



VARVET

Medlemstidning för Jordenruntseglare Nr 1, 2011

s/y Elena

– den sanna
historien

**Tips när
olyckan
är framme**

**Down under
med
Hokus Pokus**

**Mobilen
– ett utmärkt
komplement**



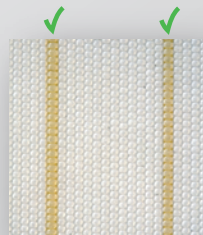
Nyhet!

Parasailor^{IS}

Stabil spinnaker för långseglare!



..och ✓ectran i krysstälet
tar dig hela varvet runt!



LUNDH SAILS
www.lundhsails.se

Båtmässan besökte jag två gånger i år. Jag gillar att gå runt bland utställarna och titta på nyheter och klura på vad man kan behöva. Ett nytt kylaggregat skall vi nog ha, ett med frysack så vi får större frihet att ligga ute längre utan att bunkra. Det vore inte dumt!

Våra tjejer var engagerade under tjejkvällen på båtmässan och delade ut reklam om JRSK. Under kvällen höll ett flertal tjejer föredrag om allt från kitesurfing och kappsegling till atlantsegling. Till den kvällen tog vi fram ett informationsblad om JRSK. Behöver du det för någon verksamhet så kontakta klubbmästarna.

På ett välbesökt årsmöte avtackades Håkan Hansson som avgick som kassör (men han lovade hjälpa till om det behövs) och Tommy Källberg och Åsa Johansson som avgick som redaktörer. Vi tackar dom för allt arbete de lagt ner som funktionärer i klubben och allt de tillfört.

Och till nya funktionärer valdes Klas Hagberg till kassör, Elisabeth Boklund och Mona Hellman till redaktörer och Wivan och Lars Forsberg till klubbmästare (de senare för 2012-2013). Dessa nyvalda kommer tillsammans med kvarvarande funktionärer se till att JRSK försätter var en aktiv klubb som vi alla vill vara medlemmar i.

Har du synpunkter eller funderingar på arrangemang/aktiviteter så tipsa klubbmästarna. (Nästa år har du dessutom ett gyllene tillfälle att få jobba just med klubbens aktiviteter för då skall två nya klubbmästare väljas.)

Efter årsmötet höll Annika och Björn på Lindesfarne ett uppskattat föredrag. Där efter stannade många av oss och åt en god middag på s/s Marieholm.

Vårprogrammet för klubben ser härligt ut med massor av träffar, föredrag och kurser. Det finns något för alla!



NILS ANDRÉASSON

Medlemsavgift 2009:
250:-/besättning
Seglande medlem:
150:-/ besättning

Vill du bli medlem?
Betala in 250:- på Pg

37 94 16-1. Ange "Ny medlem", samt ditt namn, adress, telefonnummer och emailadress.

Flaggor: 325:-/st
(endast för jorden-runtare)
Vimplar, nya: Tillfälligt slut

Vimplar, gamla: 60:-/st
Dekaler: 25:-/st
Klubbkläder: 35:-/st
Pikétröja: 80:-/st
T-shirt: 50:-/st
(ange M, L, XL, XXL)
Porto tillkommer med



Ordförande och ansvarig utgivare:
Nils Andréasson
Råstengatan 16
416 53 Göteborg
031-25 46 69
ordforande@jrsk.org

Vice ordförande:
Anita Stillman
Saltholmsgatan 44
426 76 V. Frölunda
0707-69 88 31
v_ordforande@jrsk.org

Sekreterare:
Lars Stillman
Saltholmsgatan 44
426 76 V. Frölunda
0735-11 88 88
sekreterare@jrsk.org

Kassör:
Klas Hagberg
0705-69 13 30
kassor@jrsk.org

I styrelsen ingår också en representant från redaktionen och en av klubbmästarna.

Övriga adresser:
frageforum@jrsk.org
adressandring@jrsk.org
matrikeln@jrsk.org

36:- för tröjor och
12:- för vimplar.

Betalningsmottagare:
Jorden Runt Seglar Klubben
Plusgiironummer:
37 94 16-1

Innehåll

Omslagsbild: En kväll att minnas. Bild: Nils-Åke Lithner

- 3** Ordföranden har ordet
- 5** I huvudet på en långseglare
- 10** Mobilen – ett bra alternativ
- 13** När olyckan är framme
- 16** Hänt sen sist
- 17** Träffar och evenemang
- 18** Allt från årsmötet
- 20** Båtarna på haven



Den vanliga mobilen kan vara ett förträffligt komplement till SSB-radion och WIFI.



Bild: Mats Törmark

S7Y Elena spolades upp på revet utanför Los Roques den 23 november 2010.

- 23** Hokus Pokus, Australien
- 28** Han lotsar i Danmark
- 29** Historien om s/y Elena
- 36** Flaskpost



Bild: Berit Lithner

VARVET

0708-84 08 26
per.alm@jmg.gu.se

bettansandberg@
hotmail.com

Annonspriser

Antal inf.	Helsida sv/färg	Halvsida sv/färg
------------	-----------------	------------------

I redaktionen:
Nils-Åke Lithner
Donsögatan 3A
414 74 Göteborg
0706-466353
sy_elenor@yahoo.

Mona Hellman
Toredalsgatan 94
417 28 Göteborg
031-22 68 69
mona.hellman@gmail.com

Tidningen Varvet utkommer
fyra gånger per år.

Månad	Deadline
Mars	15 Februari
Juni	15 Maj
September	15 Augusti
December	15 November

1	700/900	450/550
2	650/850	425/525
3	600/800	400/500
4	550/750	375/475

Ovan angivna priser avser
per införande.

Per Alm
Lotsgatan 6
414 58 Göteborg

Elisabeth Strandberg
Bromeliusgatan 14A
416 73 Göteborg
0761-74 81 31

E-mail adress:
varvet@jrsk.org

Tröstens ord för oroliga

Berit och jag har kajkat omkring på världshaven i tio år och har inte någon gång drabbats av någon allvarlig brottslighet i form av stölder och rån.

Jo, en gång fick vi vårt Visa-kort kapat i en kortautomat. Vi var helt ovetande när SEB banken dagen efter mejlade oss och

frågade om vi godkände inköp av en massa guld och smycken till en summa av 37 000 SEK i Japan. Vi befann oss då i Malaysia och hade inte ens några planer på att åka till Japan och framför allt inte åka dit för att köpa guld och smycken. Sånt tjafs är mycket billigare i Malaysia. Banken skrev av ärendet utan prut. ▶▶

Senare hörde vi att två andra seglare råkade ut för samma sak i samma automat.

Den här typen av brottslighet är det större risk att drabbas av om man är på stora turistorter. Ett gott råd är således att ha en personlig kontakt med sin bank innan avfärd. I vårt fall så fick vår kontakt på banken alla våra reserapporter och visste precis var vi befann oss. Eftersom risken är minst lika stor här hemma så är nog rådet även giltigt när man är hemma.

Den andra gången vi råkade ut för stöld, stod vår båt Elenor på land och i ett obehagligt ögonblick smet några Makak-apor ombord och snodde ett knippe bananer.

Men visst har vi har hört talas om både rån och överfall, konstigt vore det väl annars. Årligen är tusentals båtar ute på mer eller mindre långa seglingar, något måste väl hända av sådant som även händer här hemma, och ryktena går snabbt runt på de olika kortvägsnäten.

DET FÖREKOMMER PIRATDÅD på några få specifika områden på vårt klot, men det är ytterligt sällsynt att de angriper så små båtar som våra. 98% av alla piratdåd som rapporteras in, berör handelsfartyg.

Undantaget är Venezuela, där det förekommer att även "cruisers" angrips. Lösningen på problemet är naturligtvis inte en kanon på fördäck utan att man seglar tillsammans med andra båtar, gärna med någon amerikansk båt, för sett ur piraternas ögon är sannolikheten att en amerikansk båt har en bazooka ombord ganska hög (vilket de som regel naturligtvis inte har).

När vi seglade upp efter Oman och Jemens kust seglade vi i en konvoj om sex båtar. Vi seglade i formation som ett ruter äss med två båtar i mitten. Prova på någon gång. Det är sådan som proffsen i alla världens flottor övar på dagligen. Vi blev aldrig angripna. Förmodligen för att alla pirater i närheten hade skrattat ihjäl sig när de lyssnade på vårt tjatter över

VHF:en. Tre till fyra båtar är max om man ska ägna sig åt sådana övningar.

PIRATVERKSAMHET SKA INTE förväxlas med vidskepelse. Seglar man i trakterna av Indonesien ska man inte hoppa i sjön om det kommer en fiskebåt, ibland en stor sådan, med full fart rakt emot dig, för de är bara ute efter att lämna över sina onda andar.

Enligt deras tro kan man överlämna dessa om man tar sig tillräckligt nära och göra en tvär gir strax innan en kollision verkar omöjligt att undvika. De onda andarna klarar inte av att följa med i giren, utan de fortsätter rakt fram och hamnar på din båt. Nog så obehagligt, särskilt mitt i natten, men tämligen ofarligt om man inte själv är böjd för att tro på onda andar. Varför de goda andarna inte orkar hålla sig kvar förtäljer inte historien.

Det händer också att man blir upphunnen av en fiskebåt därför att man är ute efter att tiggas cigaretter, cd-skivor och vatten. Det kan vara idé att förbereda sådana saker i vattentäta förpackningar som man helt enkelt kastar i vattnet. Medan de plockar upp godsakerna hinner du undan så pass att de inte tycker det är någon idé att följa efter, om de mot förmodan skulle ha sådana planer. Var inte för snål bara.

NÄR VI UTRUSTADE VÅR BÅT prioriterade vi bort vindmätare som en onödig lyx på en jorden runt-färd. Vår vindindikator består således av ett humanistrummet med en tregradig skala; med huvudet utanför sprayhood konstaterar vi helt enkelt om det blåser lagom, för mycket eller för lite.

De gånger det blåst för lite har varit betydligt mer frekventa än de gånger det blåst för mycket. Men det är klart att på tio år råkar man någon gång ut för riktigt skitväder, oftast när man närmar sig land, mer sällan ute i rum sjö.

Ett viktigt skäl till att stormar är tämli-

gen ovanliga för jorden runt-seglare är att de flesta väljer att segla i områden och under sådana tider att risken är minimal för att man ska råka ut för en storm eller än värre en orkan. Orkaner har inte vi sett röken av, men vår båt fick genomlida en på Kuba, men då stod hon tryggt inlåst i en gammal fabriksbyggnad.

