

LITEN LEKTION I SEGLING.

Lite seglingsteori

Att segla med vinden, läns eller slör, är inte så märkligt. Men att göra fart med vinden in från sidan (tvärs) och kryssa mot vinden kanske kräver en förklaring.

Mycket kortfattat beror detta på ett undertryck som bildas på seglets läsida när det skotas hem och får en välvd form. Vinden trycker således inte fram båten, utan det är seglets läsida som suger fram båten.

Man kan jämföra seglets form med formen på en flygplansvinge, där dess ovansida är välvd och undersida flat.

När vinden träffar vingens framkant blir hastigheten högre på det luftflöde som passerar vingens ovansida, än på det som passerar dess undersida.

Ett undertryck bildas och det är störst i den första tredjedelen av ving- en (eller seglet).

Att båten nu inte kanar iväg snett åt sidan beror på kölen. Detta kallas bå- tens laterala motstånd.

Vi sätter segel

Innan vi går in på själva seglingen, så skall storseglet och fockens hissas och alla skot och fall göras klara för användning.

Börja med storseglet. Storseglet har tre hörn, eller horn.

Man börjar med att leta fram halshornet (där segelmakarens märke sitter). Detta horn skall vara närmast masten vid bomfästet.

Underkanten på storseglet kallas för underlik. Och detta förs nu in i den rännan som finns i bommen.

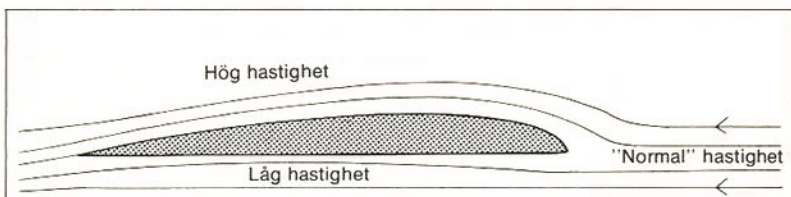
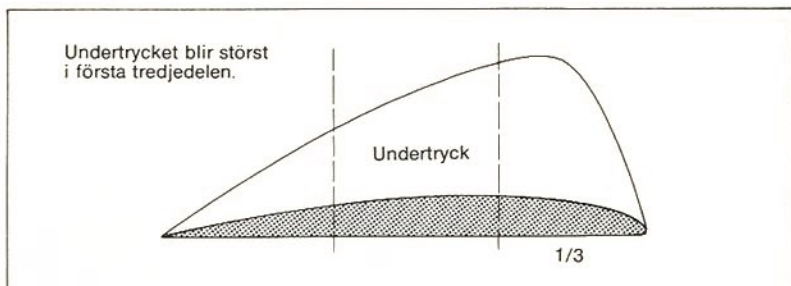
Fäst halshornet med en schackel vid bomfästet. Och skothornet (hornet vid bomnocken) med en tamp som kan spännas hem (på Maxi 68).

Eller med en schackel i bomuthalaren (finns på övriga båtar). Sträck hem bomliket något, men inte för mycket så att det börjar skrynkla sig.

Därefter trär man in lattorna i storseglet i de speciella fickor som finns. Detta för att akterkanten på storseglet skall bli så plan som möjligt.

Nu letar vi rätt på storfallet som storseglet hissas i. Och leder in seglets toppskädda i likrännan på masten.

Har man så kallade travare i storseglet så träs samtliga dessa in i rännan och låses fast med en liten spärr som brukar finnas längst ner i likrännan.



Luftflödet runt en vingprofil el. segel.

Storseglet beslås runt bommen med ett par tampar, tills det är dags att segla iväg.

Nu är det fockens tur. Även här börjar man med att leta fram halshornet (där segelmakarmärket sitter) och schacklar fast detta vid förstasetets infästning.

Därefter kopplar man fast alla pistolhakar, som sitter i förliket, i förstaset.

Kolla en extra gång att dom sitter i rätt ordning och att man inte glömt att fästa någon hake.

Gör loss fockfallet som sitter vid masten och schackla fast detta i fallhornet (i toppen).

Kontrollera nu att inte fockens underlik ligger vridet, genom att gå från halshorn till skothorn i andra ändan.

I skothornet fäster man därefter fockskotet som dras ut längs babord resp styrbordsidan och genom brytblocken.

Fockskoten skall löpa utanför toppvanten på Maxi 87 och 95. På Maxi 68 och 77 läggs däremot fockskoten innanför vanten.

När större försegel används, t ex mellangenua eller max. genua, drar man skoten utanför toppvanten.

De båda skoten läggs sen löst runt wincharna och i dess båda ändar slår man en överhandsknop så att de inte rappar ur sina skotblock.

Seglen hissas

Nu är det klart att göra loss båten från bojen eller bryggan, och hissa upp seglen.

Hur man lägger ut beskriver vi på annan plats i handboken.

Vi styr upp båten i vindögat och börjar med att hissa storseglet. Bommen hänger nu i dirken (den tunna tampen från masttoppen till bomnocken).

Gör loss bommen vid masten så att den löper fritt i mastrännan, gör loss storskotet i sittbrunnen, samt gör loss kicktalan som går från mastfoten och diagonalt upp mot bommen.

Därefter hissas storseglet i topp och man lägger fast storfallet i en knap på masten. (På Maxi 77 sitter knapen på rufftaket.)

Mastliket sträcks hem med bomnedhalaren (en tamp från bomfästet till mastfoten) och man lossar sedan på dirken så att bommen hänger i storseglet.

Sträck hem något på kicktalan.

Storseglet är nu helt klart för användning och under seglingens gång får man sedan efterjustera seglets buk genom att ta hem eller släppa på mastliket eller bomliket, eller kanske kicktalan.

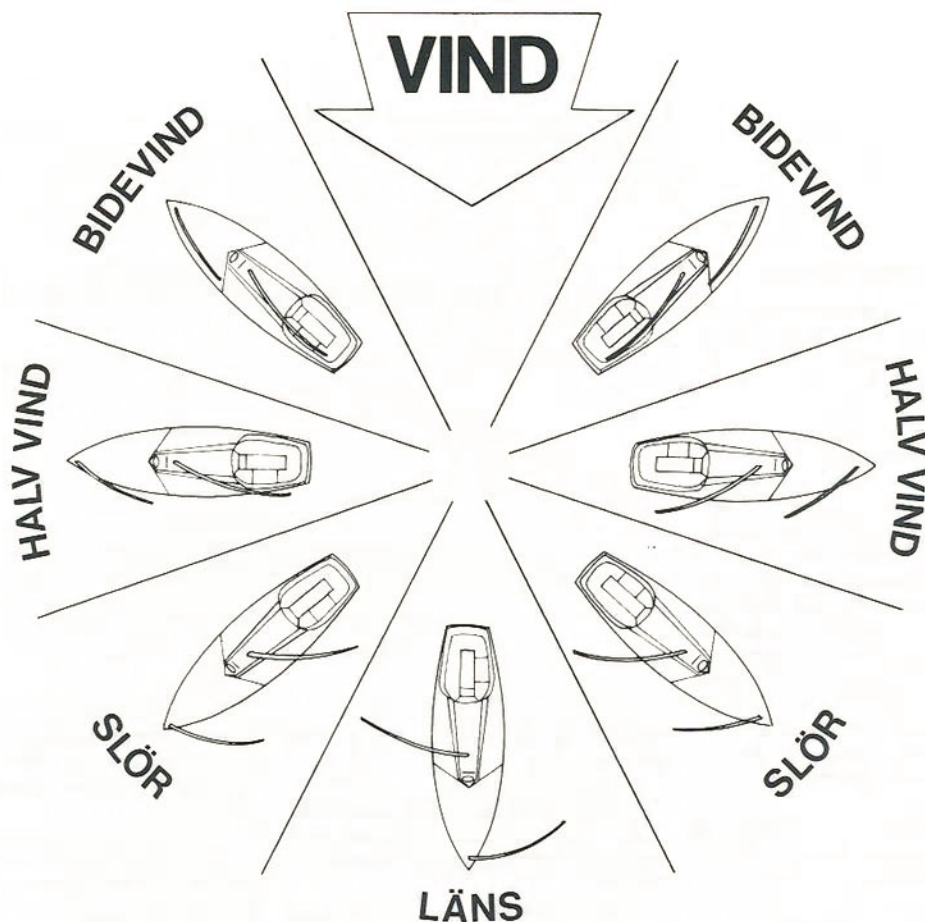
Medan båten ligger mot vinden med löst storskot så att den inte seglar iväg, tar man och hissar upp fock- en.

