

SKEPPAREN

2013



KOMMODORENS SPALT

Bästa Skeppare,

Båtlivet och navigationen har gett och ger mig ständigt ny glädje och inspiration. Skönheten i skärgården och havets krafter är en källa som jag kan ösa ur året runt och livet ut. I detta nummer av Skepparen finns en artikel om en för mig uppfylld dröm, en atlantseglats. I en annan artikel skildrar Peter Holmberg en kryssning runt Östersjön. En av mina elever på Arbis berättade senaste vecka hur han och hans hustru flera gånger i månaden kryssar till Stockholm. Allt är uttryck för en längtan till havet hur vi än väljer att uppleva det. Precis som med allting annat här i livet: ju mer vi kan och vet om havet och sjömansskap desto större är njutningen och upplevelsen av båtfärden. Jag hoppas att vi också i fortsättningen får njuta av båtlivet i våra skärgårdar och på ett tryggt sätt.

I den senaste skärgårdstenten handlade hälften av frågorna om sjövägsreglerna och lagstiftningen kring båttrafik. Många tyckte det var en svår examen men denna prioritering av lagfrågorna är ett krav från myndigheterna och säkert nödvändig. Båttrafiken ökar och farkosterna blir större och snabbare med ökade krav på kunnande om framförallt väjningsregler.

I den mycket smala Jomalvik-kanalen i Ekenäs skärgård för-olyckades för ett par år sedan en man när en motorbåt i mycket hög fart krossades mot ett brofundament på det smalaste stället i kanalen. I båten fanns förutom den förölyckade även båtens ägare som överlevde. Båtgären fälldes i tingsrätten och

hovrätten för dödsvårdande men frikändes i högsta domstolen av en oenig rätt eftersom det inte kunde bevisas att han kört båten när olyckan inträffade. Det är också oklart om männen hade alkohol i sig. Om båtägaren inte körde båten så hade han ändå överlåtit den till sin kamrat som alltså körde båten i så hög fart att den totalförstördes i kollisionen. (Kanalen är som sagt mycket smal och hastighetsbegränsningen är bara 5 knop.) Efter detta frikännande av båtägaren undrar jag om han inte kunde ha dömts för överlåtande av sin motorbåt till en person som inte behärskade farkosten? Om männen dessutom hade druckit alkohol så är det ett ännu tydligare fel av båtägaren. Fylleri och båtkörning hör inte ihop.

En nyligen genomförd ändring av lagstiftningen gällande utmärkningen av fiskeredskap betyder bland annat att man gör skillnad på farvatten som normalt används för båttrafik och andra vattenområden som oftast inte används av båtar. Eftersom utrymmet i dessa spalter är begränsat så har vi placerat artikeln som Eric Sundman har skrivit om detta på vår hemsida. Gå in på navigationssallskapet.fi så hittar Du den där.

I styrelsen försöker vi se till att hemsidan är aktuell och att Du som medlem ska kunna ha nytta av den.

Med önskan om ett gott båt-år

Kristian Thulesius

Navigationssällskapet i Finland r.f

Grundat år 1947.
Navigationsförbundets
medlemsförening nr 1

Styrelsen

Kommodor

Kristian Thulesius

Vicekommodor

Eric Sundman

Skattmästare

Thomas Björkman

Sekreterare

Carina Kervinen

Ledamöter

Peter Holmberg

Per-Erik Karlsson

Mikael Katajainen

Carola Lindblad

Kurt Svens

Richard Vaenerberg

Kansliet

Storsvängen 10
00200 Helsingfors

Adressförändringar

navis@luukku.com
eller till kansliet

Allmänna föreningsärenden

Kristian Thulesius,
Fogdevägen 4 C 44
00600 Helsingfors
Tel 040 575 2086
navis@luukku.com

Redaktion

Peter Holmberg

Carola Lindblad

Kristian Thulesius

Susanne Kuusansalo

Skepparen 2013
Medlemstidning för Navigationssällskapet i
Finland r.f

Pärmbilden

Helsingfors Universitets Observatorium

PETER HOLMBERG EN ÖSTERSJÖ-KRYSSNING 2012

Under sommarmånaderna anlöper flera stora kryssningsfartyg Helsingfors. Trots detta kan man inte stiga ombord och göra en kryssning enligt fartygets rutt och sedan igen stiga av i Helsingfors. Då vi granskade olika möjligheter fastnade våra blickar på Birka Lines erbjudanden. Fartyget Birka Paradise gör vanligtvis ett dygns kryssningar från Stockholm till Mariehamn. Ibland har rederiet lagt in i programmet också något längre kryssningar. En sådan var en fyra dygns kryssning runt Östersjön i juli, som utgick från Stockholm. Den tecknades full på kort tid, vilket visar att ett verkligt behov finns för sådana längre färder. Snabbt lade man in ytterligare en kryssning, nu i augusti, och där rymdes vi med.

Onsdagen den 8 augusti steg vi ombord på Viking Lines fartyg och resan till Stockholm tog sin början. Vi är i detta fall Merike H, Peter H och barnbarnet Christina H, 12 år. Fartyget och resan till Stockholm är välbekanta efter flera kryssningar. På morgonen ankomst till Stock-

holm. Eftersom Birka Paradise skulle avgå kl. 16 hade vi en fri dag till vårt förfogande i Stockholm. Träffade en kusin, vandring på Drottninggatan och i gamla stan, samt rundtur där i hästdragen vagn. I god tid var vi tillbaka vid Birka terminalen. Incheckningen gick snabbt, men sedan blev det att vänta innan fartyget var städat efter föregående kryssning, som tagit slut på eftermiddagen. Det blev trångt i terminalen, verkligt trångt. Nu fungerade inte logistiken.

