

Hemsegling med Svea af Kåringön

Måndagen den 11 januari klev vi på Ryanars flight 9503 på Skavstas flygplats med destination Beauvais utanför Paris.

Anledningen till resan var att vi skulle segla hem ännu en Lagoon segelcatamaran till Sverige. Denna gång en Lagoon 400 som är den senaste modellen på marknaden.

Att vi ger oss i väg i januari beror på att båten ska visas på Båtmässan i Göteborg vecka 6. Det är första gången en Lagoon visas på inomhusmässan i Göteborg, och förväntas att bli en av de mest intressanta båtarna.

Vi som är med på resan är Mikael af Ekenstam, Peter Törnblom, och jag själv Roland Jansson. Det är inte första gången för någon av oss att hämta hem båtar från Frankrike. För Mikael är det den 5e gången och för Peter och mej är det den 4e, men ingen av oss har gjort det mitt i vintern.

I Beauvais tar vi en hyrbil och ställer in Mikael's iPhone med bilnavigator på hamnstaden Sables de Ollon som är leveranshamn för Lagoon. Dit är det ca 60 mil men vi gör det första stoppet hos Mikael's goda vänner familjen Duclos som bor i en liten by efter vägen. Där blir vi bjudna på en fantastisk lunch (tre rätters naturligtvis) och det var också intressant att få se ett franskt hem. Familjen bor i ett hus från 1700 talet.

Vi vet att båten inte är riktigt klar och behöver inte ha bråttom. Därför bestämmer vi att övernatta någonstans efter vägen. När klockan närmar sig 20.00 kommer vi fram till staden Anger och bestämmer oss för att hitta ett hotell. Det visade sig vara värre än vi trott då det tydligen är någon stor konferens i staden och samtliga hotellrum är fulla. Det blir i stället ett hotell av typen Formula One. Vi fick 3 bäddar i ett rum på ca 8 kvm. Men det var billigt, 59 euro inkl frukost.

På tisdagen kommer vi fram till hamnen omkring kl 10.00. Det är kallt och ruggigt. Den här vintern är den kallaste på 60 år här nere, så dom har haft flera dagar med minusgrader. I vattnet är det ändå 12 grader.

Normalt när man kommer hit brukar det ligga mellan 15 och 20 Lagoon båtar och vänta på sina nya ägare. Nu var det bara 2 st och en av dem var vår Svea.

När vi ska ta hem en ny båt är det en hel del förberedelser hemma. Båten är ju helt tom, så vi skickar ner massor med utrustning med lastbil. Det är köksutrustning, säkerhetsutrustning mm och även varma kläder. Det blev den här gången 2 pallar fulla, och det första vi får göra när vi kommer ner är att packa in allt det här i båten. Båten var från början inte utrustad för den nordiska marknaden, så man har gjort en del installationer i efterhand. Värmeanläggning och radar var de mest omfattande jobben. Värmeanläggningen är av en ny typ med vattenburen värme som vi är väldigt spända på att få prova. Naturligtvis är det viktigt att den fungerar på en hemsegling i januari. Innan vi sticker i väg måste vi naturligtvis även proviantera. Vi köper all mat och tillbehör i ett stort varuhus i staden. Det gäller att tänka ut vad som behövs. Man vill inte sakna något, men vill ändå inte släpa på mer än vad som går åt.

På onsdagen kommer även vår vinleverans. Vid ett tillfälle våren 2008 var Örjan och jag här nere i frankrike. En lördag som vi inte kunde göra något eftersom alla i hamnen var lediga, åkte vi runt för att besöka någon vingård. De flesta var stängda, men vi hittade en som var öppen. Den heter Domaine de L`epinay Earl Paquereau och är numera vår vinleverantör. Det är en liten vingård som drivs av familjen. Mycket trevliga människor och gott vin till bra priser. När vi ska hämta en båt numera så meilar vi en beställning och dom levererar i hamnen. Roligt att kunna köpa direkt av vinbonden utan mellanhänder. Jag tror att alla våra kunder som har varit med och hämtat sin båt här har handlat vin av dom.