Även fockskoten måste nu kunna röra sig fritt utan att rappa ur skotblocken.

Focken hissas i fockfallet som sitter vid masten och man lägger några varv runt fallwinchen på masten (på Maxi 77 sitter denna winch på rufftaket).

Fockfallet måste nämligen sträckas hem ordentligt, annars försämrar bå- tens krysssegenskaper en hel del.

Gå fram och känn på förliket så att det sitter ordentligt sträckt.



Bidevindsegling

Allt är klart för segling och vi faller av åt lä och skotar hem både storskotet och fockskotet i lä.

Nu skall vi skota seglen för den kurs vi vill segla. Och vi börjar med att kryssa eller som det också kallas, segla för bidevind.

Som en grundregel gäller här att bommen skall dela vinkeln mellan långskeppsriktningen och vindriktningen. Men detta kan variera en hel del med olika båtar och olika vindstyrkor.

Är vinden frisk så skotar man hem både storseglet och focken relativt väl och styr upp båten så nära vindögat som möjligt, utan att tappa fart eller falla över på den andra bogen.

Här kan någon form av vindriktningsvisare i masttoppen (typ Vindex) vara till stor nytta, så att man inte ligger och "pinar" båten.

Det vill säga styr för nära vindögat. Bäst märks detta om man tittar längs förliken på fockens lovartsida. Ligger man för högt i vind börjar seglet vika sig inåt här.

Vid hårdare vind och hög sjö lönar det sig att släppa något på skoten för att båten skall få en bättre fart genom

vågorna. Och släppa på skoten bör man även göra vid lätt vind.

Vid all bidevindsegling gäller det således att hålla maximal fart på sin båt, samtidigt som man försöker ligga så högt i vind som möjligt för att inte förlora i väg.

Här får man hela tiden försöka att göra en avvägning vad som är bäst för båten vid olika vindstyrkor och sjöhävning.

Segling för halv vind och slör.

När vinden kommer in från sidan eller tvärs, måste man släppa ut skoten för att båten skall behålla sin kurs.

Hur mycket man skall släppa ut, kan vara svårt att bestämma.

Men det är bättre att släppa ut något för mycket än för litet.

När det börjar att fladdra något i fockens förlik och storseglets mastlik, skotar man hem lite grand så att båda seglen står fulla.

Samma sak gäller vid slör, då vinden kommer in akter om tvärs. Det vill säga mellan halv vind och läns. Här släpper man givetvis på skoten något mera än vid halv vind.

Läns

När vinden är akterlig och man länsar, så släpps bommen ut helt mot vanten.

Det här kan vara en besvärlig bog att segla på. Speciellt om man är ute i sjö som kastar stäven åt styrbord och babord. Eller om vinden kastar fram och tillbaka.

Då kan det vara risk för att bommen kastas över åt andra sidan, det vill säga man gippar.

En gipp kan bli så kraftig att det kan resultera i ett rigghaveri. Men man kan förebygga detta genom att flytta ut kicktäljan från mastfoten och fästa den någonstans vid sargkanten.

Men det säkraste sättet att undvika en gipp är att lova upp i vind, och segla en något längre sträcka.

Man så att säga kryssar sig fram på länsen.

Även förseglet släpps ut vid läns. Vid ren plattläns i lugnt väder kan man skota focken på andra sidan (storseglets lovartsida) och spira den (hålla ut) med en spinnakerbom, båtshake eller något annat.

Stagvändning och gippning

När man ligger på en kryss och vill gå över från en bog till en annan, kallas detta att man stagvänder eller att man slår (gör ett slag).

Båten måste ha god fart när man skall vända genom vinden.

Rorsmannen lägger rorkulten åt lä, samtidigt som någon ur besättningen lossar på fockskotet. Och när vinden fyller focken igen på andra sidan så skotas den hem för bidevindsegling igen.

Storseglet sköter sig helt självt vid stagvändningen, förutsatt att blocket till storskotet löper fritt längs skotske-nan.

Om man länsar och vill byta bog, är det säkraste sättet att vända genom vinden, göra en stagvändning. Detta för att undvika en kraftig gipp. Speciellt när det blåser eller sjön är hög.

Då börjar man med att lova upp båten (styra upp i vind) samtidigt som man släpper en del på fockskoten och börjar ta hem på storskotet. Och i samma ögonblick som vinden kommer in från motsatta sidan börjar man släppa ut storskotet igen och tar hem något på fockskotet så att seglet står fullt ut.

Vid lugnare väder kan man dock gippa. Det vill säga vända med vinden. Man tar hem på storskotet så att bommen står i längskeppsriktningen och släpper sen försiktigt ut storseglet på andra sidan.

Man hjälper även till något med rodet.

