkare. Det är inga lätta vatten att segla i!

Iväg kom vi och hade en fin segling till fram på sen eftermiddag då vinden ökade och sjön blev helt



hopplös att segla emot. Vi var fortfarande utanför sydostkusten på Falkland så vi föll av och seglade två timmar in till en bra ankarvik och tog nattvila i väntan på att vindskiftet skulle komma. På sjökortet markeras var kelpen är särskilt besvärlig och i vår valda vik fanns gått om markeringar. Nu hade vi en ankarbeskrivning som sa att det går att navigera sig in i botten av viken och ankra på ca 5m djup och det gjorde vi. Vaknade till en kanondag med klarblå himmel, men nordan som nu blåste var mycket svag.

Ankarupptagningen tog en stund på grund av kelpen som följde med ankaret upp, sen blev det att motorera till fram på eftermiddagen då vinden ökade och vi fick ett och ett halvt dygns fin segling ner mot Staten Island och det beryktade Strecho La Maire.

Vi var rätt upptagna av att räkna och spekulera i hur vi skulle kunna passera detta strömintensiva sund mellan Eldslandet och Staten Island. Det gällde att inte ha ström och vind emot varandra, men samtidigt göra fart över grund. Det är en sträcka på c:a 10 nm genom sundet som har ordentliga strömrace. Vi skulle enligt prognosen ha svaga nordvästvindar så frågan var om vi skulle passera i medström eller motström med vinden i ryggen. Alla anvisningar talade för vind och ström i samma riktning, så det var inte svårt att bestämma sig. Nu seglade vi lite för fort och kom fram för tidigt i förhållande till tidvattensskiftet som vänder strömriktningen, men å andra sidan så var vinden inte nordväst utan sydväst och dessutom var det nipp, varför strömhastigheten borde vara minimal. Piloten talar om 2-8 knop, så vi förmodade att svag motvind och nippmotström inte var ett dåligt alternativ. Vi hade medström in i de norra delarna men sen vände strömmen och vi fick som mest 2 knop motström och detta på en kort sträcka. Så enkelt kan det alltså också bli i ett av världens mest beryktade sund om man har lite flax!

Vi fortsatte i lätt motvind för motor runt Eldslandet och upp i Beaglekanalen med Chile om babord och Argentina om styrbord. Det är inte tillåtet att navigera nattetid i Chiles skärgård, så vi var lite fundersamma på om vi egentligen fick färdas nattetid i detta gränsland.

Vi såg två Chilenska bevakningsfartyg i skymningen, men ingen anropade oss så vi slöt oss till att det var ok att "angöra land" utifrån havet under dygnets relativt mörka timmar.

Puerto Williams passerades under morgontimmarna och vi nådde Ushuaia vid 11 tiden, drygt tre dygn efter vi lämnade vår ankringsvik på Falkland.

Under inseglingen till Ushuaia hörde vi flera av våra tidigare yachtvänner tala på VHF, Yaghan var redan i Ushuaia, Tamara och Six Pack hade ankrat på Argentinasidan i Beaglekanalen och vi passerade dem under natten. Det var radiokommunikation både mellan myndigheter (Puerto Williams och Ushuaias) och mellan båtar. Tamara berättade för Sadko (en yacht från Bristol) att vi hade mailat att vi skulle komma vid lunch! men att de inte visste var vi var. Vi gick in och "upplyste" om att seglen dom såg 5-7 nm framför tillhörde Lindisfarne och att vi planerade ankomst Ushuaia till lunch. Det väckte en del munterhet, inte minst för att tidsangivelsen fortfarande två dygn efter mailet var så exakt.

Det blev lite bryderi vid inklareringen. Argentina anser ju att Falkland/Malvinas är Argentinskt område så enligt myndigheterna skulle vi inte vara utstämplade ur Argentina. Vi spelade oförstående och hur det nu var så stämplades vi in utan några kommentarer och vi slapp tullklareringen, så lite tjänade vi på deras inställning.

