

Åland Offshore Race 2017 med Omega 42 Anandra



Åland Race – som numera heter Åland Offshore Race – seglades i år för 31:a gången och samlade ett rekordstort fält på 40 båtar. För vår del på Anandra så var det sjätte året i rad vi var med. Årets segling blev för vår del inte lika äventyrlig som den första 2012 som vi fick bryta (se seglingsberättelsen ”Debaclet på Åland Race” längre ner på hemsidan) men inte långt ifrån.

Med ombord var det vanliga gänget bankappseglare från Neppare och skärgårdskryssare, Per, Micke och Bertil. Väderprognosen var rätt OK med klart väder och vindar kring 8 – 10 m/s. Vindriktningen var dock inte så rolig – O till NO – dvs. rätt i näbben i stort sett hela sträckan. Visserligen har vi en bra kryssbåt men det är rätt jobbigt att ligga och slå bland en massa andra båtar mitt i natten i trånga farleder. Kl. 20.27 skulle vi starta och vi var som tur var ensamma om att starta den tiden – det kan annars vara rätt trångt på startlinjen mellan styrbords- och babordsprickarna vid Östra Stendörren. Avståndet mellan prickarna är även dagtid rätt litet och på natten när man inte ser dem ordentligt känns avståndet ännu mindre.

Starten gick bra men ovanan att segla på natten gjorde sig snabbt påmind och vi hade svårt att få fart på båten. Är man van vid att segla genom att nästan bara titta på tell-tailsen i focken så är det svårt att helt förlita sig på instrumenten för att hitta rätt balans mellan höjd och fart. Vi blev också rätt snabbt omsegade av TBS-suveränen Valkyria lä som startat två minuter efter oss och sånt är ju aldrig kul. Men så småningom så fick vi i alla fall fart i båten och började hålla ungefär jämna steg med båtarna runt omkring oss.

Hela vägen upp mot Möja var det pinkryss med lite längre slag för styrbord än för babord. Med 40 båtar som kryssade uppåt i mörkret gällde det verkligen att ha koll på lanternorna för att se om det kunde föreligga risk för kollisioner. En stor hjälp är då att kunna se andra båtar med AIS på GPS-plottern. Mindre bra är de masttoppslanternor som en del använder och som i och för sig är tillåtna men rätt svåra att se om det sitter 15 – 20 m upp i luften. Det är tillräckligt svårt i alla fall med avståndsbedömningen utan denna typ av lanternor. Vi kryssade dock på i mörkret (många slag blev det) och när vi kom uppåt Kanholmsfjärden var det dags för första man ombord (Bertil) att gå och knyta sig för att sova ett par timmar.

När Bertil slagat färdigt och kliver upp ur kojen får vi höra ett rop nerifrån ruffen när han satte ner fötterna från kojen:

– Det är vatten på durken! Hela kölsvinet är fullt!

Han upptäcker sen att vatten rinner från blandaren vid diskhon. Avloppet är visserligen öppet men det hjälper inte när locket ligger över diskhon utan vattnet fortsätter ner på babordssidan bakom

pentryt. Vi håller alltså på att tömma färskvattentankarna inombords! Han stänger naturligtvis snabbt kranen och sen är det bara att sätta igång att pumpa. Detta går dock inte så bra i början då det visare sig att silen till pumpen snabbt sätts igen av hundhår (vi har normalt familjens två labradorer med ombord som faller konstant). Snabb rensning alltså och sen blir det snart torrt i kölsvinet. Det här har ju tagit lite energi från seglingen förstås men ingen större skada verkar vara skedd. Men bara några minuter senare (när vi slagit) och nästa man ska ner och slagga så kommer samma utrop igen om fullt kölsvin och vatten på durken!

