



I Beaglekanalen i Patagonien finns fantastiska glaciärer att utforska på land. Men tidvattnet och det kalla vattnet gör att planering krävs för att kunna nå jollen efter utflykten, speciellt i långgrunda områden. Båten, Artemisia II, ligger till vänster, och jollen är den vita pricken till höger. Hela området fram till jollen ligger under vatten vid högvatten. Och ytan dubblas bortom jollen under lågvatten.

1. Vattennivån ska alltid vara högre när man går i land än när man planerar att komma tillbaka. Säkrast är att göra utflykten under perioden då lågvatten inträder.
2. Jollen kan förtöjas med ett ankare, eller en löplina runt en rot eller dylikt. Då ligger den kvar även om man blir försenad på väg tillbaka från utflykten. Dessutom slipper man dyka ner för att lossa förtöjningen.
3. Jollen bör bäras upp extra långt på land för säkerhets skull, speciellt om tidvattenområdet är långgrunt.

Strömnavigering

Innan GPS-navigatorerna kom var strömnavigering mycket räknande med strömtrianglar och slående i tidvattentabeller. Det är fortfarande en viktig kunskap, en GPS navigator är inte alltid tillförlitlig och den kan gå sönder (ett elfel eller ett blixtnedslag i närheten räcker). En av finesserna med navigatören är att den visar Kurs över grund (Kög, eller på engelska Course over ground (COG)). Det motsvarar båtens förflyttning över sjökortet – strecket man ritat på sjökortet. Kursen slipper rättas för påverkan av ström och avdrift, och om man jämför med en magnetkompass även missvisning och deviation. Den kurs och fart som navigatören visar kan direkt överföras till ett kursstreck på sjökortet. Farten som visas är Fart över grund (Fög eller Speed over ground (SOG)), där hänsyn tagits till både avdrift och ström.

Ankring på svaj

När vi söker en natthamn i den svenska skärgården letar vi efter en plats som har skydd från så många vindriktningar som möjligt, men framför allt har bra lä från den vindriktning som förväntas enligt väder rapporten. Platsen ska ha bra klippor som går att lägga till vid, djupt ända intill och inga stenar runt om. Det ska vara lagom djupt med en bra ankarbotten för att ankaret ska få grepp. Där kan vi ligga tryggt och säkert med ett häckankare nedgrävd i skärgårdens lerbotten och med fören förtöjd i en hanfot mot träd eller bergskilar i land. Vi kan vandra på solvarma klippställar och njuta av ett kvälldopp under försommarens långa ljusa kvällar.

Även om det blir vanligare att ankra på svaj, med ett ankare i fören fritt från land, så är vi inte speciellt vana vid det i Sverige. Men internationellt dominerar svajankring och i tropikerna är det den vanligaste ankringsmetoden, ofta innanför ett rev som skyddar från oceanvägorna men som inte blockerar den svalkande passadvinden. Där gäller det att ha bra fäste i sanden innan solen går ner och det blir kolsvart inom några minuter. Eller så ligger man med ett stävankare i varierande bottenbeskaffenhet med linor från häcken till land, antingen till en kaj eller till träd i naturhamnen. En båt på drygt 10 meter känns ganska stor i skärgården, men ute på världshaven kommer den ofta att vara den minsta på ankarplatsen.

Samtidigt som det finns stora skillnader på hur ankring och förtöjning går till finns det också likheter, så den kunskap man har byggt upp i den

svenska skärgården har man stor användning för på andra platser. En gedigen ankarutrustning och bra ankringsteknik när man seglar bortom horisonten är viktigt, det borgar för god nattsöm och en behaglig tillvaro på ankarplatsen. Förutom en bra utrustning ska ankarplatsen vara skyddad, ha lämplig botten för bra ankarfäste, vara lagom djup och ha tillräckligt med svängutrymme. Sedan har ankarplatsen förhoppningsvis också en vacker strand med vajande palmer, azurfärgat klart vatten som speglar en molnfri himmel, färgsprakande fiskar och vacker korall, samt en behagligt svalkande bris.

Ankare

Under min ungdoms seglingar i gamla träbåtar i Stockholms skärgård var blyplätten det dominerande ankaret. En dragg och eventuellt ett stockankare kunde finnas med på repertoaren. Blyplätten var enkel att hantera, lätt att stuva och greppade förvånansvärt bra, men framför allt var den billig. Numera inser jag att plättens greppförmåga inte så mycket var ankarets förtjänst, en sten skulle nog fungera bra också. Det handlade mer om att vi har en väldigt, ur ankringsvinkel, förlåtande ankarbotten med tjock lera i skärgården. Blyplätten kunde snarare vara svår att få loss då den sögs fast i leran, en dålig egenskap hos ett ankare.

Med introduktionen av lite större och modernare segelbåtar i den svenska skärgården har



Repro, frilägg ankarna

också flera ankartyper som används internationellt blivit vanligare. Det har också hänt en del på designfronten. Flera nya ankartyper har dykt upp på marknaden som i tester visat sig fungera bättre än de äldre modellerna. Dessutom har flera patent gått ut så en del av de klassiska ankartyperna, till exempel Bruce, CQR och Danforth, kan nu köpas som "plagiat" till mycket överkomliga priser. Det gör att originalen ibland slutat tillverkas, men de är vanliga på begagnatmarknaden och som utrustning när begagnade båtar köps. Det är bra att veta om man har en kopia då det är många detaljer som kan skilja från originalet: godsets tjocklek, vinklar på flyn, tyngd-fördelning, utformning av flyspetsen, materialval och annat som påverkar ankarets kvalitet. Så det kan vara en chansning att köpa en kopia även om det finns utmärkta kopior.

Ett bra ankare ska:

- ▶ Fungera i olika typer av ankarbotten (eller så måste man ha flera olika ankare för olika förhållanden).
- ▶ Kunna gräva ner sig enkelt och effektivt.
- ▶ Ha stor motståndskraft nedgrävt.
- ▶ Lätt kunna gräva ner sig igen vid ett vindvrid.
- ▶ Lätt kunna gå att få loss.
- ▶ Vara enkelt att hantera.
- ▶ Vara enkelt att förvara.
- ▶ Ha få delar som kan gå sönder.

De olika delarna på ett ankare har lite speciella namn. Delen som gräver ner sig brukar kallas flyn. Delen som går mellan flyn och fästet för kättingen heter lägg, men kallas också ibland stock. Området där läggen går ner i flyn heter krona och där läggen slutar för koppling till kättingen kallas huvud. Därutöver finns delar med olika namn beroende på ankartyp.



Olika typer av ankare

Lite grovt kan man dela in ankare för fritidsbåtar i fyra kategorier med lite olika egenskaper som gör dem bra för olika ändamål:

- ▶ Ankare med rörliga flyn
- ▶ Plogande ankare
- ▶ Stockankare
- ▶ Övriga ankare (blyplätt, dragg)

Jag fokuserar på de tre första typerna då blyplätt och dragg inte är riktiga ankare för långfärdsbåtar i min värld.

MED RÖRLIGA FLYN

De vanligaste ankarna med rörliga flyn är Danforth, Fortress och Brittany. Dessutom finns det många plagiat som liknar dessa. Gemensamt är att de är lättare än de plogande ankarna och har flyn som är vassare. Vikten gör dem lätta att hantera, dock är de lite otympliga då de är stora till ytan och har en rörlig del som man kan klämma sig på. Vikten är dock negativ när de ska börja gräva ner sig eftersom de lätt glider ovanpå. För att kompensera för det har spetsarna gjorts skarpa, men det räcker ofta inte när sjögräs täcker botten. De breda flyna gör att när de väl fått grepp och börjat gräva ner sig har de bra hållfasthet. De är framför allt framtagna för att fungera på sandbotten. Min erfarenhet är att de fungerar bäst just i inte alltför hårt packad sand och lera, men har svårt att få fäste på de flesta andra botten. Ett undantag är lös lera och dy där de större flyna ger bättre grepp än många andra ankartyper. Fortress är av aluminium och är lättast i förhållande till sin hållstyrka, och har i olika test hållit sig väl framme i hård konkurrens. Det går också att fälla ihop, vilket gör det lätt att stuva som reservankare.

PLOGANDE ANKARE

Det finns fler varianter av plogande ankare och här har utvecklingen gått snabbt. De gamla trä-

ditionella är CQR (en lek med det engelska ordet för säker = secure) och Bruce. Men de båda klassikerna syns alltmer sällan på långfärdsbåtar då nya typer av ankare gjort sitt intåg, ankare som i de flesta tester visat sig fungera bättre än klassikerna. Ankartypen Delta kom relativt tidigt och har för många blivit en favorit, och på senare tid har Rocna med stor framgång gjort sitt intåg på marknaden. Rocnas båge gör det lättare för ankaret att hamna i rätt läge för att kunna få bra grepp i början, en viktig egenskap vid ett vindvrid då ankaret måste gräva ner sig på nytt i en ny riktning. Även Manson Supreme och Wasi Bügel har en båge, och har även de många användare.