Ett missförstånd mellan Örjan Berg på Oxelösunds Båt&Motor och fransmännen har gjort att båten saknar kapellsidor runt såväl sittbrunnen som förarplatsen. Eftersom vi tycker det är extra viktigt att ha det på den här seglingen, försöker vi få det påmonterat nu. Fransmännen skakar på huvudet och säger att det är ” impossible”. Naturligtvis så ger vi oss inte så lätt. Örjan lyckas att få

underleverantören att sy nya åt oss. Stort tack till Sandra Cuevas på företaget NV Equipment som gjorde det omöjliga möjligt. På torsdagen hoppade Peter in i hyrbilen och körde de 4 milen till staden Saint Gilles Croix för att hämta grejorna. När han kom tillbaka såg han alldeles salig ut. Sandra var inte bara hjälpsam och duktig. Hon var dessutom riktigt snygg.

På kvällen började vi att montera kapellen, och på fredagsmorgonen fick vi hjälp att slutföra det arbetet.

Under tiden som Peter åkte på sitt uppdrag så var Mikael och jag ute och provseglade båten. Det var första gången som det hissades segel på den här båten. Allt fungerade perfekt så nu började vi att riktigt längta ut på havet.

Biscaya

Fredagen den 15 januari klockan 14.30 glider vi genom kanalen ut på Biscaya. Det sista vi har gjort är att tanka båten full med bränsle och vatten. Vi har 400 liter diesel i tankarna och dessutom 100 l i extradunkar.

Väderrapporten har sagt att det ska bli mellan 10 och 15 m/sek sydvästlig vind och dimma. Vindriktningen är perfekt och 10 till 15 m/sek är inget vi oroar oss över med en sådan här båt. Dima är däremot aldrig roligt, men eftersom vi är utrustade med radar går det bra ändå.

Vi har ett vaktsystem där vi har första vakten i 3 timmar och sedan vilar i 6 timmar. Naturligtvis måste vi vara beredda att rycka in och hjälpa förstevakten även under vilan. Mat lagar alltid någon som inte har vakten.

Förstevakten har Mikael när vi kommer ut på havet. Men nu är vi naturligtvis med alla tre. Efter att vi har känt på vågorna en stund så sätter vi segel. Vi har en slör på mellan 10 och 13 m/sek så vi gör bra fart när vi har fått ordning på grejorna. Båten känns bra och vi ligger hela tiden över 10 knop. Det är dimma redan från början, men ändå en

sikt på säkert 200 meter. Nu är vi glada för radarn. Vi justerar in den så som vi vill ha den. Den här båten är utrustad med Ryamarin navigationssystem. Den har en C 120 skärm och 2 st ST70 instrument ute vid styrplatsen. Dessutom sitter det ett ST70 instrument och VHF radio inne vid navigationsbordet. Radarn är av den nya typen digitalradar och bilden är knivskarp.

För mej är det första gången som jag använder C 120 plotter och den trivs jag med redan från början. Utvecklingen av navigationssystem går rasande fort, och dom blir bara bättre och bättre. Naturligtvis har båten även autopilot. Utan en sådan skulle jag inte vilja göra en sådan här resa. Vi kör med den hela tiden, utom när vi ska lägga till i hamnar och dylikt.

Efter några timmar så ökar vinden och sikten minskar. Eftersom det håller på att bli mörkt tar vi ner storseglet i stället för att reva. Nu har vi bara genuan uppe, men kör även med motorn på lågt varv för att kunna hålla bra fart hela tiden. Nu börjar vågorna bli riktigt höga, så vi får några häftiga surfar på upp till 17 knop.