Vill man få mer information när det är lämpligt väder att segla i vissa områden rekommenderar jag Jimmy Cornell's bok *World Cruising Routes*. Vill man sitta hemma i lugn och ro och planera, kan man kanske roa sig med dataprogrammet *Visual Passage Planning*. Man kan troligen ladda ner en gratisversion.

Programmet bygger på väderstatistik insamlad under mer än 50 år. I praktiken ligger detta program till grund för gribfilerna, fast de är då också kompletterade med de senaste väderobservationerna. VPP är således inget man kan segla efter men faktiskt ett roligt och nyttigt planeringsinstrument.

DEN FÖRSTA GÅNGEN vi råkade ut för att det "bläste för mycket" var några dygn utanför Portugal. En riktig körare som kom uppifrån Azorerna och svepte ner mot Gibraltarsundet. Med alla möjligheter som finns idag till väderinformation hade vi nog inte missat ovädret idag, men då kom det helt överraskande. Vågorna blev enorma.

Hade vi några problem? Nja, det blir lite tjatigt med bara Mariekex i två dygn. Vi körde på en slör med endast bottenrevad stor och motorn igång på lågt varv. Hoppsan, säger vän av ordningen, varför motorn igång, blåste det inte tillräckligt? Jodå det blåste småspik men nere i vågdalarna dog vinden och Elenor vred sig som en mask när vindrodret förlorade greppet och vågströmmen ville vrida oss runt.

Med motorn i gång fick vi styrfart upp på nästa vågkam och när vi rutschade ner mot nästa dal fick vi bonusen av att pro-



Bild: Nils-Åke Lithner

Ofta är det kvinnan ombord som står för matlagningen och mannen för de "tungas" arbetsuppgifterna. Många kvinnor går t ex motorkurser för att lära sig mer om båten, men – i sanningens namn – hur många män har över huvud taget tänkt tanken på en matlagingskurs.

pellerströmmen fick vågen att bryta bakom oss, inte över oss. En bra förberedelse för dåligt väder är således att ha tillräckligt med diesel.

Hur förbereder man sig annars för skitväder? Ja, det finns säkert lika många idéer som det finns båtar. Vår förberedelse bestod av att vi köpte ett drivankare. Det är fortfarande ouppackad efter tio års seglande.

SÅ HÄR I EFTERHAND känner vi nog att vi i våra förberedelser la ner för mycket tid på att rusta båten och för lite tid att rusta oss själva. Naturligtvis kan man aldrig lägga ner för mycket tid på båten, men allt kanske inte behöver vara klart innan avfärd. Idag kan man få utrustning levererad till båten i stort sett var man än befinner sig på klotet. ►►



Wahlborgs Marina

Endast kunskap kan ge service



*I mer än 100 år har vi levererat tjänster & kvalitetsprodukter till båtägare.
- Det ämnar vi förstått med i minst 100 år till.*

- Störst i Sverige på Tohatsu utombordare
- Stor tillbehörsbutik
- Volvo Penta och Yanmar motorer, reservdelar och tillbehör
- Båtar från Terhi och Pioner
- Zodiac och Achilles gummibåtar
- Verkstad, motorbyten, båt- och motorreparationer
- Vinterupplägning inom- och utomhus med fullservice



*Att de flesta jordenruntseglare väljer Achilles som dingie är ingen slump,
Achilles hypalonbåtar uppfyller kraven, år efter år...*

VOLVO PENTA **YANMAR** **TOHATSU** **ZODIAC** **pioner** **TERHI**

Raymarine **SELDÉN** **LEWMAR** **ROBLINE** **WATSKI** **GARMIN** **PLASTIMO**

N.54°39'5'' E.11°51'2''

Hinsholmskilen, Västra Frölunda

Tel: 031-69 71 50

www.wahlborgsmarina.se

En norsk båt vi seglade en del med, tappade sin propeller på väg från Galapagos ut till Marquesas. De behövde bara vänta en vecka på att DHL skulle levererade en ny.

Själva har vi på det sättet köpt dingie, solceller, ny spis m.m.

Oftast blir det inte dyrare än om man köper här hemma. Frånvaron av moms väger upp fraktkostnaderna.

Men hur gör man då för att förbereda sig själv? Eftersom vi själva var dåliga på det så har jag inga bra svar, men det kanske inte skadar att tänka igenom besättningens styrkor och svagheter. Hur är det med konditionen, armstyrkan, och stress-tåligheten? Om man bara är två ombord så kanske det vore bra om båda på egen han orkar bärga en skörad genua i grov sjö. Lyfta lite skrot före avfärd är alltså inte helt fel. Inte heller att springa några mil i veckan.

Hur man blir mer stresstålig kan jag inte svara på, men man kanske kan gå en sk KBT-kurs där man lär sig hantera sin stress. Yoga är nog heller inte fel och har den fördelen att man kan utöva den under långa och händelselösa överhavsseglingar. Vana jorden runt-seglare tycker nog att detta är flum, men faktum är att vi har mött få som avbrutit sin jorden runt-segling på grund av brister i båt och utrustning.

Däremot har vi mött åtskilliga som inte kunnat hantera sig själva, sin oro och stress. Resultatet brukar bli att man avbryter seglingen i Caribien och säljer båten eller ber några kompisar att hjälpa till att segla hem den.

MOTORKURSER FÖR TJEJER är bra, men hur ofta går killen matlagningskurs samtidigt? Det är bra om man kan dela på så mycket som möjligt. I vår båt är vi dåliga på denna fördelning. Oftast är det Berit som sliter i pentryt medan jag oftast får ta de tyngre arbetsuppgifterna. Det behöver inte vara fel att man utnyttjar varandras

specifika kunskaper och egenskaper, bara man är överens om det. Och i ärlighetens namn har vi inte upplevt det som ett alltför stort problem.

Det kan däremot sömnbristen på långa överfarter vara. Det kan finnas skäl att tänka igenom det, och kanske offra några dygn innan man ger sig av, på att träna in ett vaktschema, som inte får vara för stelbent, för är man bara två så uppstår situationer snart sagt varje dygn när man måste vara två alerta personer. Bara en sådan sak som att hala in en och en halv meter guldmakrill är ingen man gör ensam.

SPRÅKKUNSKAPER ÄR ETT KRAV, och idag klarar väl de flesta att förstå och göra sig förstådd på engelska.

Engelskan är det genomgående seglar-språket. Men handen på hjärtat, att förstå är en sak, att leva med ett annat språk är en helt annan sak. Efter ett par timmars glad samvaro i sittbrunnen på en engelsktalande båt blev jag i början helt utpumpad av ansträngningen av att försöka förstå och hitta ord, men man lär sig så småningom och efter några månader börjar språket flyta någorlunda. För att undvika grodor som "small people" vore det kanske idé att gå med i någon konversationscirkel före avfärd, om man inte talar engelska dagligen av andra skäl.

Speciellt rekommenderar jag att man pluggar in alla engelska seglings- och båt-termer. I de flesta spansktalande länderna hittar man som regel folk som kan ett och annat engelskt ord, så icke i de fransktalande, och då talar vi om större delen av Söderhavets många smultronställen, så om någon ombord vässar sina franska kunskaper har man stor glädje av det. Spanska kan man plugga i Caribien.

Alltså glöm inte bort dig själv när du planerar en jorden runt-segling.



Kommunikation till havs har det skrivits många artiklar om. Och det är ju viktigt att kunna hålla kontakt, få väderinformation o.s.v. när man befinner sig långt från närmsta land.

Vi älskar vår SSB-radio och skulle inte för allt i världen vilja vara utan den.

Men faktum är att den många gånger fungerar ganska dåligt när man ligger i hamn eller ankrad i någon vik med många master nära.

Kortväga kommunikation vid långväga segling

Eftersom långsegling ofta består av en mindre del segling men desto längre tid för ankars, tycker vi på Unicorn att det är viktigt med bra system för kommunikation även då.

Vi använder oss naturligtvis av WIFI för att komma åt internet. Vi har också värsta jätteantennen med förstärkare för att plocka upp även den svagaste signal. Men vi upplever det som svårare och svårare att hitta öppna nätverk att koppla upp sig på. Ibland kan man naturligtvis komma över lösenorden och då är allt frid och fröjd.

Alternativet kan då vara mobiltelefon. Att använda sitt svenska SIM-kort kan bli kostsamt utomlands och det gör vi bara i yttersta nödfall. Om vi använt våra svenska SIM-kort under Sverigebesök så är det förbjudet att starta upp telefonen när vi lämnat Sverige bakom oss. Åtminstone om SIM-kortet sitter i en av våra moderna telefoner.

Man vet aldrig vilka nedladdnings- eller uppdateringsfunktioner som kan gå igång

och stå och tugga ner data för tiotusentals kronor. Skall vi nödvändigtvis använda det svenska SIM-kortet utomlands så får det bli i en av våra gamla pensionerade mobiltelefoner. Den som varken har 3G, Edge, GPRS eller något annat.

DÄREMOT SKAFFAR VI OSS nästa alltid ett SIM-kort i det land vi för tillfället befinner oss i. Det är inte speciellt dyrt och vi köper alltid kontantkort. Då kan man aldrig förbruka mer pengar än vad som SIM-kortet för tillfället är laddat med.

Det blir då smidigt och billigt att ringa lokalsamtal samtidigt som familj och vänner i Sverige kan nå oss, medan vi slipper stå för notan. Det går oftast också utmärkt att köra data över dessa kontantkort och det upplever vi som mycket användbart.

Just nu befinner vi oss USA och där fungerar det så här. Vi har ett kontantkort från T-mobile. Kortet sitter i en SonyEricsson X10 mini pro. Det är en s.k. smartphone med Android som operativsystem. Till Android finns det ungefär 250.000 apps (applikationer) att ladda ner från Android-marknet.

De flesta är gratis men ibland kan det kosta några kronor. Det är allt från apps som gör att man kan lyssna på SR, se på SVT, läsa svenska

tidningar, kolla väder, se sitt tillgodohavande på banken, räkna ut hur många kalorier man fått i sig, ja allt man någonsin kan tänka sig. I princip har alla företag som finns på nätet apps så att man kan komma åt deras material via internet i mobilen.

NÄR VI VILL KÖRA INTERNET går vi bara in på telefonens webbläsare och köper ett dagpass. Vi har då tillgång till obegränsad mängd data under 24 timmar. Det kostar 1:49 USD och dras direkt från kontantkortet. För ungefär 10 SEK har vi alltså internet i ett dygn så länge vi har mobiltelefonföretäckning.