Ett annat ankare som visat bra förmåga att gräva ner sig även i ankarbotten med lite sjögräs är Spade, då dess spets har försetts med extra tyngd. Alla dessa ankare har funnits på marknaden ett tag och de har alla visat goda egenskaper i tester. Det kommer regelbundet nya modeller, ibland med lokal anknytning till ett område där de blir populära. De har alla sina respektive talespersoner och anhängare. Jag har ingen personlig erfarenhet av någon av de nyaste ankarmodellerna utan kan bara hänvisa till tester och andras erfarenheter.

STOCKANKARE

Stockankaret är lite av en egen sort och dess form har blivit en symbol för ankare i allmänhet: den karakteristiska stocken med flyna samt stocken, stången som går ut vinkelrätt från läggen och som gör att ankaret ställer sig upp i en vinkel på botten. Det underlättar för flyna att börja gräva ner sig. Men flyna är inte speciellt stora i jämförelse med övriga ankaret så greppet är relativt svagt. Styrkan hos stockankaret är på steniga botten där flyna kan greppa runt stenar utan att fastna permanent. Stockankaret lever också på sin tyngd. Det är ett populärt ankare till exempel för de lokala charterbåtarna i Turkiet, Guleterna. Dock tror jag det är mer deras ankringsteknik

och långa kättingar, flera hundra meter, som gör dem effektiva.

Stockankaret är besvärligt att hantera och förvara då det är ihopsatt. Dock går stocken att lossa och fälla ner parallellt med läggen vid förvaring. En del modeller har också möjlighet att fälla in flyna så att ankaret blir en långsmal metallklump som kan förvaras i till exempel kölsvinet, där dess tyngd stör båtens viktbalans minst. Det gör att stockankaret ofta finns med som reservankare/stormankare på långfärdsbåtar. I kölsvinet utsätts det för fukt och korrosion, så det är bra att med jämna mellanrum ta upp, kontrollera funktionaliteten och smörja in det i vattenbeständigt fett, eller lägga det i en plastpåse sprejad med rostskyddsmedel. Det tog mig en halv dag med fil, stålborste och vinkelslip att få ihop mitt stormankare i väntan på orkanen Gloria. Jag låg ankrad med Swan 57:an *laorana* i en biflod till Connecticut River i Long Island Sound utanför New York. Men det är inte alltid man får en förvarning och har den tiden på sig, så det är bättre att årligen ta fram det för underhåll.

BÅTVIKT (MAX)

ANKARVIKT PER ANKARTYP/KÄTTINGSTORLEK (MIN)

	Bruce	Delta	Stock	CQR	Danforth	Fortress	Rocna	Spade	Kätting
2 ton	5 kg	6 kg	12 kg	7 kg	3 kg	3,2 kg	4 kg	5,5 kg	6 mm
3 ton	7,5 kg	6 kg	15 kg	7 kg	6 kg	3,2 kg	4 kg	9,5 kg	6–8 mm
4 ton	10 kg	10 kg	15 kg	9 kg	6 kg	4,5 kg	6 kg	9,5 kg	8 mm
6 ton	10 kg	10 kg	25 kg	11 kg	8 kg	4,5 kg	6 kg	15 kg	7 mm
8 ton	15 kg	16 kg	30 kg	16 kg	10 kg	6,8 kg	10 kg	15 kg	8–10 mm
10 ton	15 kg	16 kg	30 kg	16 kg	12 kg	9,5 kg	15 kg	20 kg	10 mm
15 ton	20 kg	20 kg	35 kg	20 kg	15 kg	9,5 kg	20 kg	25 kg	12 mm
20 ton	30 kg	25 kg	45 kg	27 kg	20 kg	14,4 kg	25 kg	30 kg	12–14 mm

Tabellen är ett försök att sammanställa uppgifter om rekommenderade ankarvikter för de olika ankartyperna för olika båtstorlek. Siffrorna är ungefärliga då det dels förekommer olika rekommendationer och dels för att en del av rekommendationerna är för båtlängd vilket jag försökt översätta till vikt. Och som nämnts i texten, är rekommendationerna ofta i underkant.

ÖVRIGA ANKARE

Övriga ankare är inget som rekommenderas att använda som huvudankare på en långfärdsbåt. Blyplätten, eller tallriksankare som modellen också kallas, kan däremot fungera utmärkt som ankarvikt, se vidare på sidan 159. Draggen fungerar också utmärkt som dragg. Med hjälp av den kan man få tag i tappade linor, ankare eller andra föremål som hamnat i vattnet. De lokala fiskarna har ofta olika typer av hemmagjorda draggar som ankare och de verkar nöjda med det. De befinner sig dock oftast ombord när de används och i hamn har de bojar att förtöja i, så de är inte beroende av ett tillförlitligt ankare på samma sätt som en långseglare. Undantaget är till jollen, där det är viktigt att ha ett lätthanterligt och lättstuvat ankare. Där kan en hopfällbar dragg (med de breda flyna) fungera utmärkt som kompromiss.

EGEN ERFARENHET

Jag har personliga erfarenheter av blyplätt, dragg, stockankare, Fortress, Danforth, CQR, Bruce och Delta. De tre första modellerna har jag enbart erfarenhet av från skärgårdsseglingar, så jag lämnar dem utan kommentarer. CQR använde jag mest på sandbotten där den fungerade bra, men det var på 1980-talet och jag vet att de nya ankarna fungerar bättre. Så min rekommendation är att behålla ankaret om det ingår i ett båtköp, men köp inget nytt av dessa modeller – det finns bättre. Lite samma resonemang blir det med Bruce, som jag har mest erfarenhet av från skärgårdens lerbotten. Där fungerade det fantastiskt, men leran är en tacksam botten att vara ankare i.

Delta är den modell av de relativt nya jag prövat, och som jag är mest nöjd med. Det har sällan svikit mig och får ofta grepp där jag ser att andra

med just Bruce eller CQR har svårigheter. Det har dessutom inga rörliga delar som jag kan klämma mig på och det passar i många ankarklys. Det är spetsigt med en tung spets vilket gör att det tränger igenom sjögräs relativt bra. Och det fungerar på de flesta bottnar. Men alla de egenskaper som Delta har finns också hos de moderna plogankarna, även om jag inte har någon personlig erfarenhet av dessa.

Rekommenderad ankarutrustning

Den vanligaste lösningen för långfärdsbåtar är att ha huvudankaret med kätting och ett ankarspel (vinsch) i fören. Det gör det nödvändigt att också ha minst ett annat ankare som kan användas som häckankare när man vill ha fören mot land eller som ett kompletterande ankare. Jag

En segelbåt i Finike Marina i Turkiet 2014 med Wasi Bügel som huvudankare med kätting och ankarspel och ett reservankare av Dahnforth-modell som reserv. Då båten lägger till med fören mot kaj har den en landgång som kan riggas.



tycker dessutom att man utöver detta bör ha ett stormankare. En del tycker det är bra att ha olika ankartyper för olika ändamål. Ett plogande ankare som huvudankare, ett ankare med rörliga flyn som häckankare och ett stuvbart större/tyngre ankare som stormankare. Det traditionella stormankaret är stockankaret, men ett dyrare, modernare och bättre alternativ är Fortress, som också går att plocka isär och har bättre testresultat. Det är ett vettigt upplägg när man ser på förvaringsmöjligheterna.

Ett plogande ankare brukar fungera bra låst i ankarklyset. Jag brukar dock ta bort det därifrån under längre överseglingar och förvara det under däck, gärna längre akterut. Detta för att undvika att det sliter sig när fören doppas i vattnet vid lite hårdare kryss, men också för att få tyngden bort från ändskeppet.



Här ett klassiskt CQR-ankare där plogens spets har börjat gräva ner sig. Det ser bra ut. Den rörliga leden i slutet på ankarstocken är till för att draget på ankaret inte ska bli så mycket i sidled om vinden vridit lite, och underlättar för ankaret att gräva ner sig igen om vinden vridit radikalt. Det syns också ett hål där triplinan kan fästas.

Ett ankare med rörliga flyn är relativt platt och lättare, och kan därmed enklare förvaras i en sittbrunnslåda eller hängas från akterpulpiten. Där blir det också lättare att använda som häckankare. Fortress eller stockankaret får förhoppningsvis rum i kölsvinet, låst med några tampar så det inte börjar röra på sig. Det kan finnas varianter beroende på utrymme och var man planerar att segla, med andra ord vilka ankarbottnar som kommer att vara vanligast. Jag skulle föredra tre plogande ankare om det finns stuvmöjligheter då de är mer allround. Däremot kan ankarnas vikt variera, storm-ankare tyngst och häckankare/reservankare lättast.

De flesta ankartillverkare har rekommendationer på ankarets vikt i förhållande till båtens storlek/vikt. Min bedömning är att de rekommendationerna ofta är i underkant, men jag misstänker att de inte räknar med byig vind och öppna ankarplatser där vågor kan rycka i ankarutrustningen. För det gäller inte bara hållkraften, utan också förmågan att gräva ner sig där vikten hjälper till.