Jag går på min vakt kl 21.00 och innan Peter går och lägger sig rullar vi in även genuan. Vi hade kunnat köra med den lite revad, men eftersom det är natt vill vi inte riskera att behöva gå upp på däck om vinden ökar ännu mer. Visserligen rullar man in genuan från styrplatsen, men man vet ju inte om det blir något trassel i hård vind. När jag kom upp ur slafen för att gå på mitt pass var Peter ganska blek om nosen. Innan vi gav oss i väg från hamnen åt vi på en restaurang som inte var den bästa i Frankrike. Det är nog första gången som jag har fått mat som inte smakade bra i det landet. Vi kände oss alla tre lite dåliga i kistan när vi gav oss i väg. Peter blev tvungen att lämna tillbaka fiskgrytan till havet innan han kunde gå och lägga sig. Det måste bero på maten, för ingen tror att en gammal sjöbuse som Peter kan bli sjösjuk.

Nu när jag stod på mitt första nattpass ute på Biscaya kände jag att det var ett tag sedan. Förra sommaren gjorde jag ingen längre segling. Det tog ett tag att bli van vid det kompakta mörkret. Vinden ökade och låg nu på mellan 14 till 20 m/sek. Vågorna började bli ganska grova, och

man ser dom inte förrän dom tornar upp sig alldeles intill båten. Det enda ljus man har är skenet från lanternorna, och det var fortfarande tjock dimma. Vinden kom snett akterifrån och jag blir fortfarande imponerad av en catamarans sätt att liksom kliva över vågorna. I alla andra typer av båtar är det jätkligt besvärligt med vågor snett bakifrån, men i en catamaran funkar det hur bra som helst. Trots att vi inte hade något segel uppe surfade vi ibland upp i 16-17 knop.

Plötsligt dyker det upp något på radarn som jag inte känner igen. Det blir jätte-ekon som rör sig ca 4 distans framför båten. Ganska snart förstår jag vad det är. Det är stormbyar som kastar upp sjöarna så de bildar ekon på radarn. När den första stormbyn når mej blir det fart på grejorna. Jag läser av 26 m/sek vind över båten. Om man då betänker att vi gör en fart på ca 12 knop och vinden kommer snett bakifrån kan man ju undra vad mätaren skulle stå på om vi låg stilla?

Nu börjar sjöarna slå över båten, så jag kopplar ur autopiloten och styr manuellt med vågorna i stället. Det är en hisnande känsla med sjöarna vinande om båten. Men det är ändå inte på något sätt otäckt. Båten klarar uppgiften hur bra som helst. Efter kanske 10-15 minuter är det över. Nu är vinden igen ca 15 m/sek medelvind, och jag kan ställa in den tidigare kursen och koppla på autopiloten. Naturligtvis hade jag kunnat gå med den inkopplad även under stormbyarna, men det är faktiskt lite kul att styra själv då.

Efter ytterligare ca 15 minuter har vinden minskat till 5 m/sek. Det känns märkligt. Men den lugna vinden varar bara några minuter, sen är det som tidigare. Jag kan se ytterligare stormbyar på radarn runt omkring mej, och vid några tillfällen ökar vinden korta stunder till 22-23 meter. Jag kommer på mej själv med att stå och hoppas att få känna på ett riktigt race igen. Man är väl inte klok som längtar efter storm, men när man känner att det inte är några problem med en sådan här båt vill man ju ha kul. Och vad gör då mina kamrater under tiden som jag står och styr genom stormen. Jo, dom sover. Det är tydligen inte bara jag som litar på grejorna.

När jag vaknar dagen efteråt berättar Mikael att han haft en flock delfiner som lekt runt båten. Jag hade alldeles nyligen somnat så han ville inte väcka mej. Jag har vid tidigare seglingar här fått uppleva delfiner, och det är bland det häftigaste jag vet.

Ca 140 distansminuter från starten i Sabla de Ollon kommer man fram till Raz de Seine där det går ut långa rev i havet. Här kan det bli riktigt starka strömmar när tidvattnet går ut och in. Anledningen är att det är riktigt djupt på bägge sidor om reven, och sedan grundar upp till 10-20 meter. Här undviker man att gå mot strömmen. Den här gången lyckades vi komma när tidvattnet var högt, så det blev inte så starka strömmar som vi har varit med om tidigare. Förra gången jag passerade här hade vi hård motvind och väldigt stark medström, vilket medförde att enorma vågor bildades. Efteråt fick vi veta att vågorna hade varit 12 meter höga. Det är ett av de starkaste minnen jag har från att vara ute på havet. Nu var det betydligt lugnare. Men naturen är häftig här. Vi går ganska nära land och klipporna här är fantastiskt vackra.