En app som vi laddat ner är Skype. Vi utgår från att alla känner till hur Skype fungerar men det är lite annorlunda i mobilen. Med denna app kan man chatta men inte ringa till sina Skype-kontakter. Ringfunktionen är spärrad av operatören. Ringa kan man bara göra när telefonen tar emot WIFI, det finns inbyggd WIFI i den.

Men man behöver alltså aldrig mer slå på datorn på stan för att kunna ringa på Skype. Det räcker med att ha telefonen i fickan. Stå utanför något café där det finns fritt WIFI och tala i mobiltelefonen via Skype. Hur smidigt som helst.

FÖR ATT KOMMA RUNT operatörens spärr mot Skype har vi laddat ner en app som heter Easy Tether. Det gör att telefonen fungerar som router och delar ut internet till våra datorer ombord. Då kan vi från datorn ringa Skypesamtal som går ut på nätet vi mobilens uppkoppling. Det är dessutom bra att kunna få internet till stora datorerna eftersom skärmen i mobilen ibland upplevs som ganska liten. Varje gång vi uppdaterar vår hemsida i USA har det skett via internet från mobilen.

Vår SonyEricsson har också inbyggd GPS. Vi har därför laddat ner

en app som heter Wisepilot. Den gör telefonen till navigator. Mycket smidigt när man kör bil, cyklar eller skall uppsöka en viss adress till fots. Vi prenumererade på databas för Nordamerika under en månad och det kostade 5 €.

På juldagen skulle vi köra bil inne i Fort Lauderdale och hitta till våra vänner som bjudit oss på julmiddag. Vi matade in deras adress och fick sedan en perfekt körinstruktion från telefonen. I navigeringsläge talar den svenska till oss och berättar precis hur vi skall köra/cykla/gå.

EN ANNAN APP SOM VI GILLAR heter Bankdroid. Med ett enda tryck på telefonen ser vi vad som finns på kontot dit våra bankkort är kopplade. Dels så håller vi enkelt koll på saldot. Och vi kan direkt se hur mycket som är draget efter ett köp eller uttag.

Ytterligare en bra app är aMetro. Kartor över alla världens tunnelbanor. Den använde vi flitigt när vi åkte tunnelbana i Washington.

Man kan även surfa på webben som i vilken dator som helst. Man behöver inte använda sig av apps. Men oftast är normala webbsidor inte anpassade till skärmen i en mobil och det blir jobbigt att hela tiden zooma in och ut.

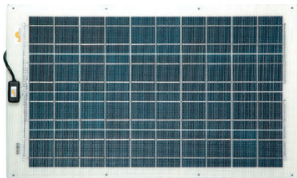
VI HAR ÄNNU SÅ LÄNGE inte saknat SR:s slopade kortvägsändringar. Via telefonen kan vi både lyssna direkt, men även höra på program i efterhand.

Detta är en kort beskrivning av hur en smartphone med Android kan fungera. Android används av flera andra mobiltillverkare förutom SonyEricsson.

Apple har sitt eget system med I-phone. Men i stort sett fungerar det på samma sätt även om vi inte närmare känner till deras villkor.

HÅKAN BÖRJESSON, S/Y UNICORN

VÅRDA VÄRDET I DIN BÅT!



SeaSea Långedrag
Tel. +46 31 7690400

SeaSea Björlanda
Tel. +46 31 927770

Den 1 december hade vi återigen ett välbesökt klubbmöte, denna gång med med Eje och Marita Hansson (i förgrunden) inbjudna som föredragshållare.

Eje är läkare och Marita är sjuksköterska och de delgav oss lite av sina erfarenheter vad man bör tänka på vid långsegling för att undvika olyckor och sjukdom ombord.

Här kommer en sammanfattning av deras föredrag och en lista på ett lämpligt båtapotek.



Bild: Ingemar Sjöstedt

Tips när olyckan är framme

OLYCKSFALL

Det viktigaste är att försöka undvika olycksfall. "En hand för dig och en för båten". Skor på däck. (skor under gång). Förkläde och fotbeklädning i kabyssen. Gaja bommen. Se upp för chockcords (ögon och tandskador), Ankarkättingen kan klämma fingrarna rejält (hantera med tamp), Försiktigt med hårda karameller.

Framför allt gäller det naturligtvis att inte falla över bord. Livsele och stabila öglor för att kunna koppla sig.

HJÄRNSKAKNING

Slag mot huvudet. Kortare eller längre medvetslöshet. Kräkningar.

Behandling: vila.

ARM-BENBROTT

I tidigt skede kan man ofta "dra rätt" utan att det känns allt för mycket. Stabilisera med en käpp, hårt hoprullad tidning eller dylikt. Viktigt inte bara för läkningen utan för att minska smärtan.

RYGGSKOTT

Vila. Tag Voltaren + Alvedon (extra bra i kombination).

BRÄNSKADOR

Kyl av skadan länge med rent vatten. Ett bra sätt kan vara att linda en våt handduk över skadan och låta vinden kyla. Täck

med brännskadekompresser (Mepitel) och sterila kompresser. I nödfall får ett rent lakan duga. Vid större brännskador är det viktigt att den skadade inte torkar ut, försök få i honom vatten tillsatt med en nypa salt, små men många klunkar.

TANDSKADOR

Tandläkarna har särskilt kitt att stoppa i hålet och lim för kronor. Det är nästan alltid lätt att hitta en tandläkare iland.

SOLSTING-VÄRMESLAG

Symtom: Irritation, förvirring. Kallsvettig och blek.

Behandling: Salt och vatten, salta ölen. Skugga.

SÅRSKADOR

Tvätta med tvål och vatten. Många sår kan tejpas. Ibland sutur. Skaffa ett "AIDs - set" (d.v.s egna injektionsnålar och suturer) att ha vid eventuell behandling på sjukhus.

Även små sår kan utveckla en väldigt svårbehandlad infektion i tropikerna. Undvik bad med öppna sår. Antibiotika-salva.

FISKEKROKAR SOM FASTNAR djupt (förbi hullingen) kan sällan dras ut utan måste (helst efter bedövning) föras "hela vägen ut" och sedan backas ut när kroken kapats under hullingen.

SJÖBORRAR ÄR ETT OTYGG, Vada inte i vatten utan fotbeklädning. Vattentåliga sandaler (Teva).

Doppa kroppsdelen i så varmt vatten som det går (50 grader) i 30-90 minuter. Ev. upprepning mot smärta.

Dra ut kvarsittande (ytliga) taggar med en bra pincett eller peang. Rakkrem och hyvel eller smält vax. Duoderm. Tvätta med tvål och vatten. Djupsittande taggar bör tas av läkare. Smärtlindring. Använd antibiotika vid infektion.

SJUKDOMAR

BLINDTARMSINFLAMMATION:

I typfallet ont mitt i magen som flyttar sig ner till höger, tilltagande illamående, kräkningar feber. Vid bukhinneinflammation blir buken brädhård.

Behandling ombord: Antibiotica, (Flagyl-suppositorier, Ciproxintabletter), Vätska med salt (lite åt gången).

DIARRÉ

Vätska och salt. Imodium(stoppar). Ciproxin (om misstanke på bakteriell infektion). Vätskeersättningsmedel (Resorb).

FÖRSTOPPNING

Microlax

HEMORROIDER (mycket stillasittande och "trög mage"): Xyloproctsuppositorier

"SUR MAGE", HALSBRÄNNA

Losec, Samarin, Rennin eller Link

URINSTÄMMA

Katetrar. Om det är svårt att få in katern kan man lägga in en sådan direkt i blåsan med en särskild nål(Cystofix). Be läkare om demonstration

ÖGONINFLAMMATION

Chloromycetin ögondroppar/salva

ALLERGISKA REAKTIONER

Tavegyl. Betapred (vid svåra reaktioner) Epipen, spruta att ge vid livshotande tillstånd.

HUD

Hudinfektioner: Fucidinsalva

Svamp:Pevarylsalva, Pevarylvagitorier (receptfritt)

Eksem: Hydrocortisonsalva (ej om infektion)

Herpes: Zovirax ögonsalva och ev. Val-trex tabletter

ÖRON, VAXPROPPAR

Förbehandling med Revaxör eller 70% Alkohol (i örat), gärna 2-3 dagar, sen spolning med vatten och en liten spruta

ÖRONINFLAMMATION, YTTRE HÖRSELGÅNGEN

Terracortil med Polymyin B droppar. Alsolsprit

SJÖSJUKA

Scopodermplåster
Marziné (Danmark)
Primperansuppositorium kan lindra kräkningar och i tidigt skede mota sjösjukan.

SMÄRTOR

Alvedon vid vanlig smärta
Voltaren vid svårare smärta. Kombinationen Voltaren + Alvedon mycket effektiv
Citodon (Mycket farlig tillsammans med alkohol)
Morfin? (Andningshämmande. Kan bli stora problem i tullen)

INFEKTIONER

Urinvägsinfektion: Lexinor

Halsfluss: Kåvepenin

Mage-tarm: Ciproxin, Flagyl

APOTEK

Kompresser, elastiska bindor, brännskadekompresser, sårtejp, plåster, sax och pincett (kokas). "AID's kit", förstöringsglas.

Lokalbedövningsmedel (Xylocain, med och utan Adrenalin), sprutor och spetsar, Suturer med nålförare (för den händige).

Plasthandskar. Katetrar.

Smärtstillande: Voltaren, Alvedon, Citodon, Morfin?

Antibiotika: Kåvepenin, Ciproxin, Lexinor, Flagyl (stolpiller)

Hud: Solcremer, Fucidinsalva, Hydrocortisonsalva, Pevarylsalva, Zoviraxsalva. Valtrextabletter.

Allergi: Tavegyl, Betapred, Epipen

Mage: Losec, Microlax, Imodium, Xyloproct

Urinvägsinfektion: Profylax, Riklig vätska, Lexinor

Sömnmedel: t.ex. Mogadon

Nästappa: Otrivinspray

Öron: Terracortil med Polymyin B droppar. Alsolsprit

Vaxproppar: Revaxör,

Vaccinationer: Grundskydd för tetanus/difteri och hepatit A, polio. Ev. tyfoid och gula febern. Rabies, Kolera. Malariaprofylax?

Rådgör med vaccinationscentral

Sjukförsäkring: IHI, Norsk luftambulans

Tillverkning av båtdynor

Textila Båtinredningar HB

Tillverkar dynor för

Najad, Nordwest & Sweden Yachts.