Revning

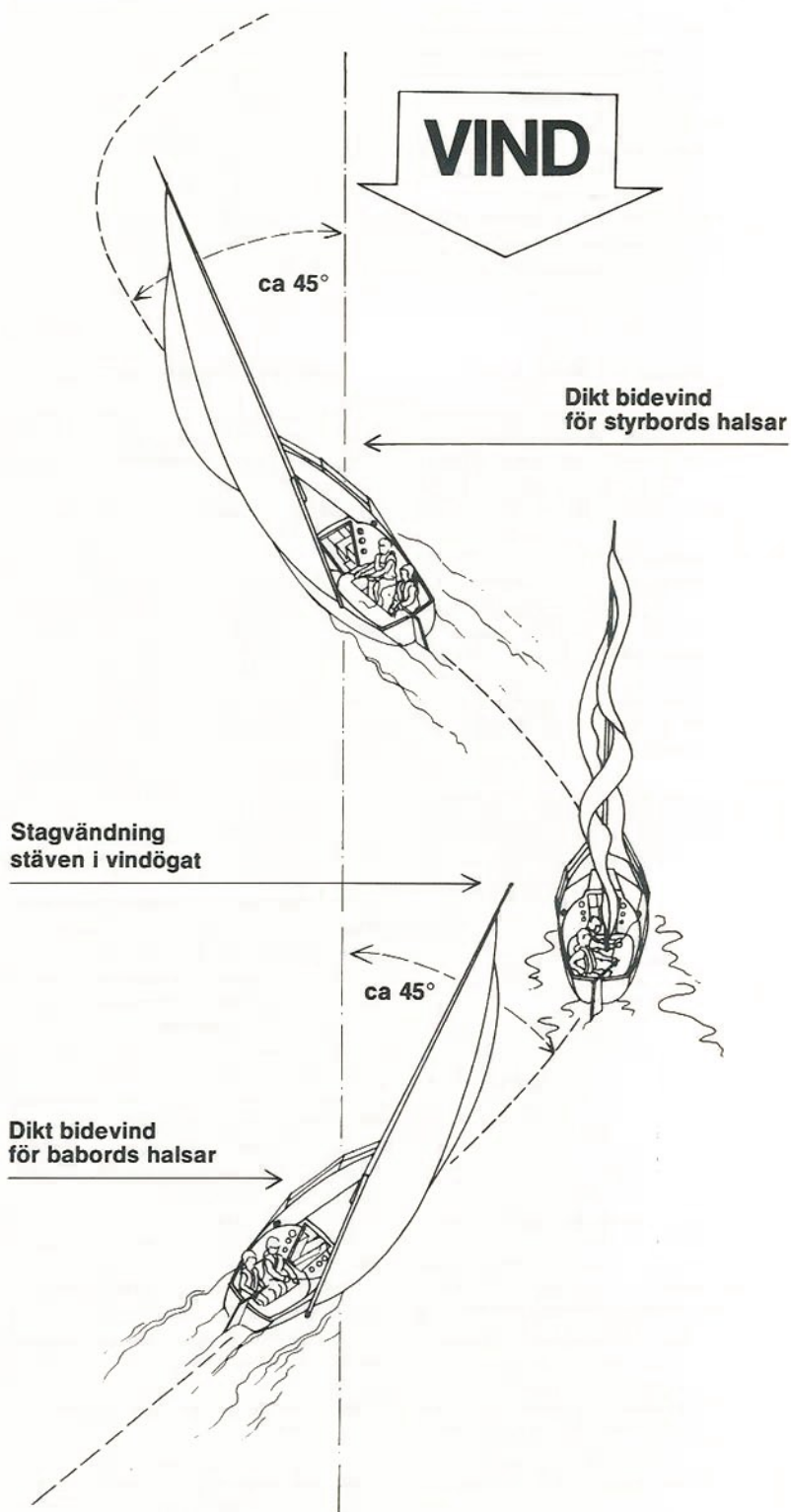
När vinden börjar bli för kraftig och båten kränger våldsamt är det säkrast att försöka minska segelytan. En båt skall nämligen seglas så upprätt som möjligt. Vilket både ger bättre fart och bättre komfort.

När det gäller förseglen så skiftar man enkelt till ett mindre segel. T ex en stormfock.

Men när det gäller storseglet så får man reva detta. Det betyder att man minskar ner dess yta genom att rulla upp seglet på bommen.

Det här kan vara ganska knepigt att göra ute till sjöss, så försök att reva storseglet innan båten lämnar hamnen. Men om man nu överraskas av tilltagande vind, så görs revningen bäst under bidevind.

Under kapitlet "Så här gör jag i ordning min Maxi" beskrivs hur du går till väga.



LÄGGA TILL OCH LÄGGA UT.

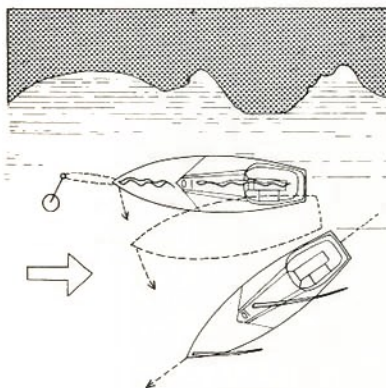
Innan man kastar loss för att segla ut, vare sig det är kortare turer eller en helgtur, bör man kolla igenom den stående och löpande riggen. Att alla skot och fall är hela. Att det inte finns några saxpinnar i vantskruvarna som kan riva sönder seglen. Och att seglen är hela. En liten reva kan lätt lagas tillfälligt med t ex Tesa-tejp.

När storseglet hissas måste båten ligga med stäven i vindriktningen med dirken ansatt och storskotet väl utfirat.

Lägga ut från boj

Om man nu lägger ut från boj så bör förtampens båda ändar vara fastgjorda i båten, men löpa genom bojögglan. Då blir det enkelt att lägga loss förtampen när det är klart att ge sig iväg.

Även focken hissas och nu skotar man storseglet lätt bidevind och bräcker i focken när stäven svingar över åt det håll man önskar segla. Ge båten styrfart genom att dra den upp i lä om bojen ungefär till midskepps, då förtampen halas in. Och först när båten fallit av tillräckligt skotar man hem focken i lä.



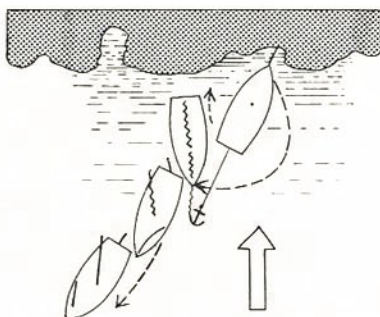
Lägga ut från brygga

När man ger sig av från en brygga i frånlandsvind bär man enklast av med foten eller en båtshake åt det håll man vill segla. Och skotar hem seglen så snart stäven är fri från bryggan.

Ligger man för akterankare förhållar man ut båten mot ankaret och går därefter med ankarlinan mot stäven och tar hem så mycket tamp att den hänger nästan lodrätt utan att ankaret släpper.

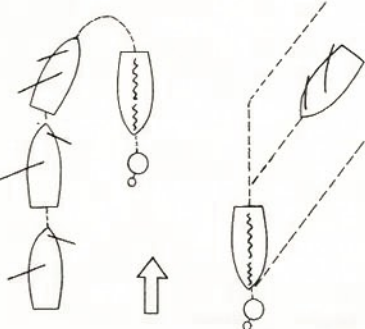
Seglen hissas och man rycker loss ankaret och låter det hänga strax under vattenytan om det är lerigt. Men akta bordläggningen.

Därefter får båten falla av på samma sätt som när vi lade ut från boj (se ovan).



Så här lägger du till

När man kommer hem från segelturen och skall lägga till vid bryggan eller bojen i frånlandsvind så seglar man bidevind mot en punkt som ligger något i lä om bojen eller bryggan.



Därefter bärgas focken (såvida man inte gjort detta tidigare) och lovar upp mot vindögat så att man av bara farten går upp mot den plats man vill förtöja vid. Om det skulle gå för fort så kan man antingen falla av och göra om proceduren, men gå upp i vind ögat något tidigare.