Kätting/ankarlina

De flesta långfärdsbåtar har kätting till sitt huvudankare i fören och en längre ankarlina med en bit kätting för reservankaret. Om det finns ett stormankare ombord, vilket det bör, så ska det finnas en ankartamp och kätting för detta också. Det blir minst två långa tampar som ska vara av den fjädrande typen, med andra ord inte ett gammalt skot eller fall. Tågvirket tar plats, men det är väl värt investeringarna i både pengar och utrymme. Det dyker alltid upp tillfällen när linor behövs, speciellt vid ankring mot land.

Det finns mindre båtar som både av tyngdskäl och av utrymmesskäl inte har kätting, men det är snarare undantag. Och då ska de ha en kättingbit närmast ankaret. Dels för tyngden men också slitaget från stenar, koraller eller kättingar från andra ankrade båtar som ibland korsar den egna.

Den i skärgården så populära ankarolinan, segelband som ankarlina, är inte speciellt användbar på långseglingen. Den är inte lämplig att använda på svajankring då den inte har någon inbyggd flexibilitet. Om den ska användas behövs en ankartyngd. Som reservlina för häckankaret kan ankarolinan fungera på skyddade ankarplatser då det inte blir påverkan av vågor och vind och dragriktningen blir mer konstant. Förutom att den är stum så sjunker den långsamt och om den fastnar runt propelleraxeln lägger den sig väldigt hårt. En dålig kombination när man håller på att ankra. Dess enda fördel är förvaringen, en på en fullt utrustad båt viktig egenskap. Upprullad tar den lite plats och är lättillgänglig. En del båtar har ankarolina på rulle som förtöjningstamper till land, ofta på rullar i fören. De fungerar när båten ligger i lä, men så fort vinden tar tag i segelbanden börjar de svaja upp och ner och vibrera med ett mycket störande ljud till förtret för alla som ligger i samma vik.

Kättingens för- och nackdelar

Kättingens fördelar är framför allt:

- ▶ Tål slitage bra
- ▶ Skapar flexibilitet genom sin tyngd
- ▶ Ger bättre dragvinkel vid ankringen.

Om en lina ligger och skaver runt koraller och vassa stenar tar det inte lång tid innan den brister. Om lina är spänd och båten, och därmed lina, guppar lite upp och ner tar det bara några sekunder för lina att gå av. En kätting tål det skavet betydligt bättre.

Kättingens tyngd gör att det finns en inbyggd flexibilitet. Normalt så gör tyngden att kättingen ligger i en båge i vattnet. Vid en vindby så sträcks den sakta ut och det blir inte ett direkt ryck i ankaret. Tyngden gör också att kättingen drar parallellt med botten vid början av ankringen, vilket ger ankaret en bättre dragvinkel med en större möjlighet att börja gräva ner sig.

Kättingens nackdelar är:

- ▶ Behov av ankarspel
- ▶ Otymligt att hantera
- ▶ Tyngd i förskeppet
- ▶ Tappar flexibilitet när den är hårt spänd.

Kättingens tyngd är inte bara en fördel. Tyngden gör också att det behövs ett ankarspel för att kunna hantera kättingen enkelt. Ett ankarspel måste ständigt servas för att fungera felfritt. Förutom de motortekniska problem som kan uppstå, kommer det lätt in sand, lera och annat sediment i spelet. Det gör att det bör plockas isär och göras rent med jämna mellanrum för att inte låsa sig. Med en ankarbox i fören får man en ökad tyngd där man inte vill ha den, i ändskeppet. En del båtar har därför ett rör som kättingen leds genom till en ankarbox belägen längre akterut. Det tar upp plats i boendetrymmet och kan göra att kättingen kinkar, men tyngden kommer bort från fören. En del har istället ankarspelet långt akterut på fördäck. Även här inkräktar det på boendetrymmet och man behöver skydd på däcket framför ankarspelet för att undvika skav från kättingen. Vanligast är det med ankarboxen längst fram i fören.

I riktigt hård vind där kättingen blir helt spänd förloras tyngdens inbyggda flexibilitet. Tvärtom omvandlas kättingen till en järnstång som direkt förmedlar båtens rörelser till ankaret, som med vågors kraft då lätt kan ryckas upp. När detta händer beror på kättingens längd, djupet, kättingens grovlek och vikt, båtens vikt samt hur mycket det blåser. Det går matematiskt att räkna ut och det finns sidor på nätet där formler för detta redovisas, men det ska blåsa över kuling för att det ska bli aktuellt. Därför är det bra att investera i en grövre kätting än vad som behövs för hållfastheten. Med ökad tyngd på kättingen behåller den flexibiliteten vid hårdare vind. Sedan är det inte bra för båtens egenskaper att belasta förskeppet med för stor tyngd, så det hela får bli en kompromiss.

Ett exempel med en tre tons båt i ett ankar-djup på 4 meter och med en längd på kättingen fyra gånger djupet visar hur grovleken (vikten) på kättingen påverkar när den blir helt spänd och förlorar sin flexibilitet. Med en 6 millimeters kätting (väl inom brottstyrkan för båtvikten) rör sig flexibiliteten om några centimeter redan innan kuling och helt stum vid storm. Motsvarande flexibilitet för en 12 millimeters kätting är nästan en halv meter innan kuling, och mindre än ett par centimeter vid storm. Så ju grövre kättingen är och ju längre kätting man har ute, desto bättre flexibilitet behåller man högre upp i vindstyrkan.

Alternativet kan vara en kombination med en grov flexibel ankartamp som skarvas in i kättingen för att lindra de direkta rycken. Egentligen skulle en kombination av kätting och sedan lina de sista 15–30 metrarna förmodligen vara idealisk, men det blir praktiska problem med hur linan ska fästas säkert i kättingen. Att ha den permanent skarvad i slutet av kättingen gör att vid ankring på djupt vatten så blir det mycket lina medan på grunt vatten ingen lina. Det finns kättingkrokar som sitter säkert när linan är spänd, men jag skulle inte lita på dem annat än som snubber line, se sidan 157. Om en längre skarvlinan ska monteras skulle jag använda ett schackel och sedan slacka på kättingen allteftersom linan går ut, eller skarva när kättingen tar slut, något som känns opraktiskt då det tar tid och när det behövs som mest är det förmodligen tidspress. Men jag har hittills aldrig upplevt en situation där det skulle vara nödvändigt, utan enbart kätting har fungerat tillfredsställande. Enklast är att använda en ankarvikt se sidan 159.

Dimension och kvalitet

Det finns olika kvaliteter på kätting där den galvade är absolut vanligast. Den rostfria varianten är nästa fyra gånger så dyr med samma dimension, men man kan gå ner i grovlek med bibehå-

len styrka. Med den investeringen slipper man en hel del rost och kladd i ankarboxen. Efter några år av hårt användande behöver den galvade kättingen galvaniseras om eller ersättas. Livslängden kan ökas genom bra skötsel: att så ofta som möjligt tvätta kättingen i färskvatten och låta den "lufta" med jämna mellanrum. Bägge versioner kommer i olika kvaliteter där man bör ha en kätting som är kalibrerad för att vara säker. Kättingens rekommenderade dimension för olika storlekar på båtar finns också redovisade hos många båtutrustningsaffärer som säljer ankarutrustning. Nedan är en sammanställning av ett genomsnitt för galvaniserad kätting.

	galvad	rostfri
2 ton	6 mm	4–6 mm
4 ton	8 mm	6–8 mm
6 ton	8–10 mm	8 mm
8 ton	10 mm	8–10 mm
10 ton	11 mm	10 mm
15 ton	12 mm	10–12 mm
20 ton	14 mm	12–14 mm

Hantering

När man tar upp ankaret gäller det att se till att kättingen lägger sig på ett bra sätt i kättingboxen. Problemet som brukar uppstå är att kättingen bygger upp ett litet berg i kättingboxen där den kommer ner. När berget vuxit sig tillräckligt stort tar gravitationen över och kapsejsar berget så det faller åt ena eller andra hållet. Då börjar ett nytt berg bildas tills även det kalvar. Resultatet blir att kättingen ramlar över sig själv och den senast upp-tagna kättingen hamnar under "gamla" kätting. Om man dessutom efteråt ger sig ut på en segling med kryss kommer kättingens små berg garanterat att ramla över varandra. Resultatet blir att när man ska ankra nästa gång så vill inte kättingen löpa ut fritt. Man måste hjälpa till manuellt med

att rycka upp den utlöpande kättingen som ligger begravd. Jag har flera gånger varit med om att inte orka rycka loss kättingen med handkraft utan fått dyka ner i boxen och klarlägga den utgående kättingen innan ankringen kunnat fortsätta. Vad som också kan hända är att kättingberget växer så högt att det förhindrar att kättingen löper fritt ner i boxen och det blir stopp i ankarspelet.