Nu blev vi lite nojiga och sätter igång att kolla alla genomföringar i pentry, toa och självlänsar men ingenstans verkar det läcka. Smakprov tas på vattnet men med salt på fingrarna så är det svårt att avgöra om det är sjö- eller färskvatten. Ny läns-pumpning (och silrensning) och sen är det torrt igen. Även om vi förstår att det måste varit vatten från läsidan som runnit ner i kölsvinet vid senaste slaget så känns det ändå lite oroligt att ge sig utomskärs med ett ev. okänt läckage ombord. Vi överväger därför att bryta innan vi kommer ut på havet men bestämmer oss ändå för att vänta en halvtimme och pejla kölsvinet efter en halvtimme och fatta beslut då. Tack och lov så har det bara stigit några cm när vi kolla igen och vi fortsätter alltså ut på havet norr om Tjärven.

Sen följer ett långt styrbordslag som för oss uppåt Eckerö och alltså en bra bit norr om Marhällan syd om Mariehamn där vi har en rundningspunkt. Hit har det väl gott hyfsat även om det stampat en del i sjön som nu blivit rätt grov. Vinden har också ökat till ca 10 m/s och kanske borde vi tagit in ett rev för att få mer tryck i storen. Men här gör vi ett stort strategiskt misstag. I stället för att fortsätta in under land och få sjölä så tror vi att vi ska kunna ligga upp Marbådan för babord redan nu och riskera att gå för långt om vi fortsätter in mot land. Vi slår alltså till babord och får genast besvärligare sjö emot oss som sänker farten med ca 1 knop. Och i stället för att slå tillbaks in mot land så fortsätter vi mot sjön och tappar också massor i höjd och är inte i närheten av att ligga upp Marhällan. Så småningom inser vi vårt misstag och vänder in mot land men då har vi redan tappat massor mot våra konkurrenter som fortsatt längre på styrbordslaget.



Själva hade vi inte tid (eller ork) att plåta på färden till Åland. Här är dock en fin bild tagen ombord på Compis 97:an Neputina. Foto: Vytautas Petrauskas

Sen kommer nästa motgång. Plötsligt smäller det till i focken och halshornet åker upp. Sömmarna som håller webbingbanden i halshornet har gått av allihop och banden sitter ensamma kvar i schacklet vid däck. Det är naturligtvis inget annat att göra än att snabbt falla av till läns för att kunna rulla in seglet utan att förstöra det ytterligare. När det är gjort och focken surrad ordentligt så slår vi ut revet och börjar kryssa mot Marhällan igen på bara storen. Vi kommer visserligen framåt men inte går det fort inte. Dags att ta fram den hårdvindsfock som vi fått omsydd hos segelmakaren bara två dagar tidigare. Jag hade testat den på onsdagen men ingen annan hade sett seglet tidigare så det tog en lite stund att få upp den. Sen gick det betydligt bättre även om vi tappade ca 1 knop i fart jämfört med när vi seglade med focken. Vi lyckades i alla fall komma i mål på en 18:e plats i SRS A vilket väl var hyggligt med tanke på omständigheterna.

Den hårdvindsfock som följde med båten när vi köpte den var gjord för att sitta i förstagsprofilen. I praktiken är det dock väldigt svårt – för att inte säga omöjligt - att byta försegel i hård vind på havet om man först måste få ner focken ut förstagsprofilen och sedan få in hårdvindsfocken i likrännan. Enda användningen för hårdvindsfocken är då om man redan från början vet att det ska blåsa mycket hårt och man därför kan byta segel i hamn.

Jag har därför låtit segelmakaren sy om hårdvindsfocken med en vridstyv torsionslina i förliket så att focken kan hissas "flying" en bit bakom det vanliga förstaget. Jag använder sen samma rulle och svirvel som till den rullbara gennakern (Code 1) så att jag kan hissa och hala hårdvindsfocken inrullad. Fungerar alldeles förträffligt.

Foto: Göran Haglund



Väl i hamn i Mariehamn kunde vi konstatera att halva kylboxen var fylld med vatten från kranen så att maten flöt omkring. Det mesta var dock plastförpackat så det var ingen större fara. Värre var att

själva boxen lagt av vilket kanske inte var så konstigt då kompressor m.m. legat under vatten. Får väl se om den möjligen kan hosta igång igen så småningom?