Birka Paradise är ett rent kryssningsfartyg, därfinns t.ex. inget bildäck. Det byggdes 2004 på Aker Finnyards i Rauma men har redan genomgått två ombyggnader (L 177 m, B 28 m, D 6,5 m, bruttoton 34924 ton). Den normala marschhastigheten är 12-21 knop. Antalet hytter är 734 och bäddar totalt 1800. Under denna kryssning var alla hytter bokade, men antalet passagerare var omkring 1500 då alla bäddar inte var i användning.



Birka Paradise är specialbyggt och inrett för kryssningar i Östersjön. Från salongen förut på däck tio hade man en fin utsikt över havet.

På tionde däck låg Paradise Lounge med en utmärkt sikt förut. Här kunde man sitta och följa med då fartyget manövrerade i trånga farleder eller angjorde hamnar. På detta sätt hade man möjlighet att repetera sin egen navigations-kunskap med remmare, enslinjer och fyrar.

Vår hytt var en normal hytt för 4 personer, men eftersom fartyget var byggt med tanke på nöjeskryssningar var hytten försedd med ett stort fönster, kylskåp och TV. Här skulle vi nog klara oss bra under fyra nätter.

Klockan fyra lade Birka Paradise ut och vi gled sakta fram genom Stockholms skärgård. Den är alla gånger lika intressant och vacker. Ute på Ålands hav sattes kurs sydvart mot Bornholm. Klockan 18 serverades middag, första dukningen. Tre rätter, som under hela resan bestod av omväxlande kött eller fisk som varmrätt. Christina hade en egen juniormeny, men ingenting hindrade att hon valde in något från den egentliga menyn. Hon var speciellt noga vid valet av efterrätt. Och hon var jättenöjd med maten.

Efter middagen var det show-program. Det var gruppen "Milda makter" som med otrolig energi och frenesi uppförde ett musikprogram. Man bara häpnade. Samma sak upprepades under fyra kvällar med varierande musikprogram. Sånger och sketcher hade anknytning till nöjesparkerna i Sverige och de uppskattades hörbart av publiken.

Följande morgon serverades morgonmålet med fri placering. Vi som var morgonpigga upplevde en lugn måltid, men senare blev det köbildning vid matskålarna. Efter morgonmålet var det ännu tid att sitta i Paradise Lounge och följa med infarten till hamnen i Rønne.



Rökt sill och bröd intogs i ett gammalt rökeri. Gick man "husesyn" kom man till ett arbetsrum där dagens fångst rensades. Alla rökerier var fint renoverade med vita skorstenar och många hade utställningar som berättade om gångna tider.

Rønne är en idyllisk stad men någon tid för promenad blev det inte. Vi deltog i en utflykt till norra Bornholm. Jens, vår guide, kom från Bornholm, men det var lätt att förstå hans danska. Jag talar Bornholm-dialekt, förklarade han, och den påminner om forn-svenskan i södra Sverige. Första stopp var vid fiskehamnen Hasle där vi smakade på "røgede bornholmare", rökt sill med bröd och grovt salt. Hasle är en typisk liten kustort med många fiskrökerier. Dessa känns igen på de höga skorstenarna. Alla hus ser nymålade ut och allting är prydligt och rent. Friska vindar drar in från havet.

Därefter vidare till Hammershus, det gamla biskopssätets borggrunder. Imponerande, biskopen var ingen obetydlig person på den tiden. Efter att ha sett borggruinerna styrdes kosan mot Gudhjem på Bornholms nordöstra kust. Där gjordes ett längre uppehåll och vi hann besöka ett glasblåseri och se hur färggranna glasskålar blev till. Kaffé och glass smakade bra. Också rundkyrkan Österlars Kirke från 1100-talet besågs utifrån genom bussfönstret. Nöjda återvände vi till fartyget. En fem timmars utflykt går förunderligt snabbt.

På kvällen fortsatte Birka Paradise mot Gdynia, dit vi anlände följande morgon. Utflykt i "trestadsområdet" Gdynia, Sopot och Gdansk. Städerna ligger tätt intill varandra och endast skyltar berättar var gränserna går. I Gdansk promenad i gamla stan med fint återuppbyggda "gamla" hus i ruinerna efter II världskriget.

Fjärde kryssningsdagen kom vi till Visby. Det är en gammal bekant för oss från den tiden då Silja Line gjorde kryssningar från Helsingfors. Det var trevligt och lugnt att ströva omkring på egen hand. Det blev botaniska trädgården, S:ta Karins



Ett besök på bryggan är alltid intressant. Det tyckte många och grupperna var många. Här berättar II styrman och Merike H är uppmärksam åhörare. Största delen av befälet kommer från Finland.



I Visby besöktes Gotlands museum. I Fornsalen fanns flera runstenar som berättade om resor och hjältedåd. Också i övrigt var museet rikligt försett med material som berättade om Gotlands historia

ruiner vid Stora torget och Gotlands museum och Fornsalen med flera runstenar.

I Visby blev det också besök på bryggan. Andre styrman berättade och svarade på frågor. Instrumenten är desamma på alla större fartyg men ändå är det alltid lika intressant att se och höra om rutinerna på bryggan. Det framkom att nöjesseglare och motorbåtsförare ofta är besvärliga då de inte inser att ett stort fartyg i trånga farleder inte kan manövrera hur som helst. Här skulle det behövas mera sjövätt och skolning.