Första stoppet på Guernsey

På söndagsmorgonen vid 5 tiden anländer vi till den mycket trevliga ön Guernsey, och där lägger vi till för att tanka diesel. Här har vi varit tidigare och vet var macken ligger. Naturligtvis är det stängt så här tidigt på morgonen, men vi kan inte hitta någon skylt där det står några öppettider på. Jag hittar några fiskare som jag frågar, men dom är inte säkra på om macken är öppen på söndagar. Vi väntar till klockan blir 11.00 innan vi får besked att macken är stängd på söndagar. Dessutom är nästan allting stängt, så Peter misslyckas med att köpa presenter till sina grabbar där hemma vilket var hans tanke. Jag hittar däremot en fiskare som har färska humrar i en sump, så jag gör affär på 2 stora rackare. Pris 10 euro st vilket jag tycker är helt okey.

Nu är vädret helt fantastiskt med sol och 17 grader varmt. Utanför hamnpiren håller 5-6 racingsegelbåtar på att träna, och innanför piren håller ett gäng ungdomar på med jollesegling. Det känns verkligen inte som januari utan mer som en sensommardag i Sverige. Eftersom vi inte lyckas att tanka, så slår vi i reservdunkarna och tar sikte på Dover där vi är säkra på att kunna tanka. Vi passerar ön Alderney ganska nära och får här känna på starka tidvattenströmmar. Vi har stark medvind och kraftig motström och får uppleva ett märkligt fenomen. Vi surfar 15 knop genom vattnet men gör bara 1

knop över grund på GPSen. När surfen är över visar det sig att vi åker baklänges med fulla segel. Det är bara att starta motorerna och hjälpa till för att överhuvudtaget komma någonstans.

Vi tar fram den stora pastakastrullen och kokar våra humrar. Vi har tagit med några flaskor champagne för att kunna fira viktiga händelser ombord. Den smakar utmärkt till våra färska humrar. Humrarna var så stora att vi inte lyckades att äta upp allting. Men jag tog resterna och den sista skvätten champagne och kokade en riktigt god fiskgryta dagen efter.

Seglingen över Engelska kanalen gick bra. Man passerar trafikzoner där den tunga trafiken går. Man måste passera så rakt som möjligt för att inte störa tungviktarna. Vi gjorde det på natten och återigen var vi glada för radarn. Jag hade vid ett tillfälle 13 stora fartyg på radarskärmen. Alla inom 6 distansminuter. Det är riktigt spännande att följa båtarna på skärmen, men man lurar sig på deras fart. Många gör omkring 20 knop så man måste vara tydlig med sina egna manövrar. Det är inte alltid så lätt att räkna ut om man hinner passera deras kurs eller inte. Vi ska ju gå rakt över trafikzonerna vilket innebär att vi ska skära deras kurser. På en sådan här segling upplever man naturligtvis vissa vakter som långa och händelselösa. Men ett arbetspass över Engelska kanalen är riktigt roligt.

Andra stoppet i Dover

Tisdag morgon kommer vi fram till Dover. De vita klipporna i Dover är minst lika vackra nu som på sommaren. Vi har en riktigt stark ström vid infarten till hamnen. Det är en öppning i piren som man ska ta sig in i, men strömmen är kraftig i sidled. Mikael, som är skeppare vid tillfället, får ge full gas för att kunna hålla båten i rätt riktning. Men bara man har passerat piren slutar strömmen. Nu får vi tag i diesel. Vi tankar i 393 liter och har gjort 460 distansminuter. Vi kanske har seglat utan någon motor på i 30 distans, så bränsleförbrukningen med 2 motorer är inget att klaga på. Men vi har haft vindarna med oss för det mesta.