I Ushuaia blev det många återseenden från Mar del Plata och tidigare hamnar. Yaghan och Cabo de Hornos låg där och under eftermiddagen kom danska Sol, amerikanska Tamara, Australienska Six Pack och norska Empire. Stor skandinavisk förbrödring i Empires sittbrunn och därefter gemensam middag på byn, som slutade på en bar vid ettiden!

Senare kom tyska Just do It och svenska Sawubona och Wild Rose. Efter Yaghans avgång till Puerto Williams var vi fyra svenska båtar i Ushuaia och två i Puerto Williams (Yaghan och Northern Light). Det var uppenbart nåt sorts rekord. Vi var klart mest representerade nation, ingen annan hade mer än två båtar i Ushuaia.

Ushuaia är en gemytlig stad där det mesta finns utom båttillbehör. Omgivningarna kan nog bäst liknas vid Lofoten med mer snö och alpbebyggelse. Ushuaia är kanske i första hand en vintersportort, men bergsvandringar och skärgårdsturer står också högt på programmet. Åtskilliga

större och mindre kryssningsfartyg gör turer i kanalerna/skärgården och till Antarktis. Ett tiotal chartersegelbåtar går runt Hornet med gäster och flertalet gör även turer till Antarktis, så Ushuaia lever både vinter och sommar.

Yaghan seglade till Antarktis dagarna före julafton, men vi hade inte hunnit fylla förråden och få tillbaka vår gasflaska efter fyllning, så vi bestämde oss för att vänta till nästa väderläge och fira jul i Ushuaia.

Som ni förstår av detta har vi alltså beslutat oss för att pröva på Drake Passage och Antarktis. När väl beslutet är taget är det bara att jobba på. Färskvaror för tre till fem veckor måste inköpas, framför allt dieselmängden är ett av bekymren. Eftersom man måste välja att klippa Drake Passage när det blåser mindre, är ju också risken stor att man bränner en del diesel för att inte ligga still och bli upphunnen av nästa blåsning som då ofta är kraftig. Nu talar vi verkligen om ett av världens lurigaste vatten, där lågtrycken trängs om utrymmet, det ena djupare än det andra. Vi har nu sex dunkar om sammanlagt 140l och båtens tankar rymmer 350l. Värmeanläggningen drar på full fart 10l per dygn så stannar vi 10 dagar i kylan så räcker dieseln till ca 700nm med motor. Borde vara en rimlig kalkyl, men det är stora avstånd som skall täckas. Bara sträckan Puerto Williams till Melchior Islands är nästan 600nm enkel väg.

Inköpen bestod också i lite värmeplagg, framför allt varma höga kängor och "rånarluvor". Vi är redan rätt välförsedda med vinter kläder, vi har ju trots allt seglat norr om norra polcirkel utan att frysa.

Julen firades tillsammans med 11 skandinaver (två norrmän, en dansk och resten svenskar) i Empire, en Bavaria 42 som hade största salongen (Yaghan var ju redan på väg till Antarktis). Det blev en trevlig tillställning utan klappar, men med de flesta andra julingredienser när det gäller mat och dryck. Vi började klockan ett och vi lämnade efter midnatt, då delar av gänget (läs Wild Rose) drabbade stadens förlustelsställen. Juldagsmiddag i Empire igen för att rensa julmaten, det blir ju som vanligt lite mycket när flera båtar skall bidra. Alla tar med sig så att det räcker till alla, så att det räckte till juldagen också var inte att förundras över.

Annandagen hade vi Kirsten och Kim från s/y Sol på middag och dan därpå var det full rulle på handlingssvängen.

Det såg nämligen ut som Drake Passage läge om någon dag. Middag i Sol och så utklarering och iväg mot Puerto Williams den 28 för att klarera in i Chile för vidare färd mot Antarktis.

För att korta av överseglingssträckan och vänta in rätt väder vill man kunna ligga i vikarna närmare Hornet och då måste man vara inklarerad i Chile. Motsvarande gäller naturligtvis även för återfärden från Antarktis.

Annika & Björn  
Lindisfarne  
[www.sailaround.info](http://www.sailaround.info)