Den femte dagen (måndag) tidigt på morgonen anlände Birka Paradise till Mariehamn. Besöket varade endast två timmar varefter färden gick vidare tillbaka till Stockholm. Vi steg emellertid av i Mariehamn. Vår tidtabell var sådan att vi skulle vara tillbaka i Helsingfors för skolstarten på tisdagen. Viking Lines fartyg till Åbo avgick

på eftermiddagen och vi fick därmed en fin dag i Mariehamn. Vi gick direkt till Ålands Sjöfartsmuseum, som hade återinvigts den 26 april 2012 efter en fullständig reparation, som påbörjats i november 2009. Resultatet var ett fint och ljust museum med intressanta föremål. Talrika navigationsinstrument och fartygs-modeller finns utställda i montrar. Utställningen är uppställd i fyra teman: segelsjöfart, maskin-sjöfart, skeppsbyggnad och sjösäkerhet. Dessutom finns ett speciellt Kap Horn-rum. Det finns ingen bestämd väg en besökare skall följa. Det står var och en fritt att bekanta sig med de ämnen och föremål som intresserar. Stora salen i museet har utformats som däck på ett segelfartyg och under akterdäck har befälhavarens hytt bevarats med talröret upp till vakthavande officer.

Utanför huvudbyggnaden ligger Pommern och väntar på besök. Fantastiskt att ett så stort fartyg



Ålands sjöfartsmuseum hade öppnat i april 2012 efter en fullständig renovering. Samlingarna är fint framlagda och salarna är ljusa. Ett besök lönar sig sannerligen. (Foto: Ålands sjöfartsmuseum).

från segelfartygens glanstid har bevarats till eftervärlden. Många av dessa fyrmastade fartyg hade gått på rutten Europa-Australien och rundat Kap Horn. En film i Kap Horn-rummet berättar om de vedermödor och faror som sjömännen kämpade med då fartyget rundade den fruktade sydspetsen av Sydamerika.



Ett besök på Pommern får inte heller glömmas. Här får man en verklig uppfattning om det hårda livet till sjöss. Det svindlar då man blickar uppåt och tänker att högt där uppe skulle segel sättas, eller revas i hårt väder. Ingenting för landkrabbor.

Som avslutning intog vi en fin lunch på Ålands segelsällskaps uteservering vid gästhamnen. Där blev vi bekanta med en kaja. Den hade säkert ätit tidigare där för den var inte rädd för någonting. Försökte man fösa bort den trodde den att man hade mat i handen och kom bara närmare. Efter detta blev det dags att gå ombord på Viking Lines fartyg till Åbo. Sedan följde tågresan till Helsingfors med ankomst vid elvasnåret. Trötta men nöjda hade vi genomfört en Östersjö-kryssning.

Sjökortsserie A,B,C,D,L,M,V 69,99 (rmp 68,00)

Av försäljningspriset går 10 euro (inte 10 cent!) till UNICEF

Sjökortsserie E,F,G,K,N,T 59,99 (rmp 59,00)

Av försäljningspriset går 10 euro (inte 10 cent!) till UNICEF

Kustkort 39,99 (rmp 31,00)

Av försäljningspriset går 10 euro (inte 10 cent!) till UNICEF

Översiktskort 39,99 (rmp 31,00)

Av försäljningspriset går 10 euro (inte 10 cent!) till UNICEF

Skepparmössa 39,99 (rmp 32,00)

Av försäljningspriset går 10 euro (inte 10 cent!) till UNICEF

Navekons Unicef-kampanj gäller t.o.m. 30.4.2013!

*Övriga produkter: Uni-plotterlinjalen för kurs och bäring
(mycket enkel att använda), passare, transportörer,
parallellinjal, signalflaggor, brandfiltar, termosmuggar,
musik ...*

*Kompetensvimpel, kokard, stjärnor, blus-, medlems- och
civilmärken.*

Produkter levereras per **post**. Enligt överenskommelse även direkt hemtransport eller avhämtning från Storsvängen 10 eller annorstädes.

www.navekon.com

Beställningar: **Oy Navekon Ab**, Stora Ullholmsvägen 7 N 142,
00960 Helsingfors. Tel. 040-553 1460.

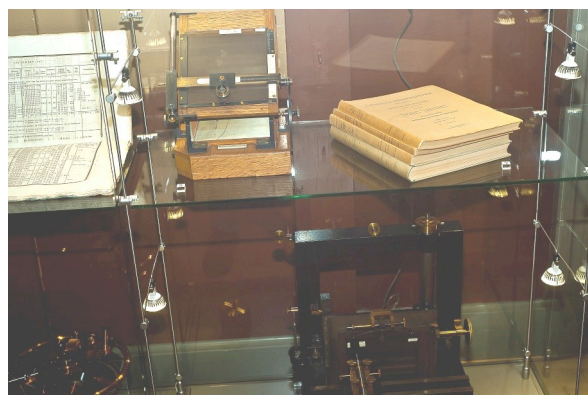
BESÖK TILL HELSINGFORS OBSERVATORIUM

Lördagen den 17 november 2012 besökte Navigationssällskapet i aningen småruggigt väder Helsingfors observatorium på Observatoriebacken. Ett knappt fyrtiotal ivriga skeppare fick bekanta sig med den nyrenoverade byggnaden, som inhyser ett astronomiskt publikcenter sedan oktober 2012. Observatoriets utrymmen utnyttjades fram till 2010 av astronomiska institutionen vid Helsingfors universitet. Forskningsarbetet i det gamla observatoriet lades dock ned i samband med en sammanslagning av flera institutioner och observatoriets framtid föreföll ligga i dunkel. Fastigheten, som ägs av Helsingfors stad, har överlåtits till universitetet på villkor att den utnyttjas för verksamhet som anknyter till astronomi. Detta krav uppfylls av det nyinvigda publikcentret, en del av Helsingfors universitetsmuseum, som strävar till att informera besökare om astronomi och dess historia, samtidigt som den astronomiska föreningen Urso också utnyttjar observatoriets utrymmen för sin verksamhet. Renoveringsarbetena inför omställningen vid observatoriet har pågått under åren 2011 och 2012.