Är man i Dover är ett besök på den gamla puben i hamnen ett måste. Det är en riktigt risig gammal pub från 1600 talet. Där kan jag lova att

det har svingats en och annan bågare genom åren. Vi käkade en tallrik onyttig pubmat och klämde varsin bågare blaskig engelsk ale. När vi skulle betala tog dom inte kort, men det gick bra med euro. Kvitto däremot gick inte att få, då dom inte visste vad en kassapparat är. Undrar om dom klarar momsredovisningen ordentligt? Skit samma, vi blev mätta och belåtna och humöret på människorna på den puben är det inget fel på.

Efter att vi även hade tankat vatten så var det dags att ge sig ut till havs igen. Vi hade diskuterat lite olika kurser att gå på vår väg mot Göteborg. Vi kunde välja att gå långt ut på Nordsjön och sätta kurs direkt mot Skagen och Göteborg. Men lite illavarslande isprognoser gjorde att vi valde att gå tillbaka mot den franska kusten, och sedan följa kusten upp mot Brunnsbuttel och Kielkanalen. Bara ut och stängas igen med alla fartyg i trafikzonerna. Men det gick bra även nu, och färden utmed Europas atlantkust blev ganska händselös. Några fiskebåtar ser man, och några av dom blev jäkligt nyfikna på vad vi var för tokiga gubbar som var ute och seglade mitt i vintern. Det gjorde att dom ibland kom riktigt nära oss för att titta. Det är väl okey på dagen, men när dom svängde mot oss på natten undra vi vad som var på gång. Fiskebåtarna är ett litet orosmoment då dom ofta byter kurs. Jag får en känsla av ibland att dom har mer koll på sin fiskeutrustningen än på andra båtar. Men det beror nog bara på att jag vid ett tillfälle för några år sedan var nära att krocka med en fiskebåt som jag inte såg någon människa på. Skepparn satt väl på muggen.

När vi kom till infarten till Rotterdam var det riktigt mycket fartyg runt oss. Här ska vi återigen korsas 2 trafikzoner. Vi ropade upp hamnen på VHF radion och dom lotsade oss genom. Dom hade stenkoll på var vi var.

Nu börjar det bli lite kyligt och vi är glada att vi har tagit med oss Fladen flytoveraller, i dom med ett bra underställ fryser man inte. Jag skriver den här resedagboken i efterhand när jag kommit hem. Jag läser dom sms jag har skickat till mina vänner under resan för att komma ihåg bättre. (mina barn säger att jag har demens light).

Jag har skrivit efter vi passerade Rotterdam:

” Halvmulet. 5 sektemeter. Lax till lunch. Lite tråkigt. Hoppas på storm så det händer nått. ”

Det säger faktiskt lite om hur det är att göra en sådan här resa. Ibland blir det långtråkigt.

Men bara 15 minuter efter att jag hade skrivit det smset gled 4 tumlare upp ca 50 meter från båten, och plötsligt är allt på topp igen. Lite senare samma dag stack en säl upp huvudet och tittade på oss.

Den första natten på Biscaya hade jag en mås som flög tillsammans med oss i 2 timmar, och ibland flög den mot mej framför styrplatsen i samma fart som vi gjorde. Men eftersom vi hade stark medvind flög den mot mej och tittade mej i ögonen. Mikael hade några andra fåglar som försökte sätta sig på mantågen, men misslyckades eftersom det gungade kraftigt. Så det många naturupplevelser på en sån här resa.

Tredje stoppet Kielkanalen

På torsdagsnatten kommer vi till infarten av Elbe och Kielkanalen. Jag har blivit bönhörd när jag ville ha mer vind. Nu blåser det mellan 15 och 20 meter igen, och dessutom har vi en kraftig ström som kommer snett bakom oss. Jag är riktigt imponerad av autopiloten som arbetar hur bra som helst. Vi har så stark avdrift så vi måste styra båten mellan 30 och 40 grader mot strömmen för att hålla kursen. Det gör autopiloten utan problem. Jag undrar vad det är för gubbe som sitter i den lådan.