Den ideala ankarboxen är både djup och smal för att undvika problem med kättingen. Utrymmet i fören på de flesta båtar tillåter dock inte att bägge kraven uppfylls med den längd på kättingen som behövs. Jag har som rutin att en person "viker" kättingen allteftersom den matas ner i ankarboxen. På min nuvarande båt kommer jag åt ankarboxen från däck och kan vika kättingen fram och tillbaka med hjälp av en båtshake. Men jag har arbetat på båtar där ankarboxen bara kunde öppnas från förpiken och där vikningen då skett därifrån. Jag tycker det har varit värt besväret, för efter att den rutinen har införts har jag aldrig haft problem med att kättingen fastnar på grund av att den blivit begravd under sig själv.

För att underlätta för kättingen att gå igenom ankarspelet bör man ha en svivel närmast schacklet som förbinder ankaret med kättingen. Om inte ankaret kan vridas fritt när det kommer upp ur vattnet kommer kättingen att snos och kan då fastna i ankarspelet eller hoppa ur spåret. Kättingen bör också förses med markeringar för olika längd så det är lätt att se hur mycket kätting som är ute. Det finns plastpluppar i olika färger som är anpassade för att klämmas in i kättingens länkar, olika storlekar för olika grova kättingar. Sätt plupparna var femte eller var tionde meter i olika färger/färgkombinationer. Gör också ett papper där färgerna och deras längder finns nedskrivna. Plasta in det och fäst uppe i ankarboxen så det alltid finns tillgängligt. Man kan som alternativ måla sektioner av kättingen på samma sätt med olika färger i vattenfast metallfärg.

Snubber line

Om ankringen gäller mer än bara över en lunch är installering av en snubber line en naturlig avslutning på ankringsprocessen. Det är en lina som fästs, via en specialdesignad krok, på kättingen och som sedan görs fast på knapen/knaparna i fören. Syftet med en snubber line är flera:

- ▶ Avlasta ankarkättingen
- ▶ Förhindra att ankaret lyfts om ankarspelet "skenar"
- ▶ Ta bort oljud från kättingen för att kunna sova
- ▶ Undvika slitage på kättingen
- ▶ Minska risken att båten seglar på ankare.

Jag har två linor, splitsade eller fastknutna, i kroken så jag kan leda upp dem till var sin knap på bägge sidor av fören. Det lugnar ner båtens rörelser ytterligare och jag får en extra säkerhet om en av linorna skulle brista. Men en lina fungerar också.

Triplina/markeringsboj

De flesta ankartyperna har antingen ett hål eller en bygel på "baksidan" av sin stock. Här kan en tamp fästas som gör att man enklare kan dra loss ankaret om det fastnat. Dragvinkeln blir då åt motsatt håll från hur ankaret har kilats fast, till exempel under en sten, kabel eller kätting. Man har då mycket större chans att få upp det utan att behöva dyka ner och lossa det manuellt – speciellt skönt när det är kallt i vattnet, vattnet är förorenat eller det är mycket djupt. Tampen ska ha ett flöte i vattenytan och längden kan anpassas efter djupet. Man kan också ha en lättare tyngd en bit ner på tampen så den hålls sträckt, men den ska inte vara mycket längre än djupet för då kan den trassla in sig på botten, eller i värsta fall i andra båtar. Den kommer heller inte att markera lika exakt var ankaret ligger, vilket annars är en fördel när andra båtar vill ankra i närheten.



Här är en "snubber line" riggad på min båt *Sarita* efter att ankringen är klar. Kroken sitter fast i kättingen med två tampar som går upp till knaparna på var sin sida om ankarspelet i fören. Kroken sätts fast på kättingen vid ankarklyset och kättingen matas ut tills den hänger slack.

Att inte fler använder triplina beror på dess nackdelar. Den är ytterligare ett moment att hantera vid ankringen. Men framförallt finns en risk att andra båtar kan trassla in sig i linan, speciellt i mörker. Även den egna båten kan trassla in roder eller propeller om vinden vänder eller om det finns tidvatten som gör att båten driver över boj och tamp, så det gäller att använda triplinan med omdöme och endast när det finns stor risk att ankaret kan fastna, som då botten är stenig eller har många korallhuvuden.

Ankarvikt

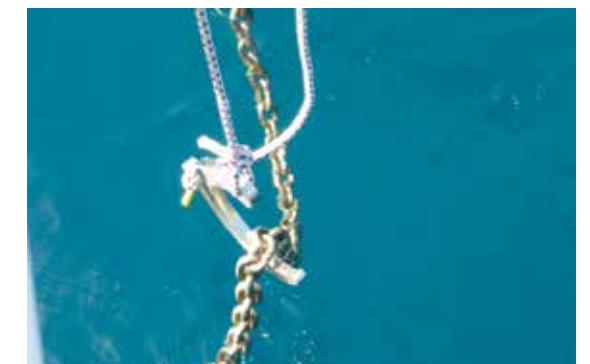
En ankarvikt är en tyngd som fästs på kättingen. Anledningarna kan vara flera:

- ▶ Hjälpa ankaret att få en bra dragvinkel för maximalt fäste
- ▶ Hjälpa kättingen med ökad flexibilitet i vindbyar så den inte sträcks upp.
- ▶ Minska båtens benägenhet att segla på ankaret.

Ankarvikten kan vara ett annat ankare eller en blytyngd. Här kan blyplätten komma till sin rätt även bortom horisonten, den är en utmärkt ankartyngd även om det finns speciellt producerade ankarvikter som fungerar bättre. Tyngden bör vara cirka en tredjedel från ankaret av kättingens längd, men även närmare båten fungerar. Man får dit det på ett av två sätt: antingen fäster man det i kättingen med ett schackel eller en tamp, eller så gör man en anordning så tyngden kan glida ner på kättingen av sin egen tyngd. Tyngden görs fast med en löplina från däck för att ta hem tyngden när den inte behövs längre. Det senare låter som det smartaste sättet, men utmaningen är att få tyngden att glida ner över kättingen/ankarlinan utan att fastna. Ett stort schackel över kättingen fungerar hjälpligt, men på en grov kätting fastnar det gärna. En repögla kan också fungera, liksom ett stort kastblock. Prova i lugna förhållanden vad som fungerar bäst.

Ankarkrok

En ankarkrok har man mest nytta av i Medelhavet där det är lätt att på väg ut från trånga marinor och ankarplatser fastna med det egna ankaret i någon annans kätting. Olika modeller av ankarkrokar finns att köpa i båttillbehörsaffärer i framför allt Grekland och Turkiet, men kan också hittas på nätet (då mycket dyrare). När man fått upp grannens kätting till ytan sänker man ner kroken, som då hänger i den främre tampen, under kättingen och gör fast tampen i en knap. Sedan släpper man ner sitt eget ankare så det lossnar från grannens kätting. Därefter är det bara att dra i den bakre tampen på ankarkroken så den tippar och kättingen glider ur kroken. Om man inte har en ankarkrok får man fästa en tamp i knapen och trä den runt kättingen och upp med den lösa änden till knapen igen. Sedan sänker man det egna ankaret så det blir fritt från kättingen varvid man kan lösgöra tampens ena ände för att släppa ner kättingen. Fördelen med ankarkroken är att man kan "få tag" på kättingen, vid eller under vattenytan, något som kan vara nödvändigt om ankarvinschen inte orkar dra upp kättingen ordentligt (utan ankarkrok måste då någon kliva ner i en jolle för att komma åt med en tamp).



Ett exempel på ankarkrok köpt i Turkiet. Efter att ha fångat upp kättingen, och släppt på det egna ankaret så det är fritt, går ankarkroken att "tippa" genom att dra i den akre tampen och därmed få kättingen att ramla ur ankarkroken.



Min båt *Saritas* ankarsegel hissad på akterstaget och skotat framåt. Vinkeln och höjden är anpassad för att kunna ha uppe soltältet samtidigt. Det ser litet ut men gör skillnad i en byig vind och minskar seglandet avsevärt. Här ligger vi i Kalkan i Turkiet 2014, ett ställe som är känt för fallvindar. Innan bilden togs kom ett par stormbyar som slet sönder både Biminitopp och soltält under ankringsmanövern.

Ankarspel

Ett bra ankarspel är en viktig ingrediens för en bekväm och säker långsegling. Det finns en uppsjö av versioner, både manuella, elektriska och hydrauliska. Det är bara på riktigt små långfärdsbåtar man kan klara sig utan, och då oftast med en ankartamp istället för kätting.

Manuella ankarspel förekommer på små båtar, de elektriska i mellanregistret där de flesta långfärdsbåtar befinner sig, och hydrauliska på de stora båtarna. Syftet är detsamma: att förenkla hanteringen av ankare och kätting.

Ankarspelen kommer också i olika design där huvudskillnaderna är om trumman sticker upp som en "vanlig" vinsch eller ligger tvärs däcket. Det förstnämnda har oftast motorn monterad under däck med en axel som roterar vinschen som sticker upp genom däck. Modellerna med trumman tvärs däcket har oftast motorn inne i enheten. Principen för hur de fungerar är densamma, genom att skruva åt trumman så kläms två friktionsytor ihop tills spelet snurrar runt med motorns axel. När man vill släppa fritt skruvar man upp friktionskruven så ytorna frigörs från varandra.