Man kan även föra fram bommen, då hjälper vinden till att bromsa upp båten. Eller man kan kasta i ett akterankare som kan vara en effektiv broms.

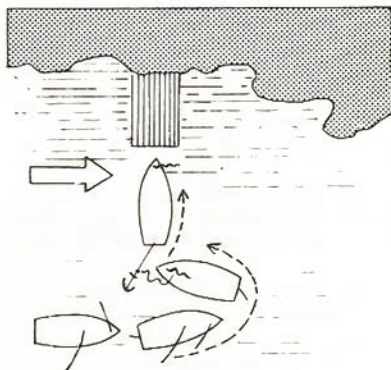
Gör därför klart ankare och lina innan du lägger till, så att allt kan löpa ut fritt när man styr in båten.

Om utrymmet nu skulle vara begränsat vid bojen, kan man även länsa ner mot den och lova upp snabbt mot bojen. Är man osäker är det bäst att plocka ner focken eller genuan före en dylik manöver och låta storseglet göra jobbet.

Om man måste lägga till i pålandsvind eller med vinden tvärs, kan det vara lite knepigare om båten saknar motor. Är man osäker vid tilläggningar, bör denna givetvis användas i första hand i alla situationer. Oavsett från vilket håll vinden kommer.

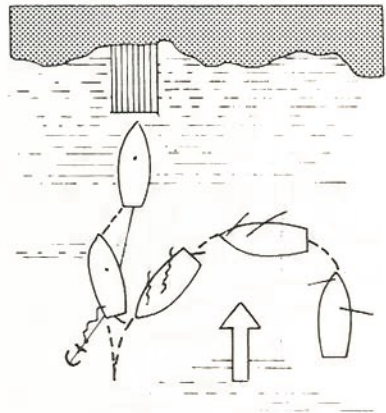
Ligger vinden tvärs bryggan och man kommer länsande (se fig), vänder man något efter det att bryggan har

passerats och går upp i vind. Därefter bärgas storseglet, man kastar sitt ankare och går in för focken. När man närmar sig bryggan släpps fockskotet ut så att vinden blåser ut focken. Sedan kan de hänga och fladdra tills man bromsat upp båten med ankaret och förtöjt i bryggan.



Om vinden är lätt kan man gå in med även storseglet satt, och släppa ut storskotet helt när man närmar sig bryggan.

Om vinden däremot ligger rakt på bryggan (pålandsvind), gör man en vändning upp mot vinden några båtlängder ifrån bryggan (se fig). Tar ner storseglet. Slänger ankaret och driver ner mot bryggan med hjälp av focken. Eller med bara båten om vinden är kraftig.

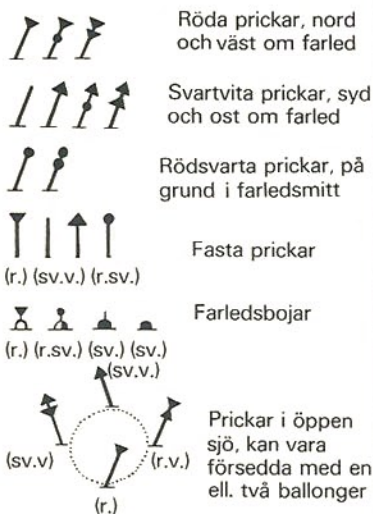


Om vinden skulle vara svag kan man göra hela denna manöver utan föregående upplövning. Då räcker säkert ankaret som broms.

Illustrationerna är delvis hämtade ur "Salta boken", som du kan läsa mer om i litteraturförteckningen.

NAVIGATION.

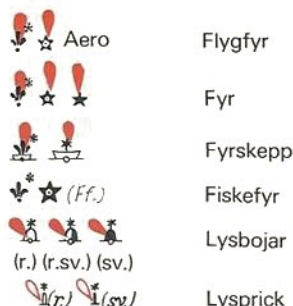
Flytande sjömärken



Fasta sjömärken



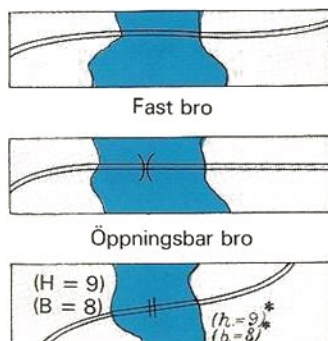
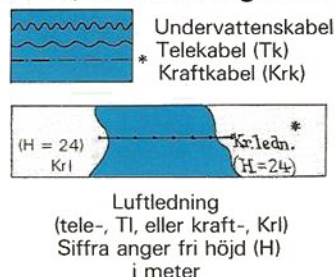
Fyrar och bojar



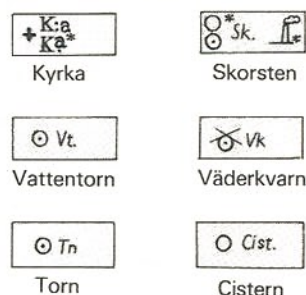
Hamnar



Broar, Kraftledningar etc.



Bebyggelse



Övrigt



Det berättas alltid historier om hur vissa båtägare lyckats ta sig hem med hjälp av ex kartan i telefonkatalogen utan missöden. Eller man kanske lägger sig i kölvattnet på en Finlandsbåt och lyckas komma över till Mariehamn utan problem. Och visst går det, när man kan följa andra och när vädersmakter är goda. Men den dagen lär komma när man plötsligt är tvungen att kunna bestämma sin position mellan två punkter, d v s kunna navigera.

Våra skärgårdsområden och kuster vimlar av förrådiska grund som man måste kunna bestämma läget på, annars kan seglatsen säkert bli ganska kort.

Och faktum är att det här med navigation är ganska roligt när man börjar kunna följa med på sjökortet, eller när man efter en längre seglats över öppet vatten plötsligt upptäcker den fyr som man lagt ut kursen till.

Sjökortet.

Till navigationens främsta hjälpmedel hör sjökortet, kompassen, loggen, lodet samt i viss mån även en pejlskiva.

Hela den svenska kusten finns återgiven i sjökort i olika skalor. Man skiljer mellan hamnkort som är minst och har en skala på ca 1:25000.

Därefter kommer skärgårdskorten i skala 1:50000 och det är dessa som man har mest nytta av som nöjessegelare.

Kustkortet återger ännu större områden – skala 1:200000 – och den största översikten ger översiktskorten som har skala 1:500000. Fem översiktskort täcker hela den svenska kusten.

Utöver dessa sjökort har man även tryckt upp s.k. båtsportkort i skala 1:50000 och dessa har ett behandlingsformat än övriga sjökort.

Landområdena i ett sjökort är inte topografiskt angivna med höjdkurvor, utan här finns endast högre byggnader som t ex kyrkor, väderkvarnar eller skorstenar som kan vara till hjälp vid navigeringen.

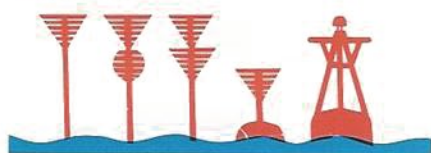
Sjöområdena innehåller vattendjup, bottenbeskaffenhet, utpräknig, farledsutmärkning m m.

