

Ankra på svaj

Särtryck (10 sidor) ur **Ankarplatser i Bohuslän**, utgiven av SXX Västskustkretsens Hamn- och ankarplatskommitté, 2017.

Att en vacker sommareftermiddag

ankra upp för natten i en lugn och skyddad vik, ger en rofylldhet och en närhet till naturen som man sällan upplever i våra, numera ofta semestertrånga, naturhamnar. Vore det inte spännande att prova detta, en lugn och fin sommarkväll när du tycker att det är överfullt i din tilltänkta naturhamn?

Det finns säkert många som vill men inte riktigt vågar. Tänk om ankaret släpper ...

Vi skall här försöka ge några råd som förhoppningsvis hjälper till att ge dig en lugn och ostörd nattsömn.

Ankartyper

Det finns en uppsjö av olika ankartyper på marknaden, och det kommer hela tiden nya. De första ankartyperna var helt enkelt en tung sten fäst i en lina till båten. Snart insåg våra förfäder att om ankaret kunde gräva ner sig i botten fick man ett både effektivare och lättare ankare. Man försåg då sina tyngder med olika typer av ankarflyn. Mycket av ankarutvecklingen sedan dess har ägnats åt att förfina greppförmågan och samtidigt minska tyngden.



Tycker du att det låter spännande att svajankra – men vill börja med att pröva på upplevelsen av en natt på svaj under betryggande former?

Då rekommenderar vi att du provar någon av Kryssarklubbens bojar på Västkusten. Vi har mer än 80 bojar utmed kusten. Om du uppfyller våra enkla regler för bojutnyttjande är du hjärtligt välkommen att känna det lugn och få de naturupplevelser som är en stor del av charmen med ankring!

Vilket ankare är nu bäst?

Det går inte att säga, eftersom det finns så många olika förutsättningar, olika båttyper, olika ankarbottnar och olika stora plånböcker. De nyare ankartyperna är alla skyddade av patent och tillverkas bara av det företag som äger patentet. Å andra sidan innebär det att de oftast tillverkas med en bättre process som är kvalitetssäkrad. För de äldre ankartyperna där patenten gått ut, som till exempel Bruce, CQR och Danforth finns det många tillverkare av kopior. Tyvärr är det varierande kvalitet på dessa kopior. De kanske är gjutna istället för smidda, tillverkade med sämre stålqualität och med sämre galvanisering. Så om du hittar ett begagnat originalankare i rätt storlek så är det ofta bättre än en ny tillverkad kopia.

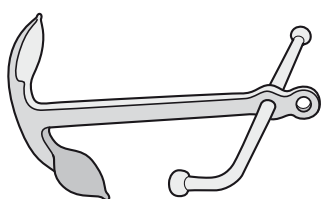
Om du har utrymme rekommenderar vi att du har två ankare av olika typer med ombord. Olika ankare passar olika bra på olika botten-

typer, och dessutom är det alltid bra att ha en reserv. Hårda botten kräver vassa, grävande ankare, medan det på mjuka botten fungerar bättre med mer skålformade.

Vilken storlek skall man ha på ankaret?

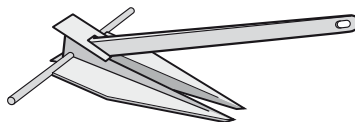
De flesta tillverkare och försäljare av ankare har rekommendationstabeller. De baseras antingen på båtens längd eller på displacementen. Vår erfarenhet är att dessa rekommendationer ofta ligger lite lågt. Med en eller två storlekar större sover man mycket bättre.

Rostfria ankare och rostfri kätting är dyrare än galvad, men det är mycket lättare att hålla de rostfria alternativen rena. Lera och mudd fastnar inte så lätt. Rostfri kätting stuvlar sig också bättre i ankarboxen, det blir inte lika lätt en "kättingpyramid".

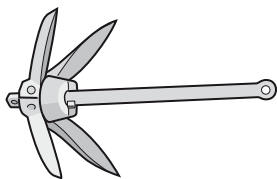


Stockankaret är det traditionella ankaret. Typen har förekommit i många hundra år, men är inte så

vanligt på fritidsbåtar idag. För att detta ankare skall få ett gott grepp måste det vara tungt, flera gånger tyngre än moderna lättviktankare.

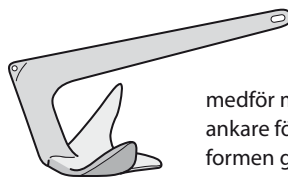


Danforth är en typ av lättviktsankare som får sin goda gripförmåga genom att de breda flyna gräver ner sig i sand och lera. I förhållande till sin storlek och vikt hittar man inget ankare med bättre hållförmåga, men även detta ankare kan ha problem med nytt grepp vid en vindkantring.