Efter att samtliga införskaffat inträdesbiljetter delades Navis skeppare upp i två grupper. På grund av att utrymmena var ganska små, och deltagarintresset inför besöket var stort, måste gruppstorleken begränsas till högst 20 personer. Den ena gruppen guidades på svenska av Darielle Lönnblad, medan den andra gruppen fick guidning på finska av Emilia Järvelä.

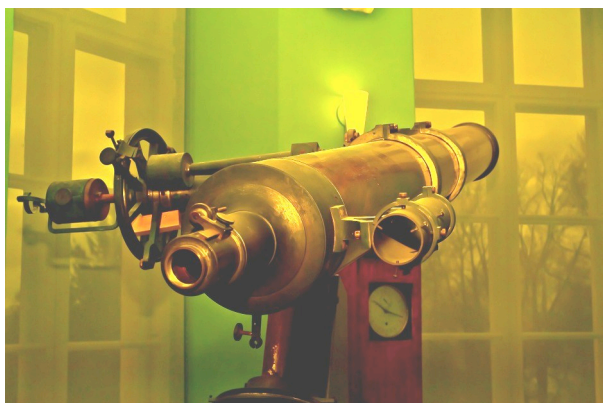
Guidningen inleddes med en inblick i observatoriets historia. Man kan konstatera att projektet i stor utsträckning var en produkt av den tyske astronomen Friedrich Wilhelm Argelanders vision och strävanden. Argelander hade tidigare kommit till Åbo som observator. Efter den stora branden i Åbo 1827 flyttades universitetet till Helsingfors. Det blev nu aktuellt att uppföra ett nytt observatorium i Helsingfors. Argelander ville i första hand hitta en plats med obehindrad sikt mot himlen för att erbjuda de bästa tänkbara förhållandena för observation av himlakropparna. Byggnaden ritades av Carl Ludvig Engel och byggarbetena slutfördes år 1834. Vid den här tiden erbjöd observatoriet en av de mest moderna

miljöerna för astronomisk forskning och var utrustad med den senaste tekniken vad beträffar teleskop och andra hjälpmedel. T.ex. tidsbestämning för en meridianpasserande himlakropp kunde göras med en häpnadsväckande precision av en tiondels sekund. Detta möjliggjordes bl.a. av moderna, vändbara linsteleskop som förankrades direkt i berggrunden.



I teleskopsalen såg vi förutom intressanta originalanteckningar som professor Argelander fört också en tidssignalpåse som använts för att ställa in Helsingfors järnvägsstations klocka vid middagstid.

En av de mer attraktiva sevärdheterna var definitivt Argelanders refraktor, som byggdes under loppet av flera år och utgjorde en hörnsten i den astronomiska forskningen vid sin tid.



Minnesvärt var också en rekonstruktion av vårt solsystems planeter och övriga himlakroppar, där man tydligt kunde bilda sig en uppfattning om omloppsbanor och inbördes positioner. I samma rum hade också ett ytterst gammalt meteoritstycke ställts fram. Metallbitens ålder har uppskattats till 4 miljarder år.



Härnäst följde "Stjärnsalen" som tidigare utgjort förmak till professorsbostaden och fungerat som representationsutrymme. Här följde en mycket intressant presentation av bl.a. universums uppskattade sammansättning, mörk materia och Big Bang -teorin. En mera jordnära diskussion fördes också kring stjärnornas födelse, levnadsfaser och undergång.

Vi fick också besöka planetariet, där en fascinerande demonstration av himlakropparnas rörelser vid olika tidpunkter på året och på olika platser på jordklotet ställdes inför oss. Det var också spännande att notera hur åskådarens ögon anpassade sig till den rådande ljusstyrkan. Efter

en liten stund i mörkret kunde vi skönja många fler stjärnor än vid första anblicken.

Den mycket intressanta rundturen avslutades med en visit till två av observatoriets torn, där moderna stjärnkikare använts så sent som på 2000 -talet. En grupp entusiastiska hobbyastronomer strävar också till att iståndsätta kikarna, så att de kunde användas även i framtiden för stjärnobservationer.

Efter inmundigandet av den dryga näringen för själen fanns det även behov av näring för kroppen. För en del av besökarna följdes det mycket informativa besöket av en kort promenad till den närbelägna restaurangen Sea Horse för gemensam lunch.



KRISTIAN THULESIUS MED S/Y EIRA ÖVER ATLANTEN

Ända sen tioårsåldern, när jag fick följa med Matias Lannér ut i hans J 10 på Kattegatt, har jag drömt om att segla över ett hav. Nu har den drömmen gått i uppfyllelse.

På morgonnatten torsdagen den 24 maj när skepparen väckte oss för att visa den mörka skuggan på horisonten som var ön Faial på Azorerna, då förstod jag att det var sant! Småningom kom gryningsljuset och ön steg upp ur havet och jag kände doften av land, av jord och fuktig växtlighet. Jag dansade och sjöng av glädje. Känslan var obeskrivlig.