Vattendjupet är angivet dels med direkta siffror, och dels med djupkurvor som förbinder punkter med samma djup. Djup mellan 0 och 3 meter har en mörkblå färg i skärgårdskorten, och djup mellan 3 och 6 meter har en ljusblå färg. På kustkortet har hela området mellan 0 och 6 meter en mörkblå färg.

En undervattenssten markeras med ett kors och är djupet här mindre än 2 meter så har man inte angivit stens djup med en siffra.

I farled

trattprickar



nord och väst om farleden

slätprick konprickar



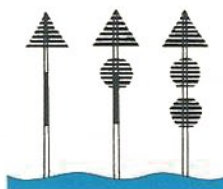
syd och ost om farleden

klotprickar



i mitten av farled, på grund som kan passeras på båda sidor

I öppen sjö

nord o. väst
om grund

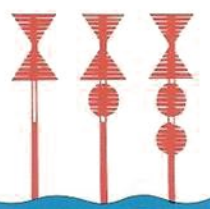
nord om grund



väst om grund



syd om grund



ost om grund



syd o. ost om grund

En **bränning** markeras med ett kors med fyra punkter, och bränningen kan vara något synbar ovanför vattenytan beroende på vattenståndet.

I övrigt så förekommer det massor med symboler och förkortningar i sjökorten, och alla dessa finns förklarade i ett häfte som kallas **Kort A** och finns att köpa där man inhandlar sina sjökort.

Utprickning

Den svenska utprickning har dels prickar som markerar farlederna, dels prickar som markerar ett grundets läge i den öppna sjön.

Farlederna är markerade med svart- eller heldragna linjer, och varje farled har en huvudriktning som antingen är **nord-sydlig** eller **ost-västlig**.

Farledsutprickningen är anordnad efter väderstrecksregeln vilket betyder att de röda trattprickarna står nord och väst om farleden, och de svart-vita konprickarna står syd och ost om farleden.

Dessutom finns det röd-svarta prickar som markerar farledens mitt, och dessa kan passeras på bägge sidor.

I **öppen sjö**, utanför kusterna, står s k remmare eller utsjöprickar som markerar grundets läge. Röda trattprickar står ost och syd om grundet, medan svart-vita konprickar står nord och väst om grundet.

Fart-tid-distans

På sjön mäter man avstånd i distansminuter. Sträckan 1 distansminut (1852 meter) finns återgiven i vänster- eller högerkanten på ett sjökort. Mellan varje streck är det 1 distansminut, och detta fält är dessutom uppdelat i punkter för att man skall kunna få fram tiondelar av en distansminut.

Farten på sjön anges i **knop**, och 1 knop är lika med 1 distansminut per timma. Seglar man således 5 distansminuter under 1 timme så har man haft en medelfart på 5 knop.

Men farten kan som bekant variera en hel del när man är ute och seglar, så en logg (fartmätare) med inbyggt distansräkneverk är absolut inte någon lyxpryl.

Formeln för uträkning av fart-tid-distans är:

$$\text{Farten} = \frac{M \times 60}{t}$$

$$\text{Tiden} = \frac{M \times 60}{f}$$

$$\text{Distansen} = \frac{f \times t}{60}$$

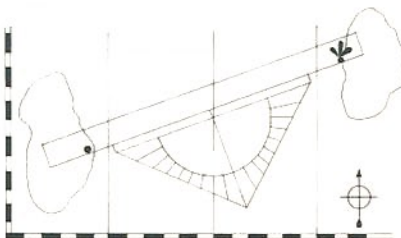
Här är farten (f) angiven i knop, tiden (t) i minuter och distansen (M) i distansminuter.

Kurs och kompass

När båten seglar en viss kurs, så är detta egentligen vinkeln mellan båtens längskeppslinje och meridianen på sjökortet. Meridianerna är de tunna linjer i sjökortet som går från nord till syd och är parallella.

För att nu kunna ta ut en kurs på sjökortet så behövs man en s k **transportör** samt en linjal. Numera finns det även massor av andra hjälpmedel i handeln för att ta ut kurser, men vi nöjer oss här med att förklara funktionen av transportören.

Den är trekantig och gjord i plast så att man kan se sjökortet under transportören. Den är även graderad som en kompass.



Sjövägsreglerna

När det gäller skeppsljus, ljudsignaler och väjningsregler så finns det internationella överenskommelser som reglerar detta.

I Sverige finns detta samlat i ett litet häfte som ges ut av Sjöfartsverket. (Sjöfartsverkets Sjötrafikföreskrifter m m).

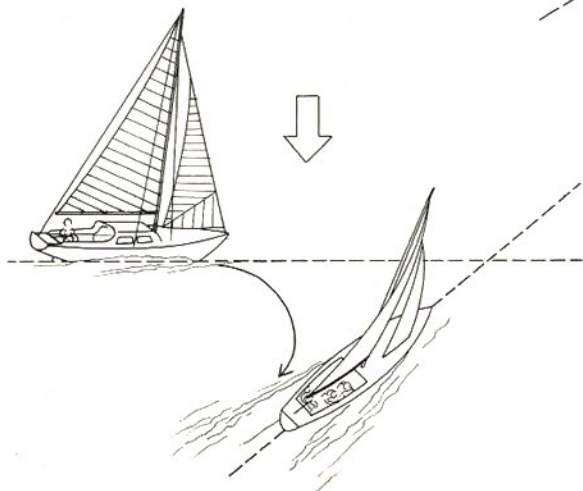
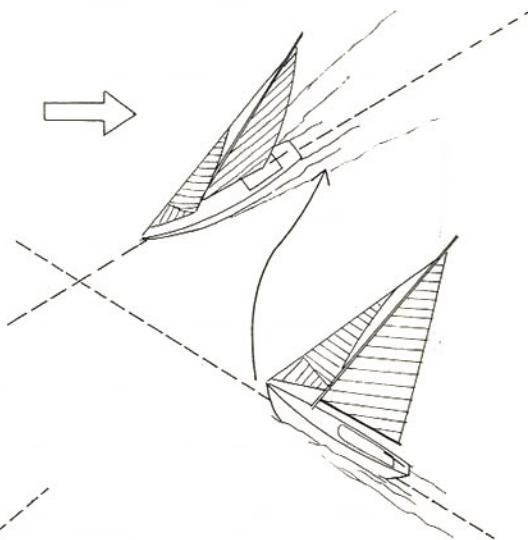
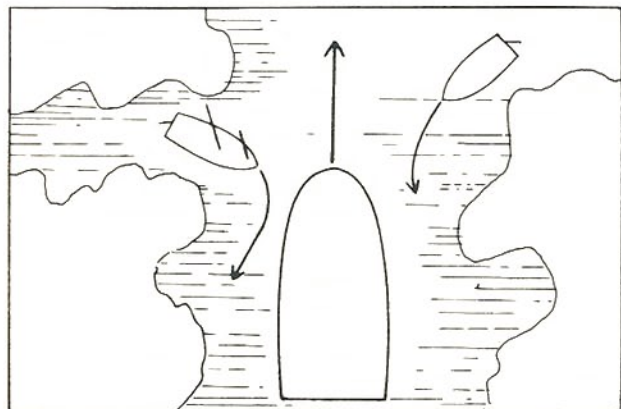
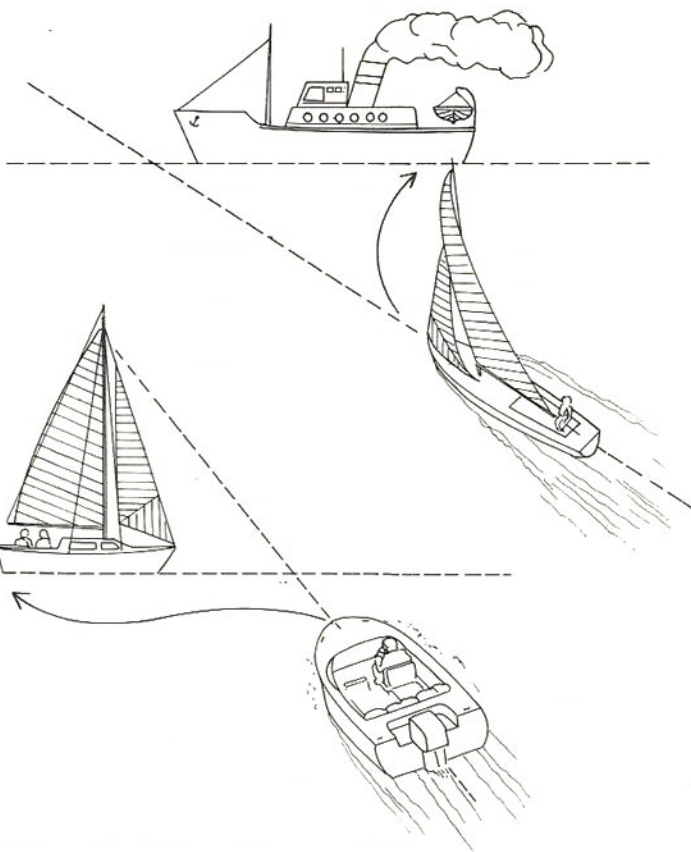
Väjningsregler