De viktigaste egenskaperna för ett ankarspel är:

- ▶ Motorn ska vara tillräckligt stark.
- ▶ Det finns möjlighet att använda spelet för både kätting och tamp, det har två separata delar på trumman.
- ▶ Man kan använda spelet för tamp när kättingen ligger på (för att ta upp reservankaret med eller hissa upp någon i masten genom att leda fram fallet).
- ▶ Ankaret ska kunna frifällas (kättingen löpa fritt utan att motorn används).
- ▶ Den är lätt att underhålla (plocka isär och ihop).
- ▶ Den släpper inte in saltvatten till motorn.

Då kättingen ofta kommer upp med olika typer av bottenrester, speciellt i lerbotten, fastnar en del av detta i ankarspelet. Regelbunden rengöring är då nödvändig för att spelet ska fungera bra. Friktionen ska vara minimal när kättingen löper ut vid fritt fall samtidigt som det ska vara lätt att bromsa och släppa. Det hjälper också till att göra rent kättingen när det kommer upp, antingen genom att ha en borste och hink på fördäck, eller att ha tryckvattenslang med sjövattnen installerad på fördäck.

Ankarsegel

I byig kraftig vind så seglar de flesta båtar på sitt ankare, hur mycket beror på båtens form och egenskaper samt ankarutrustning. Resultatet är att varje båt tar större plats än nödvändigt och om grannbåten kommer i otakt med den egna rörelsen finns risk för kollision. Belastningen på ankarutrustningen ökar vid rörelsen då kättingen sträcks i byarna. När vindstyrkan minskar tynger kättingen ner och båten rör sig framåt till nästa by som tar tag i fören och trycker den åt sidan tills kättingen blir spänd. Då upprepas proceduren. Varje gång kättingen spänns med ett ryck så belastas hela kedjan av ankarutrustning; ankarets grepp, kättingens brottgräns, snubber line och krokens begränsningar samt knapens hållfasthet. Rörelserna kan begränsas med både ankartyngd och flera ankare, men ett enklare sätt är ett ankarsegel. För en ketch eller yawl är detta enkelt, det är bara att hissa ett revat mesansegel och ankarseglet är klart. På slup och skonarrigg är det svårare, men ett trekantigt segel som fästs runt akterstaget och hissas i dirken/reservstorfallet och skotas framåt mot mastfoten fungerar tillfredsställande. Ankarseglet lugnar rörelserna betydligt då häcken trycks ner med hjälp av vinden så båten ligger stadigare i vindögat.

Ankarplatsen

Att platsen är skyddad är grunden för en bra ankarplats, men vad skyddet ska bestå av är olika mot vad vi är vana vid från skärgården. I tropikernas passadvindsbälte söks ankarplatser som har sjölä men som fortfarande har en fläktande bris, idealet, blir därför innanför ett barriärrev. Det innebär dock dels att det alltid hinner bli lite småvågor, vilket kan få båten att rycka i ankaret, men framför allt påverkar vindens tryck båten då passadvinden ofta blåser runt 10 m/s. Så den kraftiga vinden man försöker undvika i skärgården är något man söker i tropikerna. Det ställs alltså andra krav på den ankarutrustning man bör ha och sättet man ankrar på.

I andra områden, som Medelhavet, finns ingen stadig passadvind. Här råder olika vindförhållanden. Dels styrt av väderförhållanden men också en del speciella vindar för olika områden med namn som Mistral (Lejonbukten i Frankrike), Meltemi (Kykkladerna i Grekland) och Sirocco (ökenvind från Sahara). Dessa vindar är ofta orsakade av en kombination av landförhållanden och stadiga vädersituationer. Sedan tillkommer i många fall lokala vindeffekter skapade av naturen med höga berg och djupa dalar. Kraftiga fallvindar kommer nerför läsidan på bergssluttningar och ger inte något lä nära land. Vindar som accelererar när de pressas ihop genom dalgångar och ger en kraftig vind på de ankarplatser som ligger i dalgångens förlängning. Gemensamt är att när det blåser går det visst att hitta sjölä, men att vindstyrkan ofta är högre och vinden mer byig än ute på öppna havet. Seglingsbeskrivningarna brukar ge en bra bild av vad man kan förvänta sig av lokala vindförhållanden på olika ankarplatser.

Men det är inte alltid man kan hitta en ankarplats skyddad från havets dyningar och vågor. En del öar som ligger ensamma långt ute till havs har inte någon djup skyddande vik. Ankarplatsen ligger ganska oskyddad på läsida från den vanligaste vindriktningen. Det betyder att man ibland

får ankra där både dyning och vindvågor rullar in. Det kan vara rulligt och guppigt, men med rätt ankarutrustning går det oftast bra ändå. Obehaget av båtens rörelser är priset man betalar för att besöka en del av de svåråtkomliga öarna. Självklart finns det en gräns när det är farligt att ankra utan ett skyddande landområde och det är bättre att segla vidare. Var gränsen går beror på båt, ankarutrustning och besättning, men när vind och dyning samverkar så kättingen är spänd av vinden och dyningen/vågorna lyfter fören högt upp är risken för att ankaret ska ryckas upp stor. Med öppna ankarplatser kan förhållanden ändras snabbt så en beredskap att snabbt lämna platsen måste alltid finnas. Det innebär att man snabbt ska kunna ta sig ut till båten från land om en dyning börjat rulla in. En dyning som bryter mot en strand kan vara svårforcerad med en jolle, så det gäller att starta avfärden innan brotten blir för stora.

Dyning är för övrigt något som många ankarplatser kan lida av, även om de är skyddade för vindvågor. Dyningen har en förmåga att färdas långa sträckor och kan komma oberoende av den lokala vindriktningen och – styrkan. Den smyger sig runt uddar in till ankarplatser, även om de ser ut att ligga i sjölä på sjökortet. Men dyningen ger mer en obehaglig rullning och svårigheter vid landstigning med jollen än vad den är en fara för båten.

Botten

I skärgården är vi bortskämda med en lerbotten på de flesta rekommenderade ankarplatserna. Leran är en utmärkt ankARBOTTEN som de flesta ankartyper får bra grepp i. Bortom horisonten är det betydligt mer variation på ankARBOTTEN och i de tropiska farvattnen, bland korallrev och vulkanöar, är det vanligast med sandbotten. Ofta har botten inslag av korallhuvuden och sjögräs. Sanden kan också vara olika hårt packad vilket ger den olika



Att kunna läsa botten underlättar ankringen. De ljusa partierna är oftast sand och något man vill fälla ankaret på, men ibland kan det istället vara blandat med hård kalksten. Som här vid ön Castos i Joniska havet 2013 med min egen båt *Sarita*, en Solitaire 52.

egenskaper. De tropiska vattnen är klara, vilket gör att man lätt kan se var den ljusa sanden finns för att hitta en bra plats att ankra på. Ibland kan enstaka molnskuggor förväxlas med korallhuvuden eller områden med sjögräs.

I områden med mer mjuka bergarter kan det ljusa området i stället vara sandsten som ankaret bara kommer att glida på. Där kan det istället vara bra att leta efter de mörka partierna med sjögräs som växer på mer porös ler- och sandbotten. När ankaret väl har penetrerat sjögräset kan det gräva ner sig och ge bra hållkraft. Det finns även områden där det är mer varierat med mindre stenar, sand och sjögräs, platser där man kan behöva göra många försök innan ankaret lyckas gräva ner sig.

Djupet

Liksom i skärgården gäller det att hitta ett bra djup där man ankrar. Då är ekolodet ett av de viktigaste instrumenten ombord. Med lite vana kan man lära sig att läsa vattendjup och typ av botten genom färgen i vattnet, se mer på sidan 138. Det ideala djupet beror på hur djupt båten sticker, vilken ankarutrustning som finns, hur omgivningen ser ut och om det finns tidvatten eller inte. Ju grundare vatten man ankrar på, desto bättre dragvinkel får ankaret och sannolikheten för att ankaret ska börja gräva ner sig ökar. Samtidigt gäller det att det inte är för grunt då vind- eller strömriktning kan ändras och båten snurra runt och hamna på ett än grundare område och med

kort kätting minskas flexibiliteten vid byig vind. Sedan beror det på om det är vågor och vind som gör att båten rör sig mycket, eller om det är helt vindstilla och skyddat för vågor, tidvatten, dyning och svall. Att ankra på en botten som sluttar kraftigt utför är en risk då det är svårare att få ankaret att greppa. Om man dessutom börjar dragga minskar sannolikheten att ankaret ska gräva ner sig igen. Bäst är att ankra på plan botten eller i uppforsbacke, då blir dragvinkeln bäst. Att ankra i uppforsbacke är en av fördelarna när man ankrar med en lina i land.