Gödebergsvägen 2-4, 437 34 Lindome
Tel. 031-99 15 80. textilaboat@telia.com

Ny besättning mönstrar på JRSK



Delar av JRSK:s nya besättning för 2011. Från vänster. Nils Andréasson, Ingemar Sjöstedt, Nils-Åke Lithner, Elisabeth Sandberg, Klas Hagberg, Anita Stillman, Thomas Böhm, Kristina Jacobson, Per Alm, Iréne Böhm, Lena Attefalk, Eva Andréasson och Ulla Sjöstedt.

JRSK:s årsmöte avhölls på m/s Marieholm i Göteborg lördagen 5 februari med ett 50-tal närvarande medlemmar. Efter fika och snack påbörjades årsmötet med Lars Ivarsson som ordförandet.

Föreningens verksamhetsberättelse 2010 föredrogs av Nils Andréasson och Håkan Hansson redovisade kortfattat för föreningens ekonomi som är god.

Styrelsen beviljades ansvarsfrihet för det gångna året och medlemsavgiften för 2011 beslöt att hållas oförändrad 250 kr.

Efter sedvanlig valprocedur fastställdes att föreningen kommer att styras av följande funktionärer under året 2011:

Ordförande	Nils Andréasson
Vice ordförande	Anita Stillman
Sekreterare	Lars Stillman
Kassör	Klas Hagberg
Redaktör Varvet	Nils-Åke Lithner
Redaktör Varvet	Per Alm
Redaktör Varvet	Elisabeth Boklund
Redaktör Varvet	Mona Hellman
Webmakare	Lena Attefalk
Webmakare	Thomas Lundgren
Klubbmästare	Iréne och Thomas Böhm
Klubbmästare	Lars och Wiviann Forsberg
Klubbmästare	Ulla och Ingemar Sjöstedt
Revisor	Björn Runmalm
Revisorsuppleant	Kristina Jacobson
Valberedning	Bengt Ludvig, Eva Andreasson

bestått av följande personer.

Nils Andréasson, ordförande

Anita Stillman, vice ordförande

Lars Stillman, sekreterare

Håkan Hansson, kassör

I styrelsen ingår också en representant från klubbmästare,

webmakare och redaktion. Vem som deltagit i styrelsemötet har roterat inom varje grupps medlemmar.

Redaktion

Redaktionen för vår tidning Varvet, som utkommit med 4 nummer, har haft 8 protokollförda möten och bestått av följande personer: Tommy Källberg, Per Alm, Nils-Åke Lithner, Åsa Johansson (som flyttat under året) och Elisabeth Boklund (har börjat under hösten 2010)

Webmakare

Föreningens hemsida har administrerats av våra webmakare: Lena Attefalk (innehåll) och Thomas Lundgren (teknik)

Klubbmästare

Klubbmästarna har haft 5 planeringsmöten under året och bestått av följande personer: Iréne och Thomas Böhm, Ulla och Ingemar Sjöstedt.

Aktiviteter under året

6/2	Årsmöte och middag på s/s Marieholm, föredrag om sjörätt av Robert Severin
11/2	Tjejkväll, segla med barn
16/2	Väderkväll med Hans Fridén
24/2	Studiebesök hos Riggarna
3/3	Klubbmöte, föredrag om försäkringsfrågor
24/3	Rabattbesök på Viking
7/4	Klubbmöte, avseglarträff med frågepanel
8/4	Rabattbesök Hjärtmans
15/4	Tjejkväll, livet ombord
5/5	Klubbmöte, våravslutning

13-16/5	4/6	1/9	10-12/9	16/9	2179	6/10	3/11	10/11	18/11	28/11	1/12	5/12	
Eskadersegling till Läsö Österby		JRSK-funktionärs möte/segling på Björkö med "Dopp i grytan"		Klubbmöte, föredrag av Anna-Karin Sundquist & Håkan Börjesson på Unicorn		Tjej/Killsegling, könsdelad eskader till Skärhamn		Tjejkväll, pratkväll		Start för kurs Kortvågsradio, för certifiering som amatörsändare, 10 lektioner		Klubbmöte, föredrag Heinz & Mirjam Roegner	
		Klubbmöte, föredrag Björn Bergstrand "i Leif Erikssons kölvatten"		Motorkurs för tjejer, Wahlborgs Marina (Gerhard Eriksson)		Tjejkväll, bilder från Kroatien av Nancy Magnusson		VHF-kurs tjejer, samarbete med SXX (Quinna ombord), GQSS, Sjösportskolan		Klubbmöte, föredrag om medicin ombord av Eje och Marita Hansson		Julmiddag på s/s Marieholm, föredrag av Annika & Björn på Lindesfarne	

Övrigt

Det har varit ett aktivt år med många olika typer av aktiviteter i klubben och det kan noteras att våra klubbmöten på Norra Gubberogatan 32 har varit välbesökta med mellan 40-57 personer vid varje tillfälle.

**STYRELSEN
GENOM ORDF. NILS ANDRÉASSON**

JRSK:s årsredovisning i siffror (Tkr)

	År 2010	År 2009		År 2010	År 2009
INTÅKTER			TILLGÅNGAR		
Medlemsavgifter	47,4	46,6	Banktillgodohavande	66,2	75,8
Annonser Varvet	23,0	19,6	Fordringar	7,0	5,0
Övriga intäkter	3,0	3,0	Summa tillgångar	73,2	80,8
Summa intäkter	73,4	69,2			
KOSTNADER			SKULDER & EGET KAPITAL		
Möteskostnader	40,1	15,4	Skulder	1,3	3,3
Kostnader Varvet	25,0	38,5	Eget kapital	33,6	33,6
Övriga kostnader	1,5	3,0	Balanserat överskott	38,4	43,9
Summa kostnader	66,7	56,8			
Överskott	-5,5	12,4	Summa skulder & eget kapital	73,2	80,8
Räntenetto	0	0,1			
ÅRETS RESULTAT	-5,5	12,5			

Verksamhetsberättelse 2010

Medlemmar

31/12 hade JRSK 212 medlemsbåtar/besättningar. Av dessa är ett 40 tal båtar ute på långsegling.

Styrelse

Styrelsen har haft 6 protokollförda sammanträden och



Båtarna på haven

OBS!
 Du måste
 själv meddela
 din position till
varvet@jrsk.org, annars
 tas du bort från denna sidan.

Besättning	Båtnamn	Senast kända position		Besättning	Båtnamn	Senast kända position	
Anders Rapp	Arctic Fox	Grekland	3	Anders & Ann-Christin Andersson	Lovisa	Australien	5
Eric Boye och Birgitta Boye-Freudenthal	Ariel IV	Alaska	11	Eva & Leif Lundberg	Malinda	Turkiet	3
Jan & Piirkko Olsen	Aristocat	Karibien	8	Erland och Maria Johansson	Maria	Portugal	2
Jan och Monica Nilsson	Blue Dame	Eldlandet	10	Helena Pettersson & Torbjörn Olsson	Mare	Västindien	8
Göran Person	Bakbrus	Polynesien	7	Krister & Kerstin Lindh	Ocean View	Grekland	3
Hans & Milla Ohlson	Blue Marlin	Turkiet	3	Ulf & Karin Gustavsson	Ohana	Panama	7
Lars Zachariasson och Inger Carlsson	Charlotta	Karibien	8	Bertil och Agnes Mattsson	Panacea	Australien	5
Claes-Olof & Laila Kall	Comedie	Nya Zeeland	6	Sven-Gösta Rundqvist & Lisa Köhler	Randivåg	Spanien/Portugal	2
Janne och Lisbet Rittmo	Daphne	Kanarieöarna	12	Bertil & Lena Molander	Ruth	Kanarieöarna	12
Claes och Helmiil Ahl	Freedom	Karibien	8	Anders & Agneta Eliasson	Sabine	Grekland	3
Stig Olsson & Moniqa Johansson	Frideborg	Kanarieöarna	12	Bosse Niklasson & Heléne Hurtig	SeaQuest	Trinidad	8
Hjalmar & Britt-Marie Schibbye	Flying Penguin	Trinidad	8	Jan Fransson	Solea	Karibien	8
Kjell Olofsson & Lena Rundegren	Geronimo	Spanien	2	Roger & Nancy Magnusson	Spindrift	Grekland	3
Björn & Annika Nordström	Grizzly	Honduras	8	Gunnbritt & Ingemar Svensson	Stressless	Turkiet	3
Lasse & Lisbeth Wennergren	Hilda	Turkiet	3	Sune Larsson & Ulla Ericson	Supernova	Turkiet	3
Mats & Ulla Wångdahl	Hokus Pokus	Australien	5	Håkan Börjesson & Anna-Karin Sundqvist	Unicorn	Bahamas	11
Peter Lindquist & Anette Dahlström	Lilla Lilly	Karibien	8	Einar & Liisa Einarsson	Woy	Karibien	8
Björn Christensson & Annika Koch	Lindisfame	Nya Zeeland	6	Johan & Birgitta Prison	Xavita	Frankrike	3

TVÄTT, IMPREGNERING OCH REPARATION AV BÅTKAPELL

Vi tvättar även segel och husvagnstält.

Efter ett par års användande har impregneringskyddet på ditt kapell försämrats på grund av väder och vind. Det uppstår då jordslag/mögel (små svarta prickar) på kapellet som måste avlägsnas för att inte kvaliteten på väven ska försämrats. Föroreningar och nedfall smutsar ner ditt kapell och behöver tvättas bort.

Regelbundet underhåll – efter varannan säsong – håller ditt kapell fräscht och helt längre.

SJÖVERKSTAN Mer än 25 år i branschen!

Öppettider: Mån-Torsd 10-17, Fre 10-14

Östergärde Industriväg 504, 417 29 Göteborg
Tel 031-55 28 80 • E-post: sjoverkstan@telia.com
www.sjoverkstan.se

Welcome to Australia

Den 29 oktober seglade vi in i Coffs Harbour och var framme i Australien. När vi var 10 Nm ut ropade vi på Custom via VHF men Marine Rescue svarade och sa att Custom inte har vaknat ännu. Vi sa vilka vi är och frågade om vi kunde gå in i hamnen.

De svarade "Welcome to Australia" och ni kan gå in till quarantine området och ankra så kontaktar Custom er senare.



Bilder: Mats och Ulja Wängdahl

Till vår förvåning var det många som var ute och promenerade, paddlade och sam. Jag ropade upp en man i utriggare och frågade vad klockan är, mycket riktigt klockan var halv sju på morgonen, här är man morgonpigga. Senare tilläts vi gå in till en marinaplast och tullen mötte upp.