Infarten till Elbe är starkt trafikerad, så vi går utanför bojarna som markerar farleden. Men det går inte att gå mycket utanför då det är grunt på vissa håll. Det blev riktigt skvalpigt eftersom det var både stark vind, stark ström och stora svallvågor efter fartyg som körde om oss. Återigen fick vi tillfälle att se hur bra båten klarade vågor snett bakifrån.

När vi gled in i slussen till Kielkanalen hade termometern fallit till -5. Nu börjar det bli is lite var stans på båten. Flaggan har frusit och vajar inte ett jävla dugg i vinden. Vattnet har frusit i båten, så nu är det slut på duschmöjligheter. Men värmesystemet har hållit måttet hela resan. Vi har inte frusit ombord.

När vi kommer till macken och skall återigen tanka så träffar vi faktiskt en segelbåt. Det är ett par glada engelsmän som ska leveranssegla en båt till Danmark. Skönt att vi är ensamma om att tycka det är okey att segla i januari.

På resan genom Kielkanalen händer inte så mycket. Ibland var det ett tunt istäcke som vi åkte igenom. Det är mindre med fartyg än det brukade vara, men det tror jag beror mer på finanskrisen än vädret. Det ända som var lite speciellt var en helikopter som kollade vilka vi var genom att flyga BREDVID oss. Den piloten var inte rädd. Efter Kiel tog vi vägen under Stora Bält bron mot Göteborg. Nu var det hela tiden minusgrader, men inga problem med is. Vinden var inte så stark heller, så vi var inte oroliga för nedisning. Allt gick bra ända fram till det som vi trodde var sista halvtimmen av resan. Det hade blivit fredagskväll och vi var på väg till Långedragts gästhamn där vi skulle avsluta vår segling. Vi gick i mörkret med genuan hissad och även motorerna på. Mikael hade redan plockat fram champagnen för att fira hemkomsten. Då körde vi rätt in i packad drivis, som vi inte såg i mörkret. Märklig känsla att stå fast i isen med bra vind i seglen. Det var bara att rulla in seglet och backa ut ur isen. Sedan fick vi leta oss runt isbältet för att komma in i hamnen. Det tog 3 timmar innan vi kunde knyta fast Svea och öppna champagnen.

Vi landade exakt kl 24,00 på fredagskvällen. Resan tog 7 dygn och 9 timmar. Det blev 1066 distansminuter på loggen.

Intryck nu efteråt är att jag har aldrig varit så utvilad efter en segling mellan Sable de Ollon och Sverige på tidigare resor. Det beror säkert på flera saker. Men det viktigaste är nog att vi hela tiden var noga med att följa vakschemat, och se till att vila då vi inte var i tjänst. Eftersom vi under hela resan gick mot kallare väder, insåg vi att det var nödvändigt att vara i form om något problem skulle uppstå. Nu uppstod inga större problem, så därför är vi inte utslitna

Att jag inte tvekade inför resan när Örjan Berg frågade beror naturligtvis på att jag vet hur bra dom här båtarna är. Jag tror jag har seglat mellan 5 och 6000 distans med olika modeller, så jag vet hur dom fungerar. Jag är ändå imponerad av den här nya modellen, som jag inte har provat tidigare. Det är den näst minsta modellen, men jag vill påstå att det är den bästa båt jag har seglat hem. Det jag då tänker på är hur bra den går i hård sjö.

Allt på båten har fungerat bra utom en bränslemätare som inte fungerade från start.

Värmesystemet toppen. Raymarin navigationssystem toppen.
Autopiloten (även den från Raymarin) supertoppen.
Radarn knivskarp
Kapellsidorna som den vackra Sandra på NV Equipment fixade så vi
fick före vår avfärd var toppen.
Och Fladen flytoveraller kommer jag alltid ha med mig i
fortsättningen.

Tack mina kamrater Mikael och Peter för en fantastisk resa
Och Tack Örjan Berg som för några år sedan var så tokig att du
bestämde dej för att bli generalagent för Lagoon Segelcatamaraner.

Vid rodret och pennan
Roland Jansson