Med tidvatten gäller det att ha koll på nivåskillnaderna så man inte ofrivilligt hamnar med kölen på botten. Om man kommer vid lågvatten och ankrar när det är trångt på ankarplatsen är det lockande att ha för lite kätting ute. Om det är stora tidvattenskillnader kan ankaret lyftas upp från botten vid högvatten. Om man kommer vid högvatten är det lockande att ha mycket kätting ute som ger alldeles för stor svängradie vid lågvatten.

Svängutrymme

På en del populära ankarplatser är det trångt och tätt mellan båtarna. Då gäller det att inte bara hitta en plats där ankaret får ett bra fäste, utan också ta hänsyn till var alla andra båtars ankare ligger och deras respektive svängradie. Om vinden skiftar riktning eller dör ut, eller om det finns tidvatten som skapar en ström, så förändras också båtarnas inbördes positioner. Svängradien beror på hur djupt det är och hur lång kätting man har ute. Om det finns tidvatten kommer längden på kättingen att variera, svängradien blir mindre vid högvatten och större vid lågvatten. Svårast att göra dessa bedömningar är det om man anländer när det är vindstilla. Då gör kättingens tyngd att allas kättingar hänger rakt ner (om inte en ström finns). Var sedan ankaret ligger är omöjligt att se om det inte är grunt och

vattnet så klart att man kan följa kättingen på botten till ankaret visuellt. Även vid svag vind kan kättingens tyngd göra att fören pekar mot en sväng i kättingen snarare än själva ankaret. Det är lättare om det blåser, då pekar nosen mot ankarets plats om det inte råder en stark ström som påverkar skrovet. Sedan vet man inte hur mycket kätting varje båt släppt ut, det kan variera och därmed också svängradien.

Om det är en byig vind tillkommer en annan parameter: faktumet att de flesta båtar "seglar" på sitt ankare. Båten ligger således inte still i ett läge även om vindriktningen är densamma. Men "seglandet" ger en indikation på svängradien, så det kan vara till hjälp vid bedömningen. En del använder en ankarmarkör/triplina, en boj som flyter på vattenytan och är fäst i ankaret. När en båt som letar efter ankarplats närmar sig brukar jag gå upp till fören och peka ut riktningen till mitt ankare. Det underlättar för de som ska ankra och gör att jag kan försäkra mig om att de inte lägger sitt ankare för nära mitt.

Det är inte det lättaste att hitta den ideala platsen att fälla ankaret när det är trångt, speciellt om man lägger till att båtar inte rör sig på samma sätt vid förändringar, vind och ström påverkar olika skrovformer olika. Sedan får man se upp så ingen ankrar med en tamp som ger större svängradie. Eller med ett häckankare för att undvika att svinga fritt. Det är okej om alla gör det, men om det bara är någon enstaka båt ställer det till det för resten av de ankrade båtarna när vinden vänder och dess läge är oförändrat.

Det händer ju då och då att båtar draggar, ofta på grund av att förhållanden har förändrats eller att man inte har kontrollerat att ankaret greppat innan man lagt sig till ro för natten. Ibland ligger båtar för tätt, vilket gör att de kommer farligt nära varandra. Så ett visst mått av vaksamhet är bra, och i tropikerna tycker jag om att sova i sittbrunnen. Dels för att bäst njuta av den svalkande vinden, men också för att ha bra koll på vad som händer i omgivningen.

Sätta ankaret

När man hittat den bästa platsen för att ankra gäller det att få ankaret att hamna på vald plats och att greppa. Viktigt är att ha ett bra samarbete mellan fördäcksgasten som hanterar ankarspelet, och rorsman vid rodet. I stort sett följer ankring en fyra steg:

1. Fälla ankaret på vald plats.
2. Låta kättingen löpa ut.
3. Stoppa kättingen försiktigt och med rätt längd.
4. Backa på ankaret för att säkra greppet.

1. Fälla ankaret på vald plats

För att ankaret ska hamna där man vill betyder det att man måste ligga stilla ovanför den valda ankarplatsen under tiden som ankaret fälls. Eller så kan man börja fälla ankaret innan man passerar platsen under tiden man backar. En mer komplicerad variant är att man börjar fälla ankaret på väg framåt över platsen, samtidigt som man lägger in backen så att man när båten stannat och börjat gå bakåt passerar vald plats på väg akteröver samtidigt som ankaret landar på botten. Anledningen till att den varianten är lite farligare är att om ankaret når botten då man fortfarande är på väg framåt finns risken att kättingen samlas på ankaret istället för att sträckas ut. Resultatet blir då

Det är inte alltid det är lika trångt som under 200-årsjubileumet av Frihetsgudinnans "födelse" i New York 1988. Jag var inbjuden till en väns båt och var nästan tacksam att inte ha ansvaret i villervallan som rådde på ankarplatsen, ett område som normalt är tomt på ankrade båtar.



att kättingen kan trassla in sig i ankaret och förhindra att det gräver ner sig.

Att ligga ovanför vald plats fungerar om det inte blåser då det annars är svårt att hålla båten stilla i vindögat. Då underlättar det att frifälla ankaret snabbt så inte fören hinner blåsa ur position. Den metod jag oftast använder själv är att starta backandet en liten bit framför platsen där jag vill ha ankaret, hur långt framför beror på hur djupt det är och hur mycket det blåser. Ju djupare och blåsigare, desto längre fram innan jag backar för att ha bättre kontroll. Sedan gäller det att släppa ankaret en bit innan fören passerar, ju djupare desto tidigare, och då göra det med fritt fall. Det kan vara svårt om man är ensam ombord eftersom man då oftast använder en fjärrkontroll som matar ut kättingen med ankarspelet. När jag är ensam föredrar jag den första metoden, att stanna ovanför platsen och raskt gå fram på fördäck och frifälla ankaret och låta vinden sköta om backandet. Med två personer så kan fördäcksgasten göra bedömningen när ankaret ska fällas, när väl platsen för ankaret är bestämd och kommunicerad. Om man har en släpjolle i vattnet gäller det att inte glömma bort att antingen korta jolletampen eller ta fram jollen och binda den midskepps. Att trassla in jolletampen runt propellern är ingen höjdare under en ankringsmanöver.

För att förbereda för ankringen ska ankaret hänga över ankarklyset så det kan falla av egen tyngd. Man måste då lossa på kättingen en bit. Om klyset är rätt konstruerat ska det räcka med att lösgöra ankaret och mata ut en bit kätting för att det ska hamna i rätt läge, men ibland kan man behöva hjälpa till manuellt. Det händer att ankaret inte vill falla fritt när ankarspelets broms lösgörs. Det kan bero på friktion i ankarspelet, men vanligare är att kättingen har trasslat in sig i kättingboxen. Det brukar lossna med ett par kraftiga stamp med foten på kättingen, därför är det bra att fördäcksgasten har skor med sulor. Alternativet är att i början hjälpa till med

att mata ut kättingen med motorn tills tyngden blir så stor att ankaret faller fritt. Man kan också använda motorn för att släppa ankaret utan att lossa friktionen. Det går dock ofta för långsamt om kättingen behöver matas ut snabbt. I värsta fall kan ett besök i kättingboxen bli nödvändigt för att frigöra kättingen.

2. Låta kättingen löpa ut

Sedan ska kättingen löpa ut medan båten backar. Om fören faller ner från vindögat finns två alternativ: antingen låta den falla av fritt och fortsätta låta kättingen löpa ut, eller tillfälligt dra åt bromsen gradvis på ankarspelet tills fören börjar svänga upp mot vindögat, och då släppa kättingen fri igen. Det går inte att göra för tidigt med för lite kätting ute, då har ankaret inte fått en chans att gräva ner sig. Att bromsa kättingen tillfälligt för att sedan snabbt släppa är bra att göra ungefär halvvägs för att få ankaret i rätt vinkel för att gräva ner sig. Om fören faller av brukar jag låta det hända och låta kättingen löpa ut till lagom längd, men många av dagens båtar har bogpropeller vilket gör att det går betydligt lättare att hålla fören i vindögat. Om det inte blåser får man hjälpa till med motorn att "backa" ut kättingen. När väl kättingen fått fart ut brukar den löpa ut problemfritt. Om kättingen stannar så gäller det att stampa till på den eller hjälpa till med elmotorn.

3. Stoppa kättingen försiktigt och med rätt längd

När nu ankaret har hamnat på avsedd plats och kättingen löper ut så är nästa åtgärd att stoppa kättingen när lagom längd har löpt ut. Vad som är lagom längd beror dels på djupet där man ankrar, hur skyddad ankarplatsen är, hur stort svängrum det finns och vilken typ av botten man ankrat i. Minimum är tre gånger djupet, men helst bör det vara fem gånger djupet (minst sju med lina) beroende på förhållanden. Speciellt i byig stark vind med en båt som seglar mycket på ankaret blir det

hårda ryck i kättingen och då behövs så mycket kätting som möjligt. Om det är en stark stabil vind där vågor kommer åt gäller det också att ha mycket kätting. Vågornas lyftkraft kan rycka upp ankaret om det inte finns den flexibilitet som en lång kätting kan ge. När man bestämt hur mycket kätting som ska vara ute ska ankarspelets friktionsbroms långsamt skruvas åt för att undvika kraftiga ryck. Båten kommer då sakta att lägga sig med fören mot vinden om ankaret inte draggar. Om man vill öka chansen att få fäste kan man släppa ut mer kätting än vad man planerar att slutligen ha. Då fås en bättre vinkel för ankaret att fästa, och när det väl har fäst kan man ta hem på kättingen till lämplig längd. En del ankarspel har en räknare installerad där man ser hur många meter kätting som gått ut, men även ett sådant ankarspel är det bra att komplettera med markeringar på kättingen.