Det kom ombord en mycket trevlig man som heter Stewart, han gjorde tre mans jobb, Custom Clearance, Quarantine samt Immigration. Vi hade bävat inför inkla-

S/Y HOKUS POKUS, AUSTRALIEN

reringen för här i Australien skall man vara väldigt besvärliga och lägga beslag på det mesta man köpt ute i Stilla Havets övärld. Det enda vi blev av med var ost, grönt, potatis, grönsaker, kött, majonnäs produkter etc.

Han kollade våra snäckor, korgar och träarbeten. Vi hade lagt dem i platsäckar och sprutat med insektsmedel och han var nöjd.



Tullmannen Stewart gjorde tre mans jobb med ett stort leende på läpparna. Och inte bara det – han bjöd också på Customs egna mössa!

Stewart höll på i en och en halvtimme och fyllde i papper och blanketter och ställde en massa frågor.

Han var mycket informativ och han svarade vänligt på våra frågor, var hittar vi internet, supermarket, butcher m.m.

Vi fick många broschyrer om hur man ska skydda Australien från alla fasor från overseas såsom smugglare, illegal invandring och narkotika där de bad oss att rapportera om vi såg något misstänkt.

Vi fick även en mössa det står Custom och telefonnummer på samt några småsaker med tryck. Det är första gången vi får presenter från tullen.

FÖR ATT BESÖKA AUSTRALIEN måste man ha visa. Vi hade sökt tolv månaders via internet vilket var mycket enkelt och smidigt. Efter en dryg vecka fick vi våra visa via email. Nu behöver vi inte resa ut för att få förlängt.

En sak som förvånade oss är att om vi åker ur landet och kommer tillbaka igen

inom de tolv månaderna så får vi nya tolv månader från inresedatum men max upp till tre år. Den incheckning som vi varit mest avvaktande inför blev en av de mest trevliga vi upplevt.

VI LÄMNADE NYA ZEELAND i mitten på maj i år och seglade till Fiji. Lågtrycken kom in hela tiden men vi fann ett väderhål och skulle bara möta en kuling så vi stack iväg tillsammans med ett par andra båtar. Vi hann bara ut ett dygn så fick vi den första mitt i nosen. Vi seglade vidare och hade framför oss ett riktigt oväder så vi försökte gå runt det men tyvärr följde det med.

Vi hade varje dag kontakt med ett radionät från Nya Zeeland, Rag net. Vi lämnade vår position, fart, vårt väder m.m. och vi hörde de andra båtarnas position. Man rapporterade även väderutsikterna.

En dag började sändningen med att Rag sa: "I am concerned about two boats, Bisho och Hokus Pokus". Vi var mitt inne i ovädret och rapporterade att vi var ok.

Vi hade 22 sekundmeter i nosen och sjön växte och det kom häftiga squalls hela tiden. Vi hade revat ned bra på stolen och genuan och vi tuggade oss fram ganska hyggligt. Hokus Pokus tog vågorna fint men vi fick mycket vatten på oss, både salt och sötvatten för himlen stod helt öppen och det var som att segla in i ett vattenfall.

Till middag blev det soldatens ärtsoppa på burk och den smakade underbart gott.

ALLT EFTERSOM VI GICK NORRUT så blev det varmare och varmare och vi skalade av oss det ena klädesplagget efter det andra och när vi kom fram till Suva på Fiji var vi nakna så vi fick ta på oss ett par shorts och en t-shirt när vi checkade in.

Seglatsen tog nio dygn och distansen var 1150 Nm. Vi hade inte seglat sönder någonting förutom det nya vindinstrumentet som lade av vid den första kulingen. Vi hade det torrt inombords. Vissa nätter var det svårt att sova bra för det rullade så mycket. Vi brukar ha tretimmarsvakter på natten vilket passar oss bra.

Att komma upp till Fiji och värmen var skönt efter en kall höst på Nya Zeeland och det blev mycket bada och snorkling på reven.

Midsommarafton firade vi ombord på Lovisa och vi blev trakterade såväl med sill som Janssons Frestelse och den lilla klara med mera.

Det hade planerats med flera svenska båtar, men de dök upp först några dagar senare. Plötsligt var vi sju svenska båtar i viken, Lovisa, Albertina, Magia, Lindisfarne, Vilda Hilda, Panacea samt Hokus Pokus. Vi blev den största nationen i viken.

VI LIGGER I MUSCET COVE utanför en resort som har bojar utanför i viken. Här är det ett gott skydd för alla vindar då vi är omgärdade av rev och öar. För att komma in i lagunen följer vi några små plastkuler

som resorten har lagt ut. Man får hålla reda på var reven ligger för det är lätt att komma fel på vissa ställen. Medan vi låg där så såg vi fyra båtar som gick upp på något rev och fick hjälpas loss. Som tur var så blev det inga större skador förutom på en katamaran som fick ett skadat roder.

Det ligger en bar på sandstranden alldeles vid bryggan och där samlas alla yachts på kvällarna för att ta en sundowner.

Vid baren finns det flera stora grillar som vi får använda. Om vi inte har egen grillmat kan vi köpa grillpaket och grönsaker. Vi behöver inte ta med tallrikar, bestick eller glas för det finns att låna i baren även om vi har egen mat. Många grillar varje kväll och röken ligger tung om det är stilla. Ofta är det kö till grillarna.

Här träffas vi och knyter nya vänskapsband, byter erfarenheter och får bra tips på nya ankringar. Tre båtar är från Brasilien och dem pumpar vi givetvis på information om Brasilien där vi kommer att hamna om något år. Vi är också intresserade av Vanuatu, New Caledonia och Australien och den informationen plockar vi upp här. En bra investering är vår scanner. Vi lånar pilots, sjökort och information och scannar in på vår pc och skriver ut. Alla delar glatt med sig. Många har seglat i dessa farvatten tidigare.

I VANUATU KLARERADE VI IN i huvudstaden som heter Port Vila. Här finns ett mycket större utbud av varor än i Fiji och billigare. Det produceras kött och man exporterar mycket till Japan. Köttet är billigt och av bra kvalitet.

Vi kommer lagom till ett stort firande av deras trettioåriga självständighetsdag som firades i dagarna tre.

Det kom flottbesök från Australien och Frankrike och Kina hade en delegation här. I en stor park byggdes det upp mängder med stånd där det såldes mat nästan hela dygnet.



Trevligt besök i Vanuatu.

En stor scen var uppbyggd och här spelades musik med skiftande lokal musik och danser. Det kom folk från de olika byarna från öarna omkring och hade uppträdande. Vissa grupper hade bara penissskydd och fjädrar på huvudet och de uppvisade sina rituella danser med käppar och facklor. En del hade stora huvudprydnader.

DAG TVÅ VAR DET FIRANDE med alla dignitärer sittande på en läktare och militären marscherade in med trumpeter, flaggor och fanfarer. Först marscherade en militärörkester och efter de olika truppslagen, sedan kom Australien, Frankrike och Kina.

Presidenten satt i mitten med hedersgäster på sidorna. Presidenten gick ned och inspekterade de olika trupperna och det tog en oändlig tid. Flaggor hade delats ut till oss alla innan och vi viftade med flaggorna och vi hurrade för presidenten.

Det var en enorm folkfest och vi befann oss i ett folkhav med svarta människor. En del barn tittade förundrat på oss. Sedan sköt Vanuatus militärer i luften och sedan Australien. Sedan blev det ett enormt fyrverkeri. Vi blev inte inbjudna till efterfest

hos presidenten utan fick dra oss tillbaka eller gå till den stora festplatsen tillsammans med den övriga pöbeln.

Det var en stor händelse för landet och en häftig upplevelse för oss. Att köpa mat i de olika stånden var enormt billigt men vi fick mer ris än kött eller kycklingvingar. Vad sägs om åtta kronor per portion?

FLERA BÅTAR HADE SAMLATS för att invänta väder för segling till Nya Kaledonien. Vi fick ett lämpligt väder så vi bunkrade mat och fyllde diesel. Först när man checkar ut hos tullen får man papper för skattefri diesel och starkvaror. Vi hade bett om kredit på diesel och kunde på så sätt tanka



Uppklädda till fest i dagarna två.

några dagar innan, pumpen krånglade så vi fick komma tillbaka nästa dag.

När vi sedan checkade ut från marinan lämnade vi fram papperet och betalade med avdragen skatt och vi hade gått före i dieselkön. Den åttonde september tidig morgon lämnade vi Port Vila och satte kursen mot Havanna Passage på södra delen av Nya Kaledonien.

Utanför Efate fick vi en guppig seglats med många squalls men senare lade sig sjön och vi fick en härlig segling. Vi hade cirka 340 Nm alltså dryga två och ett halvt dygns segling.

SISTA NATTEN LADE SIG VINDEN och Ulla startade motorn varvid jag vaknade. Ulla ökade inte farten och jag låg gott i kojen och undrade varför hon inte drog på gasen.

Sedan stängde Ulla av motorn igen och jag steg ur kojen och gick ut och frågade vad som hänt. Gaswiren hade gått av.

Det blev fram med verktygslådan. Jag drog en lina från reglaget på motorn och via små block bak till styrpulpeten och upp vid reglaget och sedan var vi igång igen.

Senare friskade vinden och vi forsade fram. Nu gick det för fort så vi minskade segel mer och mer. Vi skulle igenom revet på slackt högvatten varför vi inte ville komma fram för tidigt för att tvingas ligga bi i rullig sjö.

När vattnet går ut genom en passage samtidigt som det blåser med hög sjö och i pålandsvind som möter det utgående tidvattnet blir det farligt. Vi kom fram ett par timmar för tidigt och vi chansade för det såg inte så farligt ut. Vi gjorde bra fart in i den breda passagen och höll oss mitt i.

När tidvattnet mötte bromsade vi upp och med nästan full fart i motorn stod vi nästan helt stilla, sedan fick vi en fin sjö akterifrån och vi planade i 1,4 knop. Detta upprepades några gånger och vi kom vi så sakta framåt. Vid sidan om oss kokade

vattnet. När vi var igenom var det lugnt och fint vatten.

FRÅN HAVANNA PASSAGE till Noumea som är Port of Entry samt huvudstad är det cirka 45Nm. Nästan hela Nya Kaledonien ligger innanför ett enormt rev så vi seglar inne i ett innanhav där djupet är endast cirka 20 meter och sand.