Efter välbehövlig vila, bastu och öl (och några whisky) var det dags för regattamiddag med prisutdelning på restaurang Nautical. Trevligt som vanligt och alla fick del av det fina prisbordet med gåvor från seglingens sponsorer.



Skepparmöte på lördagsmorgonen i Mariehamn inför returracet. På podiet Per Englund och Leif R Johansson. Foto: Göran Haglund

Vindprognosen inför lördagens race från Mariehamn över till svenska sidan var att det skulle blåsa från O ca 4 m/s. Det lät ju bra för oss med medvind eftersom vi ju inte hade någon fock att hissa upp (vi hade gjort ett försök att laga focken men att sy i ett halshorn utan en rejäl symaskin är omöjligt). Starten drogs ut till Marhällan eftersom det var tunt med vind inne i hamnen och mållinje blev vid Ålandskobb strax utanför Furusund.

Vi fick en bra start med fullt drag i spinnakern redan från början. På Ålandssidan var det rätt brant slör som bar direkt mot Tjärven så vi såg ingen anledning att krångla till det genom att göra någon under- eller överbåge utan höll kortaste vägen mot Tjärven.



Spinnakerbåtar strax efter starten från Åland. Foto: Göran Haglund

Vi upptäckte rätt snart att vi hade bra fart i båten och började plocka båtar som startat tidigare. Farten låg för det mesta mellan 7 och 8 knop i en vind som var lite kraftigare än vad som prognostiserats. Närmare Tjärven så öppnade vinden upp lite grann men vi gick lika bra jämfört med andra båtar som när det var brantare. Vi är verkligen oerhört nöjda med vår fina spinnaker från Doyle.



Vi har fint lyft i spinnakern efter passage av Tjärven. Foto: Vytautas Petrauskas



Och åtskilliga får se den här vyn av oss! Foto: Vytautas Petrauskas



Micke vid rodret, Bertil vid lägajen! Foto: Göran Haglund



Per hjälper till med att vinscha på lägajen! Foto: Göran Haglund

När vi kom in i Furusundsleden blev det så småningom plattläns och vi kunde försiktigt börja skära lite grann. Vi plockade hela tiden på båtarna framför oss och till slut var det bara fyra båtar kvar. Ingen båt bakifrån hade heller kommit i kapp och vi började inse att det här såg riktigt bra ut. Vi kom visserligen inte ifatt de fyra första i mål men vi var hack i häl och vi förstod att vi rimligen måste ligga med i topp.



Gänget efter oss på väg mot mål! Foto: Göran Haglund

I gästhamnen vid Blidö Hamnkrog – där middag och prisutdelning skulle vara – kan man bara ligga långsides brygga så här gällde det nu att positionera sig för att kunna sticka hemåt tidigt på söndagen utan att vara instängd. Här var det naturligtvis en nackdel att ligga först så vi ”bromsade” en del på slutet av inseglingen för att så småningom kunna lägga oss på utsidan av den vackra yawlen Carela. Sen blev det språngmarsch upp till den lilla bastun som vi visste snart skulle bli knökfull. En trevlig middag följde sen och vid prisutdelningen visade det sig att vi efter omräkning (det hade blåst mer än kalkylerat) faktiskt vunnit SRS A-klassen vilket ju var extra roligt när vi hade haft så mycket strul på vägen till Åland.

Till de som ännu inte testat att vara med på Åland Offshore Race kan jag bara säga att ni går mist om något verkligt kul och spännande. Nattsegling genom skärgården är en utmaning (speciellt om det är kryss hela vägen som i år) och blandningen av tävling och social samvaro i hamn, bastu och på krogen är väldigt tilltalande. Så ställ upp 2018 så vi blir ännu fler!

Göran Haglund

Omega 42 SWE 303 Anandra



Foto: Vytautas Petrauskas