Min entusiasm för segling hade jag alltså fått ganska tidigt och den växte ytterligare när jag som fjortonåring hörde Sven Lundin berätta och visa bilder från sin första längre seglats. Drömmen bara växte och jag läste alla långseglingsböcker jag kunde få tag på.

Småningom, som vuxen, insåg jag dock att på egen köl skulle det antagligen aldrig bli av. När vår kyrkvaktmästare Petri berättade om EIRA, en Swan 51, som han skulle mönstra på, så började en plan ta form.



Före avfärd i Simpson Bay, St. Maarten, Karibiens mest skyddade bukt, ett så kallat "Hurricane Hole".

Ungefär två år i förväg frågade jag på jobbet om det skulle vara möjligt att få tjänstledigt från teatern. Chefen och producenten var båda samarbetsvilliga och en kollega vidtalades för att hoppa in i min roll. Följande båtmässa tog jag kontakt

med EIRAs skeppare och betalade anmälningsavgiften. Sen var det bara att spara pengar och vänta.

Rutten jag valt att delta i var från St. Maarten i Väst-Indien via Azorerna upp till England. Så stor distans som möjligt med långa etapper och gärna lite mer krävande väder och segling var mina önskemål. Dessutom tänkte jag att med ett lite mindre skepp så skulle jag få mer att göra och mer ansvar.

EIRA är alltså en Swan 51, sjösatt 1981 i Jakobstad, konstruktör German Frers. Hon är tilläggsutrustad med en Vesterbeke generator, vattenmakare, långvågsradio, GPS-plotter och en del annan utrustning men i stort sett är hon i originalskick med all däcksutrustning från Nautor. De trettio år gamla blocken ser ut som nya- inte en rostfläck! Nautor betyder kvalitet!

I min personliga utrustning ingick Nautiska Almanackan 2012, Sight Reduction Tables for Air Navigation i två band, en tabell för Selected Stars 2010-2020 och min plastsextant. Sjöställ, gummistövlar, ylletröja, handskar, mössa och sportunderställ ingick givetvis, men också tunna långbyxor och långärmad vit skjorta som tillsammans med hatt och solglasögon är nödvändiga mot tropiksolen - solkräm räcker inte. Crocs plastsandaler var utmärkta både på däck och under, de gav tårna skydd, torkade snabbt och är både lätta och bekväma. Andra viktiga saker: öronproppar och ficklampa.

Vid bunkringen av maten tog skepparen med hela besättningen och i butiken delade han ut uppgifter i stil med "frukostpålägg för 14 dar, 60 ägg, tio paket bacon". Allt var improviserat! Han sa att förra gången när de hade noggrant planerat inköpen blev det på tok för mycket mat och av fel sort. Han ville att alla skulle delta och på så vis kunna påverka urvalet och därmed minska risken för missnöje. Det visade sig fungera. (Jag hade dock ägnat några timmar åt att inventera förrådet av konserver och specerier för att vi inte skulle köpa sånt som redan fanns ombord.)

Köttet lades i butikens frys och levererades följande dag djupfrys. Eftersom vattenmakaren inte funkade var vi tvungna att ta med allt dricksvatten.

Dricksvattnet köptes i 1,5 liters flaskor och ransonen beräknades till två flaskor/person/dag. Eftersom vi var åtta personer ombord blev det 16 flaskor/dag gånger 20 dagar = 320 flaskor! (dessutom en stor mängd läskedrycker men inte en flaska öl!) ingen alkohol dracks till sjöss!

Att stuva allt detta var ett drygt arbete.

För att hålla koll på vattenkonsumtionen (och min-ska smittorisken) hade vi vårt bomärke skrivet med tusch på korken till vår personliga vattenflaska. Man drack bara ur sin egen flaska och när den var tom skar man upp den i tre delar (för att spara utrymme i sopsäcken) och lade korken i en liten uppsamlingspåse mitt i båten. Ville man kolla konsumtionen kunde man bara räkna korkarna (och dessutom se vem som druckit!). En annan fördel med detta system var att om man lämnat sin flaska någonstans så syntes det också vem slarvern var.

Vad beträffar vattnet i tankarna var skepparn mycket sträng: inga duschar tilläts, varje gång man behövde använda vatten fick man gå till elcentralen, slå på strömbrytaren för vattenpumpen, använda så mycket man behövde och sen direkt efter slå av pumpen igen. Han hade varit med om ett par överfarter där någon glömt pumpen på och någon av de fyra vattenkranarna hade stått och runnit/droppat och på så vis tömt en hel tank! Detta måste undvikas. (Vi höll god ordning och när vi närmade oss hamn fick vi tillåtelse till en dusch!) Man märker dels hur lite vatten man kan klara sig med och dels hur viktigt vattnet är...

Matordningen ombord var okomplicerad. Ett varmt mål mat om dagen skulle kockvakten se till att laga till kvällen. All annan skaffning fick varje vaktskift/individ ordna självständigt. I praktiken brukade alltid någon brassa varm lunch av något slag och då lagade man givetvis tillräckligt för alla. Den som använt byssan skulle diska och städa efter sig – direkt efter!

(Jag pratade med rätt många gästar i hamnen i Horta som beklagade sig över den enförmiga maten till sjöss så vi var lyckligt lottade att ha många villiga och duktiga kockar med ombord.)

En gång när jag just hade fått en stor fin portion spagetti vackert upplagd framför mig så gjorde vi en större rullning och jag gled snabbt som en smörklick i stekpannan längs med soffan och lan-

dade på durken längst nere i lä med hela pastan och såsen över mig, blåä!