Vi går vidare i cirka 10 Nm och ankrar upp i en fin öde vik. Landskapet är helt olikt Vanuatu. Här är det ett kargt landskap med vackert röda berg och sand. Vi ser inga palmer bara barrträd. Kvällssolen gav de röda bergen en vacker lyster. Vi fick en mycket fin kväll och ett härligt bad innan middagen intogs i solnedgången och givetvis ute i sittbrunnen.

Duken skiftade också i färg men detta berodde på matintag på ett gungade hav. Nu när vi kommit i hamn kan vi njuta av ett gott vin inhandlat på utförsel. En bra ankring efter några dygn till sjöss går inte att med ord beskriva.

Vi hade en fin vistelse i Nya Kaledonien vilket vi får skriva om en annan gång.

FRÅN NYA KALEDONIEN till Coffs Harbour fick vi en fin segling men några nätter fick vi stötta med motor. Seglatsen tog knappt sju dygn och sträckan var 870 Nm. Vi kommer att stanna i Australien i cirka åtta månader.



Fair Winds

MATS OCH ULLA
WÄNGDAHL,
S/Y HOKUS
POKUS

NYHETSBRV FRÅN PANAMA FEBRUARI 2011
CRISTOBAL / COLON INFORMATION

Arriving Cristobal / Colon from the Caribbean, or after a Panama Canal Transit, the following facilities are available for yachts:

SHELTER BAY MARINA: (09-22.1 North / 79-57.0 West)

Fuerte Sherman, northwest Limon Bay, Colon, Panama R.P.
www.shelterbaymarina.com
info@shelterbaymarina.com
Telephone: (+507) 433 3581
Docks, Water & Diesel available, Haulout facilities, Hotel, Restaurant & Bar, Laundry, WiFi, Transportation to the City of Colon.

ANCHORAGE "F" LIMON BAY: (09-20.612 N / 79-54.776 W)

Panama Canal Authority anchorage for small crafts inclusive yachts, also called "The Flats". Located south of Cristobal commercial Port and west of Pier 16. Previously yachts could use the dinghy landing at Panama Canal Yacht Club, but with the club closed (March 2009) it is uncertain which landing facilities will be offered in the future. Presently some locals are offering unofficial watertaxi service to yachts using anchorage "F".

CLUB NAUTICO COLON: (09-21.9 N / 79-53.6 W)
City of Colon, east by Manzanillo Bay, Colon, Panama R.P.

Telephone: (+507) 445 3390, 441 6681, 441 2220
Small anchorage with facilities to land with a dinghy, otherwise limited. Club surrounded by commercial shipping activities. Generally not considered by visiting yachts when the Panama Canal Yacht Club existed, but now an alternative. It is recommended that yachts contact the Club by phone prior to their planned arrival.

Yacht VHF Frequency Channel 74 (Calling)
Cristobal Signal Station VHF Channel 12 & 16 (Panama Canal Authority facility controlling Port and Panama Canal traffic/movements).
Up-dated February 2011

HILSEN KARSTEN

Alf är JRSK:s pilot i Danmark

■ Till-sammans med sin hustru Alli, seglade Alf Ohlsson jorden runt 1986 – 1989 i en Malö 40 med namnet Allicat.



Alf Ohlsson tillsammans med några i gänget som bildade JRSK.

Resan började med den svåra orkanen Charlie som hemsökte Biscaya i slutet av augusti och varade i 2,5 dygn.

I juli 1987 på Tahiti var Allicats besättning med om att bilda den idag ganska stora klubben JRSK.

I Darwin, i Australien valde tre svenska båtar att gå vägen via Indonesien och Röda Havet och tre svenska båtar vägen runt Sydafrika. Allicat var en av de senare och Alf firade sin 50-årsdag i Durban.

Några år efter hemkomsten flyttade paret Ohlsson till Danmark. De bor i ett vackert hus som ligger mellan Saeby och Fredrikshamn och har en strålande havsutsikt över Kattegatt.

Idag seglar Alf en mycket vacker gaffelriggad Collin Archer.

Alf har korsat Atlanten ett antal gånger, han har angjort många hamnar på Östersjösidan och tillsammans med sin hustru seglat runt England.

Både Alf och Alli är vida kända för sin gästfrihet och generositet.

Deras adress är: Backevänget 14, Haldebjerg, 9900 Fredrikshamn. Telefon: 0045 60959050

MIRIAM OCH HEINZ ROEGNER

Elena byggdes av Roald Gjaerum, hemma på tomten i Berg, strax väster om Uddevalla och var färdig 1987.

Han gick i förtidspension när Uddevallavarvet lades ner och seglade då iväg och gjorde två resor över Atlanten, varav en ner till Rio i Brasilien.

Han var även ner till Medelhavet och Svarta havet och låg en längre tid i Turkiet. Sammanlagt var han ute i sju år.



Bilder: Mats Törmark

Historien om s/y Elena

Jag mötte Roald första gången på Helgoland, sommaren 1995, när vi var på hemväg från England. Han var då på väg till Sverige från sin Sydamerikasegling och sa att han hade tankar på att sluta segla och sälja Elena. Jag nappade inte direkt, tyckte att den kanske var lite för stor.

Vi hade då en Wasa 38, som seglade som ett spjut, men jag tyckte den var lite för platt i botten och hade en känslig köl och roder. Väl hemkommen fanns tanken där, att det var nog en sådan båt som Elena man skulle ha om man skulle ge sig ut på långsegling. Jag sökte Roald och fick tag på hans dotter som svarade att han inte hade kommit hem, utan fastnat i Skagen, där han flyttat ihop med en gammal kärlek.

Jag ringde och frågade om jag kunde få köpa Elena. Men nej då, han skulle inte

sälja någon båt och lade på.

Senare på hösten 1995 tog han upp Elena på land i Uddevalla. Vi åkte upp och tittade på henne, hon var helt "rätt" byggd med en djup fenköl och roder med skädda. Allt var mycket stabilt byggt och skulle nog klara en grundstötning i full fart.

Jag bestämde mig då att den båten skulle vi ha. Men det var inte så enkelt, det dröjde till våren 1998 innan han "släppte" Elena.

Nu började vår riktiga planering för långtur. Elena utrustades med ett kort peke och rullgenua, även kutterstagsflocken fick en rulle. Hon fick ett helt nytt segelställ med fina segel med spectrafibrer invävda och även en uppfällbar badplattform.

SOMMAREN 2001 gav vi oss iväg på vår första Karibiensegling.

Med var min dåvarande sambo Lena Jensen. Vi var ute i 2,5 år och gjorde den "vanliga" resan över till Grenadinerna, ner till Trinidad och därefter västerut till Venezuela, Bonaire, Curacao, Colombia och till San Blas i Panama. Detta var resans höjdpunkt.

Vi hade då inga tankar på någon jorden runtsegling eftersom vi bara hade ekonomiskt att vara lediga från jobbet i två år.

Efter San Blas gick vi norrut till Mexico och upp till Key West i Florida. Dit seglade vi för att få vår kortvägsradio lagad och låg där ett par veckor, fortsatte vi till Havanna och sedan moturs runt Kuba. Sista hamnen på Kuba var Puerto Vita på nordkusten.

Vidare upp till Miami, Fort Lauderdale, Chesapeake Bay och kanalen ut till Delaware River där fick vi ett olyckligt masthaveri. Det fanns ingen möjlighet att få det fixat där, utan vi fortsatte upp till New York.

DET VAR EN HÄFTIG UPPLEVELSE att få se Manhattan och Frihetsgudinnan dyka upp ur dimman. Vi gick upp i East River, där gäller det att räkna rätt på tidvattenet, för i "Hells Gate" kan strömmen sätta med 10knop.

Vi gick till City Island, och låg vid Consolidated Yachts 3 månader tills vi fick vår nya mast. I mitten av augusti 2003 seglade vi mot Europa. Lena flög hem för att hon var tvungen att börja jobba.

Den nya besättning var Peter Green, en Engelsman som bor i Göteborg och Lars Westvind, en svensk som bor i Harlem i NY. Efter mycket besvärliga vindar, nådde vi Lands End, efter 21 dygn och fortsatte direkt till Dover, där vi tankade, köpte lite mat och tog en lunch på en pub, innan resan gick vi vidare mot Sverige. Då utan Peter som skulle hälsa på sin far.

Resan över Nordsjön var tuff med en ostlig kuling, men tack vare en stark maskin kom vi till Skagen efter 3 dygn. Da-

gen efter anlände vi till Göteborg exakt kl 15, som vi meddelat släkt och vänner att vi skulle göra.

NU VAR DET DAGS att börja jobba för att komma "på fötter" ekonomiskt igen. Det blev några kortare semesterseglingar de kommande åren, bl.a. en tur genom Calledoniakanalen, Hebriderna och Orkneyöarna, samt en tur till Polen, Tyskland och Södra Danmark.

En del omfattande renoveringsarbeten gjordes. Främre salongen byggdes om. Stående riggen på mesanmasten byttes. Propelleraxeln, som var sliten efter att mestadels snurrat med även under segling, byttes ut. Samtidigt byttes maskin ut, då vi hade tur att hitta en ny maskin, nästan till skrotpris.

Däcket som var av matta typ Treadmaster, revs bort och ersattes med korkribbor "Marindeck 2000", ett snyggt och slitstarkt material. Det sista gjordes sommaren 2008, strax före vår avfärd 23 augusti.

VI SEGLADE NER till Kanarieöarna efter ett par tuffa seglingar på vägen. Anna-Lena, som nu var den nya gästen, var nu lite trött på tuffa seglingar och tanken var att nu kanske segla runt där ett år.

Efter ett par månader tröttnade skepparen på kallt vatten och jobbiga överseglingar. Så vi beslutade oss att segla till Västindien istället.

Besättning införskaffas, i form av fyra tjejer och 9/2 avseglar vi utan Anna-Lena.

På väg ner mot Cap Verde, blir en av tjejerna så sjösjuk att vi blir tvungna att gå iland där för att släppa av henne. Sedan fortsatte vi och anlände till Antigua 2/3, samma dag anländer Anna-Lena med flyg. Tjejerna mönstrade av vår båt och på en annan.

Vi seglade genom öarna i Grenadinerna och ner till Trinidad och var mycket tillsammans med våra vänner Janne >>

Hjertmans

Båttillbehör, 1200m² butik!



Livflottor / Flytvästar / säkerhet



Plotter / Radar / AIS



Navtex / VHF

Radar-reflektor



Vi har allt för segling - över 8,000 tillbehör!



Riggverkstad!

Vi erbjuder även akterstag med inbyggd isolator för kortväg.