Väjningsreglerna är det viktigaste kapitlet i de internationella sjövägsreglerna och här gäller det att veta vem som skall väja innan man ger sig ut på den första segelturen.

Som seglare har man det visserligen något bättre än t ex maskindrivna fartyg som nästan alltid är väjnings-skyldiga för seglare. Men man har inga rättigheter på sjön vid möte med andra båtar, endast skyldigheter.

När en kollision håller på att inträffa gäller det alltså för båda båtarna att göra vad de kan för att undvika en kollision.

Dessutom bör man som seglare, även om man har rätt till väg, hålla undan för fartyg som bogserar, fiskar eller p g a sin storlek har svårt att manövrera i en trång farled. De viktigaste väjningsreglerna för segelbåtar syns på skisserna här intill.

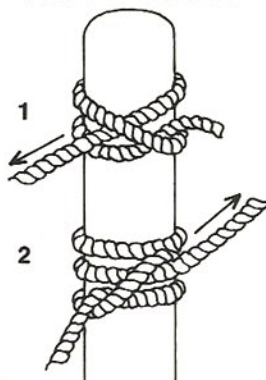


KNOPAR.

Detta att slå knopar, splitsa tampar eller göra en tagling kallas med ett gemensamt ord för sjömaning. Sjömaningen tog en stor tid i anspråk ombord på äldre tiders segelskepp. För sjömannen visste att hela fartygets säkerhet kunde hänga på att en eller flera knopar slagits på rätt sätt.

Men även på moderna segelbåtar måste man kunna slå riktiga knopar vid tilläggnig eller fastsättning av skot och fall i seglen. Nu lär det finnas över tusen olika knopar och stek. Av dessa räcker det att man klarar ett tjugotal.

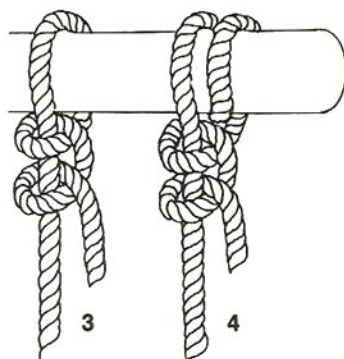
Men även de enklaste knoparna kan vara nog så krångliga att slå. Här duger det inte att stå med handboken i näven, utan en ständig träning är den bästa medicinen. Försök även med tampar i olika färger, så syns knopens uppbyggnad bäst. Här följer några vanliga knopar och stek och var de skall användas:



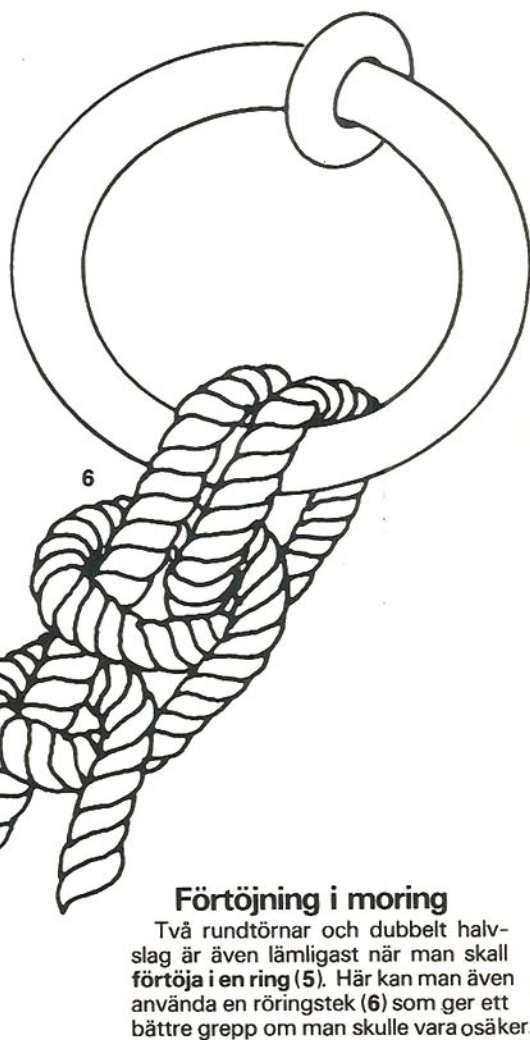
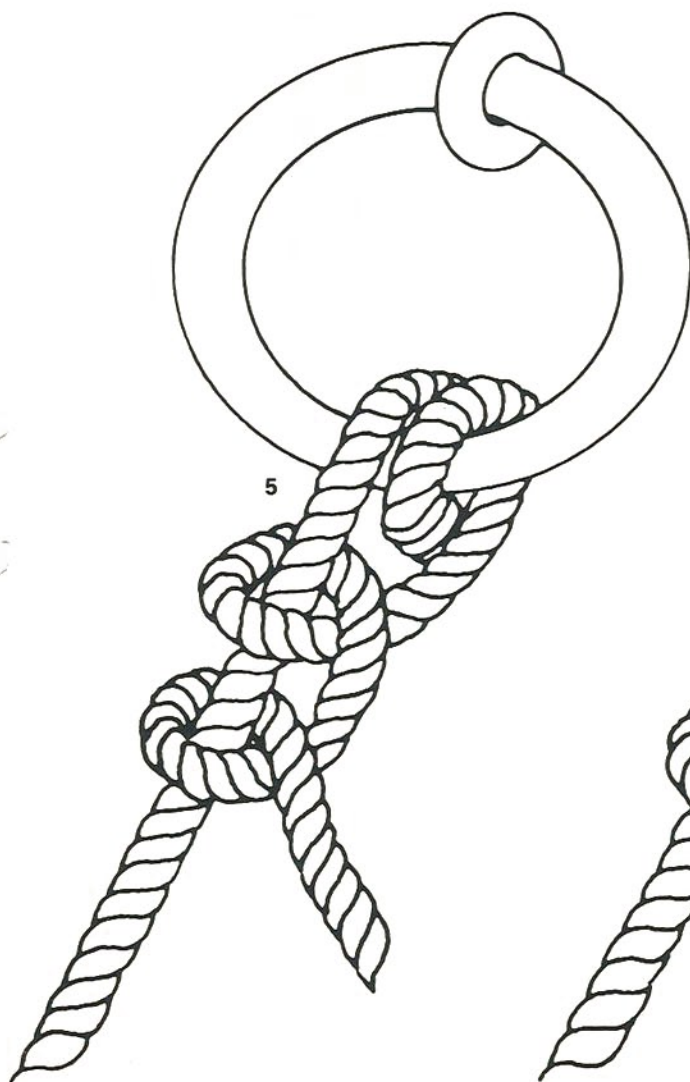
Förtöjning vid stolpe