4. Backa på ankaret för att säkra greppet

När båten lagt sig tillrätta i vindögat är det dags att försiktigt testa ankaret. När kättingen börjar bli sträckt lägger man i backen och ökar sakta motorvarvet. I början kommer båten sakta att vandra akterut medan kättingen sträcks upp, och ofta också åt ena hållet beroende på propellereffekt (åt babord om man har en högergående propeller). Om ankaret har fått grepp ska rörelsen upphöra och båten lägga sig still med fören mot vinden när kättingen är sträckt. Då tar man ut en enslinje i land tvärs båten. Ju längre avståndet är mellan det främre föremålet (till exempel ett ensamt träd eller liknande) och det längre bort (till exempel ett hack i berget eller liknande), desto bättre. Sedan ökar man varvtalet ytterligare lite i taget tills det känns säkert. (Hur högt varvtal beror på omständigheter som typ av motor, förväntad vind, bottenbeskaffenhet och hur skyddad ankarplatsen är, men hälften av det maximala motorvarvet är en riktlinje, om man förväntar sig mer besvärliga förhållanden.)

För att ytterligare försäkra sig om att ankaret grävt ner sig kan förgastan sätta tårna på

kättingen medan man backar. Det brukar kännas tydligt om ankaret eller kättingen hoppar, skrapar i botten eller vibrerar på olika sätt, säkra tecken på att man draggar. Det ska vara stumt utan några skakningar i kättingen om man har ett bra grepp. Man kan också titta på dragvinkeln mot ankaret. Stämmer det med dina beräkningar av djupet eller ligger kättingen runt någonting (ett korallhuvud eller sten) på botten?

Om man draggar har man två alternativ. Det första är att dra ner på varvtalet och släppa ut mer kätting, och sedan sakta öka varvtalet igen för att känna efter om man då fått grepp. Dels får man bättre dragvinkel, men man kan också ha tur att ankaret draggar från ett område med hård botten till ett område där det lättare får grepp. Det andra och rekommenderade alternativet är att ta upp ankaret och starta proceduren från början igen. Det senare är det säkraste sättet då anledningen till svårigheten kan bero på att något fastnat mellan flyn och lägg, eller att kättingen snott sig runt ankaret. Då spelar dragvinkeln ingen roll. På ankarplatser med lite besvärlig botten får man räkna med att göra flera försök och då kan det nya försöket lyckas trots att det görs på exakt samma ställe som det första. Det är inte bara skicklighet som avgör om ankringen ska lyckas, lite tur måste ett bra ankare ha.

En sista säkerhetsåtgärd kan vara att ta på sig ett cyklop och i vattnet följa kättingen bort mot ankaret och okulärt se om det grävt ner sig. På de flesta ankarplatser kan man se botten på ett djup på mellan 5 och 10 meter. Om allt ser bra ut, ankarflyna har börjat gräva ner sig, kan man unna sig en Poseidons Splash – kall dryck av valfri modell.

När ankaret känns tryggt på plats kan nästa steg vara att sätta på en "snubber line". Om vinden förväntas bli hård och byig kan också en ankarvikt monteras och ett ankarsegel sättas. Man kan också använda en triplina/ankarmarkör, den måste dock sitta på redan då ankaret fälls.

Reservankare

Ibland är det nödvändigt att lägga ut ett andra ankare. Normalt läggs de i en hanfot i cirka 30 grader (60 grader totalt) mot vinden när riktningen är stadig och förhållanden kräver det. Det kan vara stark vind eller ovanligt mycket vågor. Reservankaret brukar vara utrustat med en bit kätting, minst 5 meter bör det vara, och lina. Bra är om lina är längre eller minst lika lång som kättingen. Det behövs då ankarvinkeln bör vara mindre (och tampen längre) när en lina används, men framför allt ger det mer utrymme för att manövrera när reservankaret lagts i. Om man vet med sig att två ankare behövs kan det vara lämpligt att starta med reservankaret. Välj plats och lägg i det och backa sedan enligt principen som tidigare beskrivits, fast utan ankarspelet. När det känns att det fått grepp kör man framåt samtidigt som lina släckas så att båten kan röra sig fritt, kontrollera dock att den inte hamnar under båten och fastnar i propeller eller runt köl eller roder. Kör upp till platsen där det andra ankaret ska fällas och fäll det enligt samma principer som för vanlig ankring. När huvudankaret har greppat regleras reservankarets tamp så belastningen blir jämn mellan ankarna.

Även i tidvatten ankrar man ibland med två ankare, huvudankaret förut och reservankaret akterut, vilket gör att man ligger still även när strömmen från tidvattnet vänder, en så kallad Bahamian Mooring (används ofta på Bahamas). Principen för att lägga ankarna liknar den för två ankare mot vinden, men istället för att lägga ankarna i en hanfot till lovart lägger man ett i den rådande strömriktningen och det andra åt motsatt håll, bägge läggs fast i fören. För att undvika att reservankarets tamp fastnar i roder och köl när tidvattnet gör att båten vänder bör en ankarvikt användas på tampen. Ordningen man lägger dem i är lite beroende på hur mycket kätting respektive tamp man har. Med kort tamp och lång kätting kan det vara bättre att börja med huvudankaret. Och

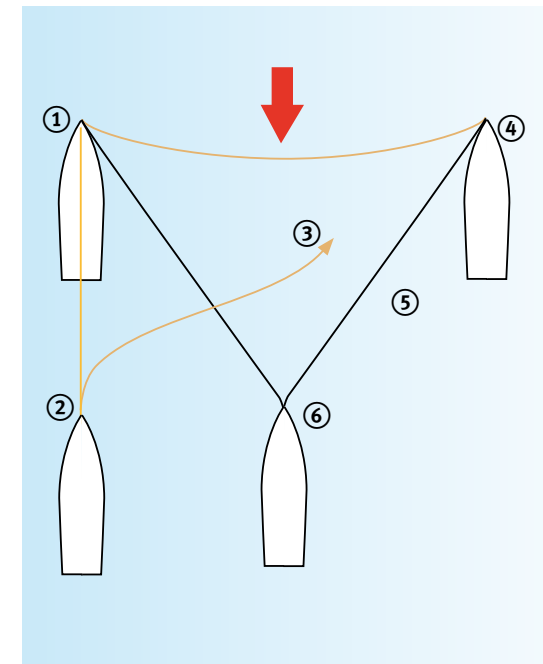
det är lättare att lägga huvudankare och sedan glida med strömmen för att lägga reservankaret.

Ett ibland enklare sätt är att lägga ner reservankaret i jollen och ro/köra ut det på plats, antingen med hela ankartampen i jollen för att när det väl lämpats överbord köra tillbaka med tampen. Då blir det trögare på tillbakavägen. Eller genom att binda fast tampen i båten och köra ut med ankaret medan tampen löper ut. Med en större båt blir det tungt att hantera ankaret och då kan man ta hjälp av ett fall som fästs i ankaret när man lyfter ner det i jollen.

Man kan även lägga ut två ankare på samma kätting när man väntar hårdare vind. Det ger inte bara huvudankaret en bättre dragvinkel att gräva ner sig, det fungerar också som en effektiv ankarvikt med större flexibilitet i kättingen. Även om det inte gräver ner sig så undviker man inte bara rycken i ankaret, man minskar också båtens tendens att segla på ankaret. Tekniken är att när cirka en tredjedel av kättingen lagts ut fästa det andra ankaret med ett schackel (och säkra schacklet med ett buntband eller ståltråd) innan resten av kättingen får löpa ut. Det är lite arbete men det är väl värt det när det blåser upp.