Datavägen 2 · Askim · 031-748 25 30

och Pirko på Aristocat. På Trinidad, utrustas Elena med två "Airbreeze" vindgeneratorer, en större solpanel och en water-maker.

DEN 24 OKTOBER LÄMNAR VI Trinidad och seglar västerut till Venezuela, därefter Dominikanska Republiken, Kuba, Jamaica, Colombia och till vändstationen San Blas, Panama. Det blir alltså inte heller denna gång någon jordenruntsegling.

Med tanke på att Anna-Lena inte är så förtjust i långa överseglingar, beslutar vi oss för att vända tillbaka, för att senare ta oss över till Medelhavet istället.

Vi går först tillbaka till Cartagena i Colombia, för att ta oss vidare österut mot Curacao. Det var en mycket tuff etapp. Motsjö, motvind och motström, vi gick mest för maskin, men var tvungna att kryssa i fyra dygn, för att soppan skulle räcka den sista biten till hamn.

Resan tog sju dygn, med en medelfart på 2,6 knop mot målet. Samma resa tog för våra vänner på "Angelica" 25 dygn, de kryssade hela vägen.

PÅ CURACAO LÄGGER VI UPP Elena över sommaren 2010, för att Anna-Lena måste hem och sälja sin lägenhet, då hon bara fick hyra ut den i två år.

Skepparen skulle också operera sitt andra öga för starr. Väl tillbaka, fick Elena lite fräsch bottenfärg och nya zinktackor. När vi låg i Spanish Water och väntade på skepparens dotter med familj drabbas skepparen av näthinneavlossning, som kan vara mycket allvarligt om man inte omgående blir opererad. Operationen skedde på Skepparens födelsedag den 27/10. Ingen rolig födelsedag, men operationen gick bra. Sedan väntade minst tre veckors konvalescens.

Vädret var då inte så jätteroligt, regn nästan varje dag och ingen vind. Detta är mycket ovanligt på Curacao, där brukar solen alltid skina och en stadig passad-

vind runt 10 m/s blåser. Det blev över-
svämningar av regnet, skolor och butiker
måste stänga. Så vi fick inte mycket "grat-
tisström" från våra solpaneler och vindge-
neratorer.

Vi blir tvungna köra "hjälpkärran", som
tjuvstoppar hela tiden. Den suger luft nå-
gonstans, slangar byts, rör kollas, bräns-
lefilter och packningar byts, men proble-
met kvarstår. Funderade på att byta ut
hela dieselgeneratoren. Men förhoppnings-
vis, så kommer väl vind och sol tillbaka, så
den inte skall behövas så mycket.

DEN 18 NOVEMBER 2010, lämnar vi Cu-
racao för vår fortsatta färd österut. För-
sta anhalt blev Aves Sotavento, norr om
Venezuela. Där tillbringade vi några
dygn, med snorkling och strandpromena-
der. Vattnet var kristallklart och sanden
gnistrande vit. På lovartssidan av öarna
hamnar skräp från hela Atlanten, skräp
som slängts i från båtar och från land.

Vi ligger och väntar på ett väderfönster
för att ta oss vidare österut. På tisdag den
23 lugnade sig både vind och sjö litegrann,
dock lite för sent på förmiddagen. Vi skul-
le helst kommit iväg redan i gryningen för
att hinna fram till Los Roques före skym-
ningen, men tyvärr blev det inte så, klock-
an 9.30 lämnade vi Aves.

STRAX EFTER SKYMNINGEN angjorde vi
den västra delen av Los Roques. Fyren i
position 11.50.11N 66.57.29W, var släckt.
Strax norr om denna fyr såg det ut som
man skulle kunna gå in och hitta en ank-
ringsplats för natten.

Sjökorten stämmer inte så bra i dessa
områden, så därför fortsatte vi mycket
sakta för maskin, för att snabbt kunna
backa om det grundade upp. Öarna här
var mycket låga och svåra att se på ra-
darn.

Ute på öppna havet var det lugna långa
dyningar, men när det grundade upp, så
byggde sjön upp, precis som en tsunami,

fast i mindre skala. Det blev tillräckligt
kraftigt för att Elena skulle få en rejäl
surf framåt och vi fick då grundstötning.

Vi försökte backa oss loss, men innan vi
fick tillräcklig fart bakåt kom nästa våg
och lyfte oss längre upp på revet.

Sedan satt vi ohjälpligt fast.



Elena fast på revet utanför Los Roques.

Klockan var nu 19.30. Vi försökt bräcka
med seglen, men vinden var då för svag
för att kunna hjälpa oss loss. Efter en
stund låg Elena på sidan på revet.

Vi larmade på VHF och skickade upp
några nödraketer. Venezuelanska Guarda
Costa har en station på Los Roques, men
de behagade inte svara. De väntade väl
på att vi skulle lämna båten så deras kom-
pisar på öarna kunde åka dit och plundra
den.

VI BÖRjade TA IN VATTEN och situationen
var en aning kaotisk. Allt som var löst
inne i båten ramlade ner på babordssidan.
Efter en stund, såg vi att vatten kom via
diskhon. Vi stängde kranen men då var
redan skadan skedd.

Telefoner, datorer etc. låg i vattnet. Vi
larmade på samtliga nödfrekvenser på
kortvågsradion, men inget svar där heller.

Vi började nu misströsta om att få nå-
gon hjälp och började istället pumpa upp
dingen som låg på däck, för att med den
kunna ta oss iland till någon bebodd ö.
Det var ingen lätt uppgift när båten lig-
ger med 45graders slagsida och hela tiden

studsar upp och ner av svallet.

Efter cirka två timmar, svarar Georgina
PG, en engelsk tanker, på vårt nödanrop
på VHF. De var då cirka 1,5 timma däri-
från, då började vi packa våra vattentäta
väskor med det nödvändigaste.

Georgina ankrade en bra bit från öarna
och skickade in en räddningsbåt till oss.
För att de skulle kunna lokalisera oss
skickade vi upp ytterligare en nödraket.
De bad oss även att kasta i Epirben, för
att av den kunna få en exakt position.
Den hade vi totalt glömt bort i villerval-
lan.

Räddningsbåten vågar inte gå ända
fram till oss, utan vi fick slänga våra vä-
skor i sjön, så de kunde plocka upp dem.
En ryggsäck lyckades vi kasta ända fram
till räddningsbåten, med en laptop som
vi därmed lyckades rädda. Alla de "vat-
tentäta" väskorna tog in vatten. Troligtvis
hade vi packat för mycket i dem, så det
inte gick att stänga ordentligt.

Sedan hoppade vi själva i vattnet för att
vadande och simmande ta oss till rädd-
ningsbåten.

NÄR VI KOMMIT UT TILL GEORGINA, märk-
te vi hur hög sjön var, framförallt när vi
skulle ta oss över från räddningsbåten till
lejdaren.



John på Georgina - han som hörde vårt nödrop.

Väl ombord blir vi mycket väl omhän-
dertagna av besättningen, får torra over-
aller, mat och dryck.

Våra blöta grejer lägger vi i ett torkrum.

Klockan 03 på natten, fortsatte Georgina sin väg mot Curacao. Vi fick låna en hytt, med underbara kojor, men det blev inte så mycket sömn efter den uppskakande upplevelsen.

På morgonen fick vi låna deras satellittelefon för att ringa hem och tala om vad som hänt och framför allt att vi är välbehållna, dock med många blåmärken, men som tur är, inget brutet.

Vi kommer fram till Curacao, mitt på dagen och den vanliga proceduren med immigration vidtog. Sedan ringde vi vår vän på Curacao, Per-Olof Sundh, som kom och hämtade oss och vi fick bo hos honom. Vi hade redan meddelat vårt försäkringsbolag, via vår förträfflige svenske mäklare Per Åhnebrink. Detta gjorde vi redan ombord på Georgina via sattelittelefon.

HEMMA HOS PER-OLOF höll vi kontakten med försäkringsbolaget via mail och telefon för att få reda på vad som hände.

De sa att vi inte kunde åka hem till Sverige, förrän det var klart med vad som hänt med vraket. Hon låg i ett naturskyddat område och de var rädda för oljeutsläpp etc.

Vi fick reda på av en amerikansk seglare på Los Roques, att några lokala båtar bärgat Elena och att hon flöt. Hon hade endast några smärre hål i skrovet, så med

pumpning, kunde hon hållas flytande. Efter cirka en vecka åkte en surveyor ut, för att besiktiga båten. Den var då totalt strippad på allt som gick att ta bort. Masterna, maskin, rutor, durkar, elutrustning, allt är borta. Båten bedömdes då som totalhavererad.

Nu återstod bara den juridiska processen, med äganderätten till skrovet. En advokatfirma i Caracas, som anlätades av försäkringsbolaget, tog hand om den saken. Då bestämde vi oss för att boka första resa hem till Sverige.

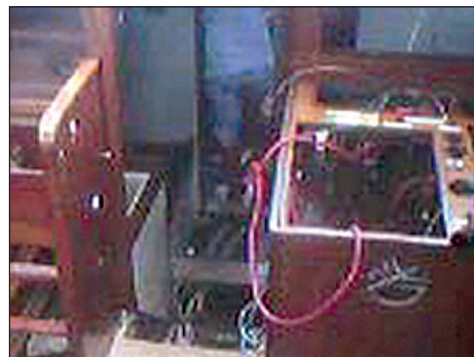
PROCESSEN MED ADVOKATFIRMAN fortsatte. De skickade ett dokument, som skulle skrivas under av mig och bevitnas på Venezuelas ambassad/konsulat, eller av Notarius Publicus.

Vi fick tag på konsuln som finns i Göteborg och fick dokumentet bevitnat och skickade tillbaka det. Med det dög inte, myndigheterna godkände inte dokumentet. Det måste vara Notarius Publicus som bevitnade, Okej, nytt dokument, ny underskrift, ny bevitning och tillbakaskickat. Detta dög inte heller, Notarius Publicus hade skrivit mitt personnummer i stället för mitt passnummer som myndigheterna ville ha. Nytt dokument, bevitnat och till slut godkändes det.

Vi har haft båten försäkrad i Yacht Shure och vi har ingenting att klaga på beträffande hur de har behandlat vårt ärende.

Vår svenske mäklare Per Åhnebrink har också skött sig till full belåtenhet. Vi har nu fått ut pengar för Elena och ser oss om efter en annan båt och hoppas att vi kan ses på haven även i fortsättningen.

MATS TÖRMARK OCH ANNA-LENA BERNHED



Efter en vecka var Elena skövlad på nästan allt.