Varje dag hade en vakt städ-törn. Då skulle toaletterna städas, durkarna och skotten i salong och alla gemensamma utrymmen tvättas och byssan likaså. (Detta gjordes med så lite färskvatten som möjligt!) Var tredje dag hade man bara de vanliga vakt-törnarna.

Skepparen Sebastian och hans sambo Norma var första vakten, andra vakten var Kristian, Jukka & Klara och tredje vakten var Axel, Micaela & Mario.



Frivakten njuter av eftermiddagssolen.

Eftersom första vakten bestod av bara två personer så hade de ett tretimmars pass. De andra vakterna hade fyra timmar vardera. Det innebar att vakt-schemat gick i elvatimmars rytm. Därför behövde vi inte ha halva vakter för att få rotation i dygnsrytmen utan vårt 22 timmars dygn snurrade på och gav lämplig variation.

Varje vakt ansvarade för styrning, utkik, navigation och segelföring och eventuella manövrar under sitt pass under ledning av vaktens chef. I vår vakt brukade vi ta halvtimmes rörtörnar, man styrde 30 min, höll utkik 30 min. och var 30 min. ”i beredskap”, sen fick man styra igen. När det var hårdare väder styrde vi i kortare pass, 15-20 min.

Vi hade ett halvt dygn med ganska hård medvind ungefär halvvägs till Azorerna och då var man tvungen att styra mycket aktivt och hela tiden med koncentration på Windexen i masttoppen, det var nervöst eftersom man ville undvika en jipp. Efter 20 minuters stirrande uppåt och ivrigt rattande var

nacken stel och rygg och armar möra.

Förutom andra fartyg skulle vi också spana efter lokala regnbyar. Dessa s.k. ”squalls” kunde medföra häftiga regn och därtill hörande kraftiga vindar från ett oväntat håll. I synnerhet nattetid var de svåra att upptäcka i tid.

De första sex dygnen efter att ha lämnat St. Maarten såg vi inte några andra fartyg eller lanternor, inte ens flygplan syntes till! Men plötsligt steg ett stort ro-ro fartyg upp över horisonten, på kollisionskurs så vi stagvände och höll bort i en timme för att släppa henne förbi oss

Mina sextanthöjder blev småningom bättre och min första ”fix” med hjälp av en solhöjd och en Venushöjd gav ett resultat ca. 60 M från vår aktuella position.

Annars var det mest stabila vindar och nästan ingen stiltje. I alla ruttbeskrivningar påtalas risken för att hamna i stiltje. Dessa ”doldrums”, stiltjebälten kan vara vidsträckt och har man otur kan man alltså ligga stilla i en vecka utan vind. Därför är det så viktigt att ta med så mycket dricksvatten som möjligt

Vi hade god tur med vindarna. De första fem dygnen gick vi med samma segelsättning och på samma bog med i stort sett samma kurs. GPS:s visare vid rorsmansplatsen fungerade dåligt så vi styrde nästan enbart med kompassen. (Grundkunskaperna om missvisning och deviation behövs alltså!)

Då och då gick man ner och kollade instrumenten vid nav- bordet. En viktig indikator som alltid måste kollas var batteriernas laddningsnivå, om den sjönk under 22 V väckte vi skepparn som startade Vesterbeken. Den gick ungefär två timmar/dygn och då kördes frysen samtidigt.

Småningom vred vinden mot NO och då fick vi börja kryssa. Då gällde det att hålla koll på kryssvinklarna och VMG värdet på plottern. (Velocity Made Good, dvs. hur stor del av vår fart som gick mot mål och när det lönade sig att göra stagvändning).

Vår skeppare var alltså Sebastian, mycket erfaren kappseglare och charter- kapten från Helsingfors . Den övriga besättningen bestod av:

- Norma 25 år, studerande, Stockholm, hade seglat med EIRA i flera etapper;

- Axel, 34 år, lärare, Helsingfors, erfaren havs- och bankappseglare, förste styrman med tidigare seglatser på EIRA;
- Micaela 22 år, dykningsinstruktör, Öckerö, nybörjare;
- Mario 23 år, dykningsinstruktör, kock, Österrike, nybörjare;
- Klara 35 år, formgivare Stockholm, bankappseglare, hade tidigare gjort atlantöverfart;



Med god fart i passadens varma vindar.

- Jukka 45 år, VD, Helsingfors, hade seglat en vecka på EIRA föregående höst, annars nybörjare;
- Undertecknad 50 år, skådespelare, Helsingfors, god seglingserfarenhet dock endast från svenska och finländska farvatten.

Arbetspråket ombord var engelska så att alla skulle förstå men givetvis användes också mycket svenska eftersom sex av åtta var svenskspråkiga.

Före avfärd hade vi säkerhetsgenomgång där vi pratade om man-över-bord, nödsignaler, livflotten, flytvästar inkl. livselar, medicinförrådet o.s.v.

Man vill verkligen inte ha någon personskada eller allvarigare sjukdomstillbud så långt ute till havs och vi hade tur: förutom lite sjösjuka hos ett par i besättningen hade vi bara en klämd fingernagel och lite skrubbsår

En viktig sak ombord var toaletten. Skepparen



Axel Nyman har fått en guldmakrill på kroken. Skepparen hjälper till med fångsten som blev en mycket god lunch.

påstod att våra två var båt- toaletternas Rolls-Royce, de dyraste och finaste som stod att få! Den förligare var manskapets och den var mycket tungpumpad. Efter ca åtta dar blev det stopp i den. Mario demonterade den och sen funkade den men ännu trögare. På Azorerna gjorde Jukka och jag ett nytt försök men lyckades bara med en marginell förbättring. Den hade missköts under många år och var full med urinsten som var mycket svår att få bort. Den stockade sig ytterligare ett par gånger och var en källa till stor frustration.