När man förtöjer vid en stolpe kan man antingen slå ett dubbelt halvslag (1) eller en sk stoppare (2) om det dubbla halvslaget vill glida.

En stoppare är även att föredra om man lägger tampen runt en vajer eller en grov tamp.



Vid stolpen kan man även använda ett dubbelt halvslag om egen part (3) eller två rundtörnar och dubbelt halvslag om egen part (4).



Förtöjning i moring

Två rundtörnar och dubbelt halvslag är även lämpligast när man skall förtöja i en ring (5). Här kan man även använda en roringstek (6) som ger ett bättre grepp om man skulle vara osäker.

Knopar ombord

Vid knäpen lägger man ett par krysslager och avslutar med ett halvslag när det gäller fastläggning av förtöjningstamper eller ankartamper. (7).

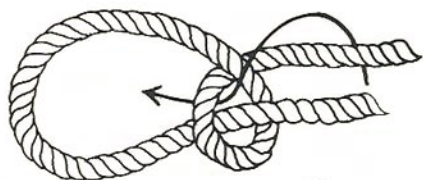
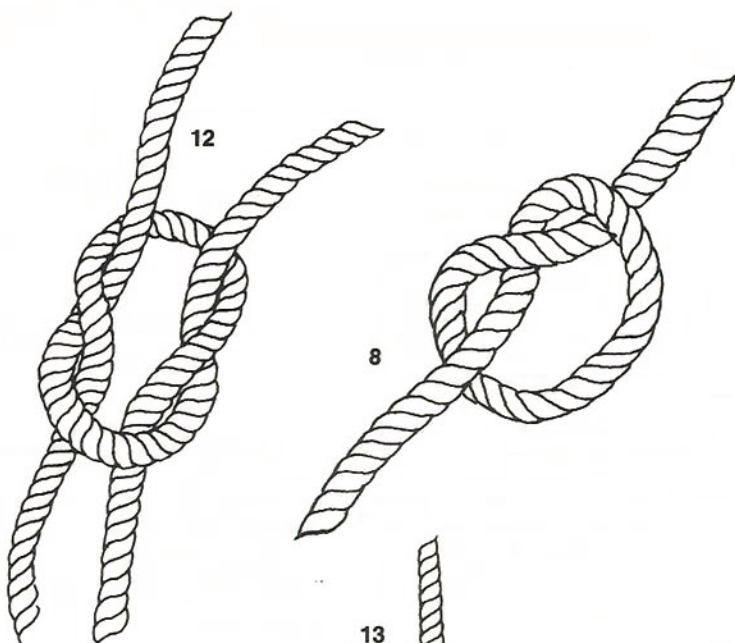
Vill man förhindra att ett skot rappar ur sitt block, slår man antingen en enkel överhandsknop

(8 och 9). Eller en överhandsknop i åtta (10) som är något enklare att lösa upp än de två förstnämnda.

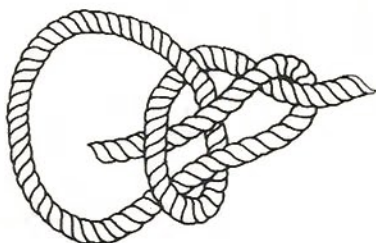
Pålsteken är absolut bäst om man vill ha en ögla som inte glider (11).

Vid hopsättning av två linor med samma grovlek gör man en råbandsknop, (12).

Och vid hopsättning av två linor med olika grovlek, använder man antingen en enkel skotstek (13) eller dubbel skotstek (14). Dubbel skotstek är lättare att lösa upp än enkel.



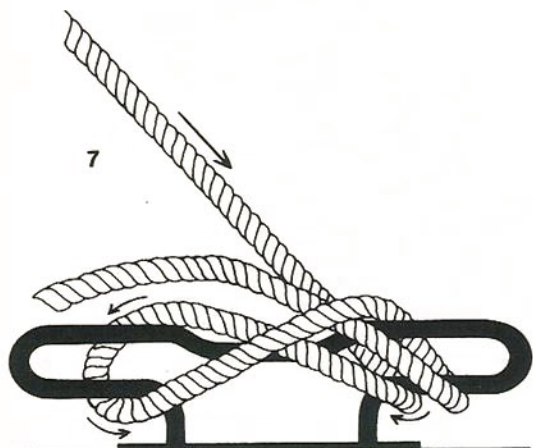
11



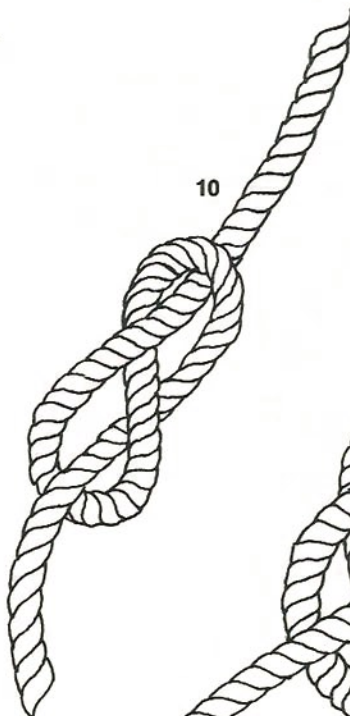
13



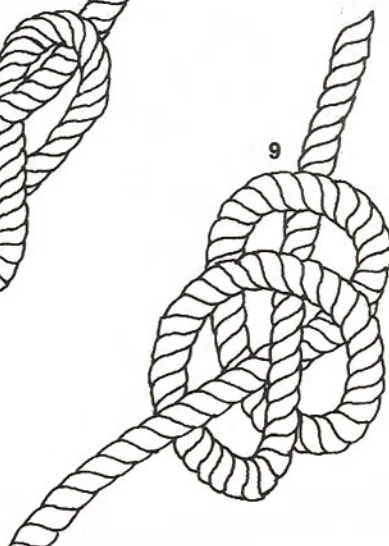
14



7



10



9

OM ANKRING.