Ta upp ankaret

Det finns mindre båtar, eller båtar som tillhör traditionella seglare, som seglar loss sitt ankare och tar upp det med handkraft eller på sin höjd en manuell ankarvinsch. Men de flesta startar motorn och tar upp ankaret med hjälp av sin el- eller hydrauldrivna ankarvinsch. Med motorn igång ansträngs batterierna mindre när man använder vinschen. Det går också bra att sakta köra framåt med motorn så att inte ankarvinschen får dra upp båten mot vind och vågor. Dels drar det mer på batterierna med ett stort motstånd, det sliter också på ankarutrustningen, både kätting och ankarvinsch. Det gäller att inte köra för snabbt då kättingen blir slack och en



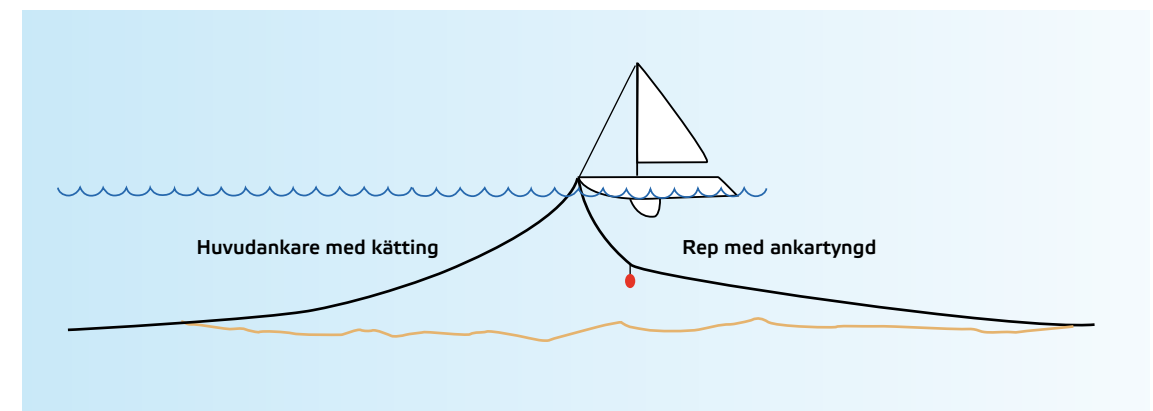
Om man vill ankra med två ankare är det bäst att lägga dem i en hanfot mot vindriktningen.

1. Lägg det första ankaret (oftast reservankaret).
2. Backa fast ankaret.
3. Kör upp åt sidan till samma höjd som ankaret.
4. Släpp det andra ankaret.
5. Backa ner på det andra ankaret med slack i ankartampen från det första.
6. Reglera längden på ankartamparna så draget blir jämnt fördelat.

vindby lätt tar tag i fören och gör så att båten faller av och driver ner åt sidan. För att underlätta för rorsman är det bra om fördäcksgasten pekar i riktningen som kättingen/ankaret ligger. Bra är också om personen på fördäck kan informera rorsman om när ankaret är loss från botten, när det har passerat ovanför vattenytan och när det ligger fast i ankarklyset. Mer om detta under Den tysta kommunikationen på sidan 171.

Om ankaret inte vill släppa från botten så kan det antingen vara nedgrävt djupt, eller så har det fastnat bakom en sten eller ett korallhuvud. I klart vatten kan man se vad som orsakar problemet. I bägge fallen är den första åtgärden att försöka ändra dragriktningen från den som varit när ankaret fastnat. Om ankaret grävt ner sig ordentligt kan det lossa om man "bryter" upp det, bänder det åt motsatt håll. Lättast är att göra fast ankaret med en spänd kätting och sakta köra framåt. Vågor som gör att fören går upp och ner hjälper också till med en större kraft än motorn. Om ankaret bara sitter fast brukar den

Bahamian Mooring kan användas när vinden förväntas vända eller tidvatten kommer att ändra dragriktningen. Lägg först huvudankaret och släpp ut så mycket kätting som behövs. Lägg det andra ankaret och ta hem på huvudankaret så båten ligger ungefär i mitten. Använd gärna en ankartyngd på reservankaret för att undvika trassel.



åtgärden räcka. Om det är fastkilat under en sten eller ett korallhuvud kan ankaret behöva dras ut baklänges, då räcker inte alltid den uppåtriktade kraften från fästet för kättingen. Man kan pröva lite olika dragvinklar, men det är då triplinan kommer till sin rätt om en sådan finns monterad. Den gör så att det går att dra ankaret "baklänges" och därmed ut från sin fastkilade plats. Annars är det på med snorkelutrustning, eller dykutrustning om det är riktigt djupt, för att få loss ankaret manuellt.

Med två ankare är det lämpligt att börja med huvudankaret såvida man inte ska ta upp reserv-

ankaret med jollen. De allra flesta ankarspel har en del på trumman som kan användas för rep, om kättingdelen kopplas loss. När huvudankaret är beslaget kan man lossa på kättingdelen och ta hem ankartampen till reservankaret med vinschen. När ankaret tas bort med hjälp av jollen är det viktigt att lyfta från jollens akter, där den är bärigast. Man behöver inte lyfta upp ankaret i jollen utan låta det hänga i kättingen över akterspeglin. Det fungerar att ro eller köra med utombordaren. Bekvämast är att bli indragen med ankartampen av någon ombord. Väl vid båten kan ett fall göra resten av lyftjobbet.



Men i alla lägen behövs inte ankare, som när det finns träd att binda fast vid och kraftiga vindbyar kommer från olika håll. Som här i Patagonien i en caleta – en liten ankringsvik. *Artemisia*, en Långedrag 35, har fem linor i land men inget ankare. Båten ligger då stilla i vindbyarna som kommer från olika håll och i en nödsituation kan ankarplatsen lämnas snabbt utan att man behöver trilskas med att ta upp ankaret.

Den tysta kommunikationen

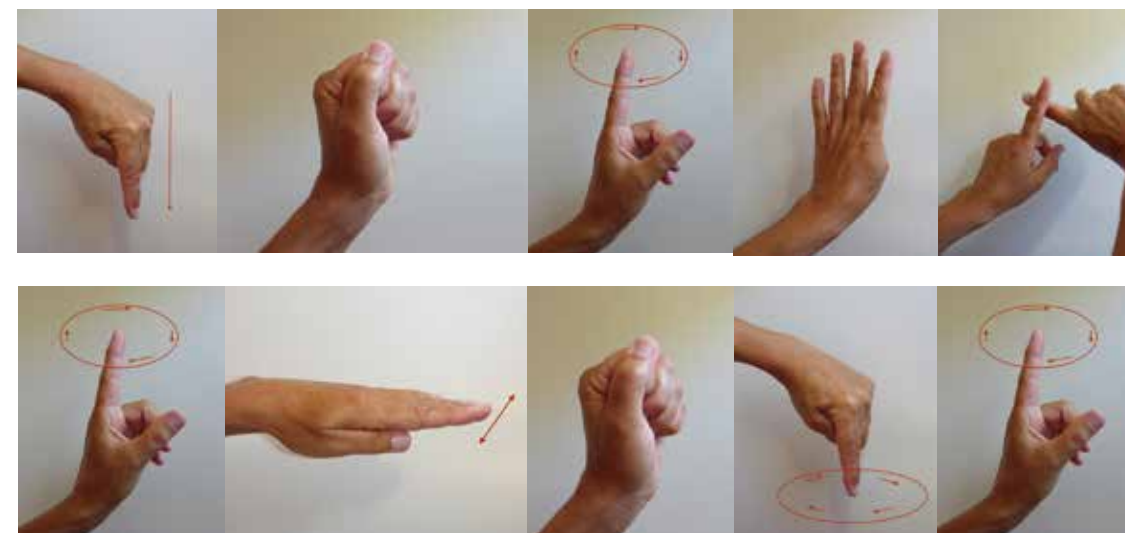
När man ska ankra kan luften vara fylld av ljud från vinden, fladdrande segel och motorljud. Speciellt på lite större båtar kan det vara omöjligt att på fördäck höra vad rorsman säger. Det börjar bli vanligt att använda en lokal komradio med hörlurar för att få till en bra kommunikation. Oavsett detta är det bra att kunna kommunicera med tecken ombord. Att komma överens om några teckens betydelse kan underlätta kommu-

nikation betydligt, och själv njuter jag av att se en samtränad besättning som bara genom små fingertecken får alla moment under ankringen att se enkla ut.

Nedan finns några tecken som jag använt mig av och vad de symboliserar. Hitta gärna på egna varianter, även för fler situationer. Det viktigaste är att de som använder sig av tecknen vet vad de betyder.

För rorsman

1. Släpp ner ankaret (en nedåtrörelse med handen med sträckt pekfinger)
2. Gör fast (en höjd knuten näve)
3. Ta upp ankaret (en cirkelrörelse med en höjd hand med sträckt pekfinger uppåt)
- 4–5. Fyra och en halv markeringar ut (45 meter) (fyra fingrar i luften följt av vänster pekfinger delat på mitten horisontellt av höger pekfinger).



För fördäcksgasten

Vid upptagning av ankare:

1. Ankaret har släppt från botten (en cirkelrörelse med en höjd hand med sträckt pekfinger uppåt)
2. Ankaret är lyft upp till vattenlinjen (en horisontal rörelse med en öppen handflata)
3. Ankaret är fast i ankarklyset/ankarvinschen är låst (en höjd knuten näve).

Vid ankring:

4. Kättingen är på väg ut (en cirkelrörelse med en höjd hand med sträckt pekfinger nedåt)
5. Kättingen på väg upp (en cirkelrörelse med en höjd hand med sträckt pekfinger uppåt)