Efter vår mellanlandning på Azorerna stuvade skepparen om i vakterna. Jukka hade mönstrat av och flugit hem från Faial och eftersom tredje vakten hade fungerat dåligt vad beträffar personkemin så blev Klara, Micaela och Mario den nya andra vakten och Axel och jag tog den tredje. Det fungerade väl och mot slutet av seglatsen gick vi ner till två vakter under stormen. När det var som hårdast var trycket på rodret från vågorna så stort att bara Axel, skepparen och undertecknad orkade styra.

Matlagning kan vara nog så utmanande till sjöss och ett tillbehör var mycket viktigt i byssan: halkmattor som man lade på arbetsbänken eller bordet för att hålla saker på plats. Det är också en av de farligaste platserna ombord under hårt väder, heta vätskor och öppen gaslåga utgör stora risker.

Under de sista två dygnens storm gjorde till exempel Mario, vår österrikiske kock, en heroisk insats när han försåg oss med varm mat och bland

annat stod och vände ”palatschinken” (österrikiska plättar) i byssan med tio Beauforts vindar och svår korssjö!

(Vår vindmätare var graderad upp till 50 knop och den slog i botten åtminstone två gånger som jag såg. Eftersom vi då hade vinden in akterifrån och vår egen hastighet pendlade mellan tio och tolv knop betyder det att vinden var ännu starkare. Tio Beaufort är 24,5 – 28,4 m/s eller 48-50 knop dvs. storm eller svår storm.)

Då var det Axel, Klara och jag som var uppe i sittbrunnen i sexton timmar, och när det var som värst orkade inte Klara styra så vi var bara två som turades om till rors.

(Skepparen och resten av besättningen var då fullt upptagen med annat arbete under däck, det var viktigt att se till att tekniken fungerade och att inte vattnet tilläts stiga för högt..)

Vågornas press på rodret är svår att föreställa sig,



Matlagning under gång, notera spisens lutning och selen som jag är fastspänd med.

vi fick använda hela vår kroppsvikt och all tänkbar kraft för att försöka parera. Det gällde att hålla aktern upp mot vinden för att undvika jipp.

Men plötsligt hände det som inte fick hända, ett par vågor kom in från ”lä”, aktern lyftes åt fel håll och så smällde bommen över med full kraft. Den slog i bardunen som underligt nog inte gick av men vars block blev krökt. Preventergajen, en tio mm tjock polyesterlina, bromsade visserligen en aning men gick av med en smäll. EIRA pressades ned av trycket mot bardunen och under däck flög saker omkring i den kraftiga broachen. Jag som stod till rors var livrädd och samtidigt lättad över att riggen höll!

Skepparn tittade upp genom luckan och konstaterade att ingen skada var skedd, vi fick henne upprättad och sen tog vi ner storseglet helt. Att beslå storen var mycket tungt och farligt eftersom vi rullade kraftigt och oregelbundet. Samtidigt som man höll i sig för allt man var värd skulle man få fast den vilt fladdrande storsegelduken och spänna ihop den kring bommen (segelduken kändes som tunn plåt p.g.a. sin tjocklek). Adrenalinet och skräcken hjälpte till och när vi sen fått en bit av genuan utrullad kunde vi börja styra undan vågorna igen.

Den minskade segelytan sänkte emellertid farten så pass att vi fick flera vågor som bröt över oss och vattenfylld sittbrunnen. Vi var genomblöta och kalla men visste att vi inte hade så långt kvar till Falmouth så det var bara att fortsätta. Jag bad så gott som oavbrutet.

Flytvästen som jag hade haft hängande kring halsen väldigt länge orsakade med sitt tryck en intensiv smärta i nacken. Men när jag fick den bytt till en sele utan flytväst gick det bättre. Jag hade föredragit en traditionell flytväst i stället för de här uppblåsbara.

Under däck arbetade man med att för hand pytsa upp vatten som kommit in. Det tog ca en timme att få ner nivån så pass att de kunde fila loss ett par av de fastrostade länsppumparna och börja reparera dem. Vi som var på däck tog emot och tömde kastrullerna och höll skärpt utkik eftersom vi var nära ett trafikstråk.

Vi hade sett Cornwalls kust redan en tid på radarskärmen så det var ingen överraskning när vi småningom kunde skönja konturen av land. Men



Axel styr i stormen på väg in mot Cornwall. Notera att flaggan hade blåst bort!

sikten var nedsatt så när vi väl fick se kusten var den redan ganska nära.

Vi fick lä under kusten och kunde börja navigera enligt de instruktioner vi fått per långvågsradio från den engelske skepparen på ”Northern Child”.

När vi startat Perkinsen på väg in mot Falmouth så gick revlinan till förseglet av just när vi fått genuan inrullad! Hade det hänt lite tidigare skulle vi fått problem, puh! I hamn fick vi plats bredvid ”Northern Child”, en Swan 51 som startat några timmar före oss.

Av de sju yachter som startat samtidigt från Faial hade fem sökt nödhamn i Spanien men de två Swanarna hade seglat genom stormen.

Besättningens storlek (det skulle varit mycket tyngre med en fåtaligare besättning) och sammansättning (vi var fem erfarna seglare) är två viktiga faktorer som bidrog till vår lyckade överfart. En erfaren och väl förberedd skeppare och givetvis en gediget byggd båt är två till.