Finns det egentligen något olustigare än att ligga i sin koj och vara rädd för att ankaret släpper sitt tag i botten?

Hur väl skyddad man än ligger, lönar det sig alltid att ta till lite extra när man väljer sitt förtöjningsgods och sina ankare.

Ta till några extra millimeter i diameter när det gäller tampar. Och något extra kilo när det gäller ankaret.

Här intill finns en tabell där vi tagit upp de dimensioner som bör räcka till förtöjningsgods under olika förhållande samt ankarvikter med olika typer av ankare.

Vid val av förtöjningsgods är det inte bara hållfastheten som är väsentlig, utan även tampens motståndskraft mot nötning, solljus och röta.

Numera har den gamla hederliga hampan eller manillan helt slagits ut av en massa syntetiska tågvirkesmaterial: Nylonsilke, polyestersilke och liknande.

De har samtliga en betydligt högre dragstyrka än tampar av naturfiber.

Som en jämförelse kan nämnas att en 10 mm tamp av hampa klarar ca 800 kg, medan de syntetiska långfibriga tamparna klarar ca 1400 kg.

Aven bland ankare har marknaden en hel del att välja på.

Men till de mera "etablerade" typerna räknar vi stockankaret, Danfortankaret, CQR-ankaret (även plogankare), den fyrkloiga draggen (patentankare) samt skålinkaret (t ex blyplätten).

De effektivaste, men också dyraste, är Danfort- och CQR-ankaret. De kallas gemensamt för lättankare till skillnad från det betydligt tyngre Stockankaret eller blyplätten.

Vid tillfällig förtöjning med större båtar, är blyplätten ett utmärkt alternativ. Speciellt i mjukare botten har den mycket god gripförmåga.

Ankarlinan kan vara av kätting eller syntetiskt tågvirke med en total längd på mellan 35 och 50 meter.

Vill man vara på säkra sida bör det även finnas en nästan lika lång tamp i reserv som man snabbt skall kunna skarva i om det behövs.

Sistnämnda tamp kan även användas till förtöjningstamp om man skulle behöva ett långt spring.

Väljer man syntetiskt tågvirke till

ankarlinan, kompletteras den med två till tre meter kätting som schacklas fast närmast ankaret.

Detta ökar ankarets gripförmåga en hel del, och det minskar slitaget på tampen när den ligger och hasar längs botten.

Innan ankaret skall fällas bör man försöka kontrollera djupet under båten med hjälp av något lod. Om nu inte sjökortet ger en mer eller mindre exakt angivelse.

Detta för att man inte skall driva in mot land om man ligger på svaj.

Det bör nämligen vara ett visst förhållande mellan längden på ankarlinan som skall släppas ut och djupet på platsen. Normalt så räcker det om man släpper ut ca 4 gånger vattendjupet.

Vid hårdare vind eller dålig hållbotten, cirka 5 gånger vattendjupet.

Även när man lägger sig med akter-ankare och förtöjer stäven vid stranden, måste givetvis ankaret fällas i god tid så att "gripvinkeln" blir bra.

Vid större djup, eller när man börjar dragga, kan det vara lämpligt att hänga en utjämningsstyngd på ankarlinan. Vilket ger en bättre gripvinkel för ankaret och kortare lina kan användas.

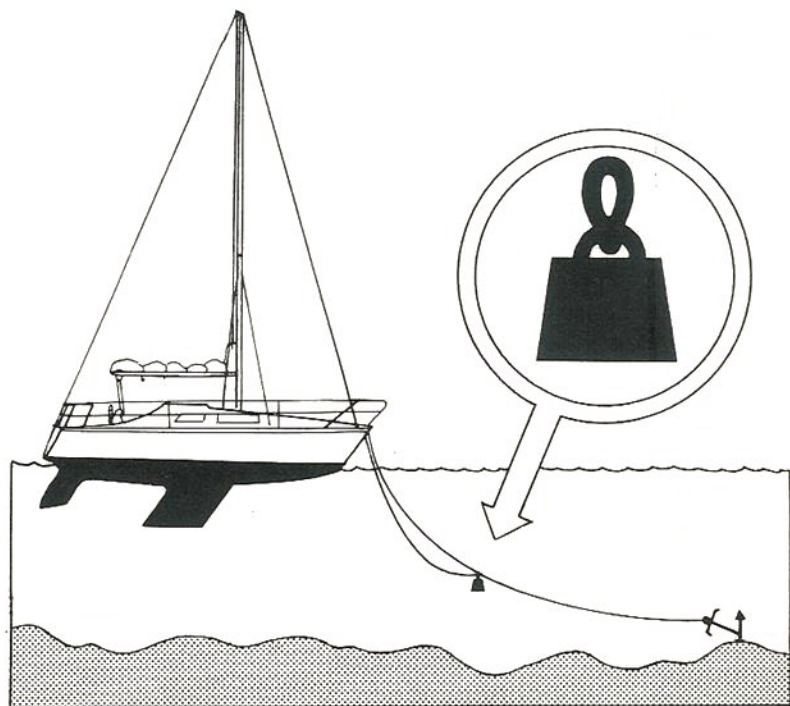
Tyngden hänger man ungefär mitt på linan eller något närmare båten så att den hela tiden är fri från botten och även fungerar som en fjädring.

Slutligen några ord om ankarets placering i båten.

Försök att avdela ett speciellt utrymme till ankaret, där eventuell väta inte kan skada andra prylar.

Ankaret måste dessutom vara lätt att komma åt. Och hela tiden ligga klart för att kastas ut. Ett tips kan vara en ölback i plast eller en stor rund hink som ankaret förvaras i.

Där rullar man upp tampen ordentligt och lägger ankaret överst. Då är det klart att fälla utan en massa trassel på tampen.



FÖRTÖJNINGSGODS¹⁾

ANKARVIKTER

Modell	Fast förtöjning	Tillfällig förtöjning	Ankarlina	HUVUDANKARE		LUNCHANKARE		
				Stock - ankare	Lättankare ²⁾	Patent - ankare	Skålankare	Patent - ankare
Maxi 68	16 mm	12 mm	12 mm	–	5 kg	7,5 kg	3 kg	5,5 kg
Maxi 77	16 mm	12 mm	12 mm	10 kg	8 kg	10 kg	5 kg	7,5 kg
Maxi 87	18 mm	14 mm	14 mm	10 kg	8 kg	10 kg	5 kg	7,5 kg
Maxi 95	18 mm	14 mm	14 mm	15 kg	12 kg	–	8 kg	10 kg

Anmärkning: ¹⁾ Vad gäller förtöjningsgods har vi angivit diametern i mm för syntetiska tågvirken, t ex nylonsilke eller polyestersilke.

²⁾ Med lättankare avses här Danfort- och CQR-ankaret.