Gori[®] propeller



Den 3-bladiga Gori foldingpropellern markerar ett teknologiskt och funktionellt steg framåt i utvecklingen av propellar till segelbåtar.

- Overdrive-funktion
- Minimalt vattenmotstånd
- Hög effektivitet
- Mycket prisvärd

www.gori-propeller.com

3-bladig

15" till 30" diameter,
för båtar med motorer
från 10 till 300 Hk

Finns även som 4-bladig

Från Bådmagasinet, Januari 2009

"Konsekvensen er, at man med en treblads-foldepropel i overdrive, og et relativt lavt omdrejningstal, opnår en mere behagelig sejlads med færre lydgener og færre vibrationer, og frem for alt en bedre brændstoføkonomi."

www.baadmagasinet.dk



Sleipner AB
Kilgatan 1
S-452 97 Strömstad
Tel: +46 526 629 50
Fax: +46 526 152 95
www.sleipnerab.se

Djungelliv och landkrabbor

 S/Y OHANA, PANAMA

■ Precis intill Shelter Bay Marina i Colón, Panama ligger ett stort naturreservat.

Området tillhör fortfarande USA, om vi förstått saken rätt. President Roosevelt såg till att de fick landområdet av Panama på den tiden han regerade och det vaktas fortfarande av militären. Många av byggnaderna står kvar, tomma och övergivna. Växtligheten tar snabbt överhand.

Tidigt på morgonen och vid solnedgången hör vi åter vrålor uppe i träden. Än har vi inte varit så morgonpigga så att vi lyckats vandra ut och fånga dem på bild. Det är nog lättast att fotografera dem i morgonljuset.

Vi fick dock en del annat i vår kamera. Ni som läst resedagboken tidigare känner säkert igen lövsågarmyrorerna från vår vistelse på Trinidad. Sedan fick vi syn på en underlig figur (bilden) som vi inte vet vad det kan vara.

Någon som vet?

NU LIGGER VI ÅTER på landbacken. Lyftet gick utmärkt. De var väldigt noga med att remmarna till kranen satt på rätt plats under Ohanas köl. Kranföraren själv tog på sig snorkeln och dök ned och tittade så att allt var ok. Det har vi inte varit med om tidigare. Det fanns inte mycket beväxning på skrovet denna gång.

Nu skall Ohana torka upp någon dag för att sedan sandblästras och bottenmålas. Vi räknar med att det tar cirka tio dagar. Under tiden luftar vi i alla skåpen och under durken och skall göra lite små förbättringar och reparationer. Det finns alltid något att göra.

Vi har besvär med pyttesmå myror ombord. De klättrade ombord i Chaguaramas och finns lite här och var. De gillar när det är lite mörkt/fuktigt och äter allt som ris,



Bild: Ulf Gustavsson

bönor, böcker, chips, papper av olika slag m.m. Hur de kommer in i tätslutna förpackningar är för oss en gåta.

Först fick vi rådet av svenska båten Mate att skaffa myrgift och lägga ut. De skall vara lätta att utrota med gift. Precis när vi gjort detta fick vi ett nytt råd av båten Chiquitita – skaffa en liten ödla.

DET VAR SÅ KONSTIGT. Dagen efter vi fått ödlerådet satt en liten brunaktig, söt varelse med stora ögon och stirrade på oss i sittbrunnen, troligen sänd från någon där uppe. De är sådana små ödlor, knappt en decimeter i längd med sugfötter så de kan klättra både upp och ned på väggarna.

Den satt där en stund, tittade stort på oss och sedan bestämde den sig för att kila vidare. Vart den tog vägen vet vi inte men den tål inte myrgift. Vi hoppas att den hann mönstra av innan vi lyfte upp båten. Annars har vi en död ödla ombord någonstans.

Vi har hört en del seglarhistorier om att ha ohyra ombord. Till sist bryr man sig inte om att t.ex. riset är fullt av olika krypande ting. Det är bara att skumma bort och riset skall ju koka ändå.

Så långt har det inte gått för oss utan istället kastar vi de varor som fått besök och kämpar fortfarande (förgäves?) mot ohyran.

ULF OCH KARIN GUSTAVSSON, S/Y OHANA

VIKING
YACHTING
BÅTTILLBEHÖR

SPECIALITET:
SEGELBÅTSUTRUSTNING
Till lågpris!

Många långseglare har under årens lopp utrustat sin båt hos oss. Själva har vi vår båt i medelhavet. Kunskapen har byggts upp sedan 30 år tillbaka om allt från rigg till Navtex. Vi levererar varje vecka båt-tillbehör jorden runt till våra seglarkunder ute i världen. Det är tryggt och säkert. De vet hur viktigt det är att man får korrekt besked och rätt varor i rätt tid. Hos oss är ankarlantärna med skymnings-relä, ankarspel, windscoop, A.I.S Radar, vindgeneratorer självklara lagervaror.

Välkommen som kund till oss!



**Komplett
riggverkstad**

Som medlem får Du 20% rabatt på riggarbeten!

Hällefundregatan 16
426 58 Västra Frölunda
info@vikingyachting.se

Telefon: 031-69 61 60
Telefax: 031-76 90 600
www.vikingyachting.se

Vardagar 10-18
Lördag: 9-14
Söndag (april-maj) 10-14

Refleks
värmekaminer

MUSTO

HARKEN
GARMIN

spinlock

Raymarine

LEWMAR

Med Turkiet som bashamn

 S/Y BLUE MARLIN, TURKIET

■ Vi ligger nu i Finike marina i Turkiet. Vi trivs väldigt bra och i marinan levs det ett väldigt socialt liv. Det ordnas utflykter, konsertbesök och grillkvällar och även kursverksamhet såsom språk- och målarkurser. Staden är vacker, ligger vid vattnet och är omgiven av höga berg. .

Finike är inte alls turistiskt. Människorna här är traditionellt klädda, kvinnorna i säckiga byxor, kofta och sjal på huvudet och männen i långa byxor, kofta och keps. Modet är inte speciellt upphetsande, färgerna är brunt och beige.

TURKIET ÄR ETT MUSLIMSKT land och vi hör böneutropare varje dag. Det är inte lika strängt här som i de andra länderna som vi besökt, utan här ser man fler kvinnor ute på stan. Många av de yngre kvinnorna är dessutom västerländskt klädda.

På lördagar är här en fantastisk marknad. Då kan man köpa allt, frukt och grönsaker finns i överflöd och är billigt. Samt även kläder, skor, järnvaror och husgeråd.

Vi passar på att bekanta oss med omgivningen genom att ta långa promenader och överallt blir man bemött med nyfikenhet och vänlighet. Särskilt ungdomarna är väldigt nyfikna på oss och undrar varifrån vi kommer.

EN DAG BLEV VI I MARINAN inbjudna till en vårfest i en by som ligger cirka fem mil härifrån. Väl där blev vi undfagna med mat underhållning. Man hade gått man ur huse och även folk från grannbyar var där. Här fick vi se traditionella danser



som utfördes av ungdomar från byn.

EN ANNAN DAG tog vi lokalbussen upp till en by som heter Elmali som ligger mycket fint i en dal mellan höga berg som har snö på topparna. Här gick människorna i traditionella kläder och inte en turist inom syhåll. Marknaden var fantastisk och det är roligt att se alla grönsaker och frukter som de odlar och sedan säljer.

Båten är nu nästan färdigt så vi kan börja segla igen. Fast vi har skrivit kontrakt med marinan på ett år, vilket gör att vi kommer att använda den som bas.

Vi kommer att segla ut någon vecka på sydkusten och sedan gå tillbaka till marinan när vi känner för detta, för att sedan segla ut igen när vi känner oss redo.

Priset per dag är 54 kr om man skriver ettårskontrakt, medan det kostar 230 kr per dag om man bara ligger här ett par dagar åt gången. Vindarna här är mestadels sydvästliga vilket gör att man får hålla sig till sydkusten mellan Antalya och Marmaris.

HANS OCH MILLA OHLSON, S/Y BLUE MARLIN

Vi har nu tagit oss upp genom den Karibiska ö-kedjan och befinner oss idag på Virgin Gorda, BVI.

 **S/Y SEAWEST, VÄSTINDIEN**

I morgon sätter vi kurs mot Bahamas, ca 650 Nm. Därefter kommer vi att ägna året åt "The Great Loop", dvs, längs amerikanska ostkusten upp till New York, via Hudson River och Erie kanal upp till de stora sjöarna. När vi kommer till Chicago går vi åter in på floder som via bl a Mississippi och Ten Tom Big Bee Waterway åter tar oss ner till Mobile.

BOSSE & HELÉNE, S/Y SEAWEST



Milla låter sig väl smaka av traditionellt turkiskt té.

Vår badvik i närheten av Finike.

Marknadsgummor i Elmali.

Bild: Hans Ohlson



TILL SALU



LA FITTE 44

Mycket välutrustad långfärdsbåt ritad av Robert Perry. Båten byggdes på Lafitte varvet i USA. Skrovet tillverkades i Taiwan 1985
Längd: 13,50 m, bredd: 3,90 m, djup: 2,10 m
Begärt pris 1450000
Skriv till elisabeth_boklund@hotmail.com så skickar jag prisinformation och utrustningslista

Fuel Set™
Koncentrerad bränsletillsats



- Fuel Set tar bort vatten och bakterier i tank och bränslesystem.
- Innehåller inga farliga biocider
- Reducerar dyra och tidskrävande filterbyten

Finns i din närmaste Watski-butik

Läs mer om Fuel Set på www.lesab.eu Mejla oss på info@lesab.eu eller ring oss på 031-696166

 **Liquid Engineering Scandinavia**

Returadress:
JordenRuntSeglarKlubben
c/o Håkan Hansson
Uppegårdsvägen 1
426 69 VÄSTRA FRÖLUNDA

B FÖRENINGSG-
BREV

SVERIGE
PORTO BETALT

**10 %
rabatt**
för JRSK:s
medlemmar

AIS – ett säkert sätt att se och bli sedd

Står du inför ditt livs jordenruntsegling? Eller ska du ta dig runt i våra nordiska farvatten? Oavsett så är en AIS den ultimata lösningen när du vill kunna se omgivande fartyg och också själv bli sedd. Gör som Stressless, Mary af Rövarhamn, Nemo of Sweden, Ejdern och många andra båtar – segla säkert med hjälp av AIS Carbon.

KB Vågspel Gunnar Bulukin | 031-96 21 30 | www.vagspel.se



AIS Carbon+
från True Heading
med inbyggd antensplitter.