Jag är mycket glad över att ha gjort denna seglats men vet också nu att vår fantastiska skärgård här hemma är där jag trivs bäst med att segla.

Se gärna www.swan51eira.com för mera info om båten.

KURSER, ÖVNINGAR OCH ANDRA AKTIVITETER 2013

CEVNIkurs i Sibbo börjar 02.02.2013

Trafikbestämmelserna på den europeiska kontinentens inre vattenvägar. Intyg över godkänd tentamen behövs då man i det internationella behörighetsbrevet förutom behörigheten för kustfarvatten också vill ha behörighet för kanaler och floder.

Lördag 02.02. kl. 09:00 - 14:00 (lektioner) och
lördag 09.02.2013 kl. 09:00 - 14:00 (repetition och tentamen).

Kursavgift 60 € inkl. material- och tentamensavgift. Anmälningar till Carina Kervinen under tjänstetid, tel. 010 217 6481 eller navis@luukku.com, senast 24.01.2013. Kursplats: Nordkalk, Kalkstrandsvägen 555, Sibbo. Kursledare Eric Sundman.

Årsmöte fredag 22.03.2013 kl. 19:00 på NJK på Björkholmen.

Kurs i VHF/DSC-radiotelefoni på NJK börjar 02.04.2013

Kursen utgör förberedelse för Kommunikationsverkets SRC-examen (godkänd examen behövs för användande av VHF-radiotelefon i fritidsbåt och vissa småfartyg i yrkesmässig inrikestrafik).

Efter kursen ordnas gemensamt tillfälle att avlägga officiellt kompetensprov (SRC-examen). Kurstidtabell: tisdag 02.04. kl. 18:00 - 20:30, lördag 06.04. kl. 09:00 - 14:00 och tisdag 16.04 2013 kl. 18:00 - 20:30. Kursavgift 50 € inkl. material.

Kursen är avsedd för NJK-medlemmar, men några Navismedlemmar ryms också med. Anmäl ditt eventuella intresse till kursledaren (Eric Sundman), eric.sundman@elisanet.fi eller 0400 421 432 senast 27.03.2013. Kursplats: NJK:s paviljong på Björkholmen

GPS-kurs börjar 20.05.2013

Teoridelen måndag 20.05. och 27.05.2013 kl. 18.00 - 20.30. Teoridelens kursplats meddelas de anmälda deltagarna innan kursen börjar.

Praktikdelen måndag 03.06. och 10.06. kl. 18.00 - 20.30 till sjöss på skolbåten Navis (avgång från NJK:s hamn på Björkholmen).

Kursavgift 80 €. Anmälning om deltagande senast 13.05.2013 till Carina Kervinen under tjänstetid, tel. 010 217 6481 eller navis@luukku.com. Kursen leds av Eric

Sundman.

Praktikkurs för motorbåtsförare maj/juni 2013

Kursen är certifierad i Finlands Navigationsförbunds kvalitetssystem. Intyg över genomgången kurs och godkänt examensprov behövs vid ansökan av internationellt behörighetsbrev för förare av fritidsbåt.

Kursen (inklusive examensprov) tar 10...12 h i anspråk och genomförs på skolbåten Navis. Kursen omfattar två kvällar till sjöss och kompletteras med en mörkerkörning i augusti.

Den exakta tidtabellen är tillsvidare öppen; planeras av kursledarna.

Kursavgift 90 €. Anmälningar senast 03.05.2013 till Carina Kervinen under tjänstetid, tel. 010 217 6481 eller navis@luukku.com. Kursledare Richard Vaenerberg.

Dimissionsfest tisdag 11.06.2013 kl. 19:00 i

Folkets hus (Vartiokylän työväentalo), Rusthållargränden 3. Förutom dimissionen av de nya skepparna avnjuter vi en enkel middag och lite program i glada skeppares lag. Kom ihåg att också "gamla" skeppare med följeslagare är hjärtligt välkomna. Anmälningar senast 04.06.2013 till Carina Kervinen tjänstetid, tel. 010 217 6481 eller navis@luukku.com.

Radarkurs sommaren 2013

Radarteori och -praktik med tentamenskörning. Kursen omfattar 2 teori- och 3 praktikkvällar.

Tidtabellen är tillsvidare öppen; planeras senare av kursledarna. Kursavgift 140 €.

Anmälningar senast 03.05.2013 till Carina Kervinen under tjänstetid, tel. 010 217 6481 eller navis@luukku.com. Kursledare Kristian Thulesius.

Aktiviteter under höstterminen behandlas i senare utskick/annonsering. Påtänka är t.ex.:

Skepparsammankomst (middag och program) i oktober/november.

Gemensamt besök på utställning (eller något annat) av nautiskt intresse.

Repetitionsövning (uppfriskande av teorikunskaper).

Information om aktualiteter inom båtliv och navigation.

Välkommen på ÅRSMÖTE.
Fredagen den 22/3 kl.19.00
i NJKs klubbhus på Björkholmen,
Kopparsundsgränden, Drumsö.

Efter årsmötesförhandlingarna blir det mat och dryck och Kristian Thulesius berättar om sin Atlantsegels med s/y Eira.



Meny: Viltskav, råörda lingon, potatismos, sallad, bröd,
måltidsdryck, kaffe/te à 20€/person.

Anmälan om Ni önskar äta till
Carina Kervinen 010 217 6481 (tjänstetid)
eller till navis@luukku.com
senast måndagen den 18/3.

(Om det finns behov kan vi försöka hjälpa till med skjuts från närmsta hållplats, tag
kontakt.)

VARMT VÄLKOMMEN!