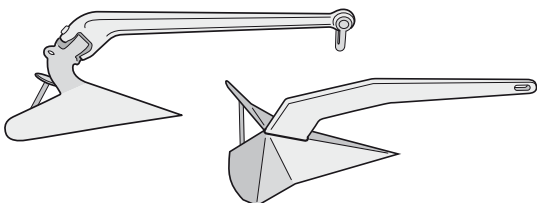


Draggen är populär bland småbåtsägare eftersom den hopfälld inte tar så stor plats ombord. För att fästa ordentligt måste dock

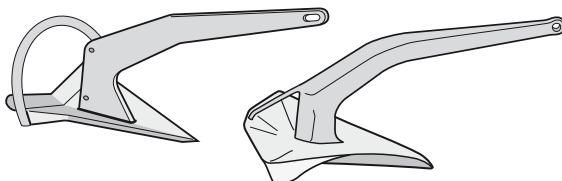
även en dragg vara ganska tung, och de fällbara flyna utgör en klämrisik. Draggen kan inte rekommenderas för svajankring, eftersom den har svårt att gräva ner sig igen efter en vindkantring.



Bruce-ankaret är mer skopformat och saknar rörliga delar, vilket medför mindre klämrisik. Ett bra ankare för de flesta botten typer, men formen gör det svårstuvat, om man inte har en ankarrulle i fören. Även detta ankare kan ha problem med nytt grepp vid en vindkantring.



CQR, Delta och liknande ankare är plogformade för att kunna skära ner sig i botten. Ett av de vanligaste ankarna bland fritidsbåtar. Om de vrids loss på grund av vindkantring sätter de sig ofta bra igen.

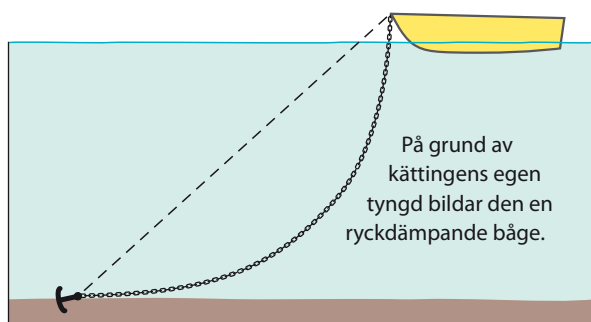


Det har på senare tid utvecklats en ny typ av skopformade ankare, som till exempel **Spade, Ultra, Bügel** och **Rocna**. De karakteriseras av stor tyngd långt ner på den spadformade delen för att lättare gräva ner sig. En del har även rollbygel för att hamna rätt vid ankarfällningen. De är alla utmärkte ankare, som passar på de flesta botten typer. De sätter sig också ofta bra igen efter en vindkantring.

Kätting och lina

Förbindelsen mellan ankaret och båten är antingen lina eller kätting. För den som då och då vid fint väder ligger på svaj utmed kusten duger lina av tillräcklig styrka utmärkt. Den som ankrar ofta under olika vädertyper ligger säkrare med kätting.

Linan bör vara 3-slagen polyester eller 8-flätad polyamid (multiplait nylon), som båda sjunker och har utmärkt fjädring. Multiplait-linor är mycket bra – dels fjädrar de mer än en 3-slagen lina, dels trasslar de sig mindre. Välj en ankarlina som är bekväm att hantera, minst Ø 12 mm, gärna Ø 14 eller mer.



Använd aldrig flytlina vid ankring eftersom den kan fastna i roder eller propellrar, de egna eller andra båtars. Närmast ankaret bör man ha 5–6 meter kätting även om man har lina som huvudalternativ. Den hjälper till så att man får bättre dragriktning mot ankaret, tar till viss del upp ryck, och skyddar även linan mot skav på botten.

Lina bör man även skydda mot skav där den går över relingen. En uppslitsad plastslang som träs över ankarlinan fungerar bra. Se bara till att säkra slangstumpen med en bit tunn lina så den inte försvinner överbord.

Det är mycket viktigt att man gör fast den fria ändan av ankarlinan eller kättingen i båten! Det är inte utan orsak den heter ”the bitter end” på engelska. Det är mycket retligt att se den försvinna över bord. Kätting skall man inte schackla fast i båten, utan använda ett par meter lina i stället. Då har man möjlighet att snabbt kapa den i ett besvärligt läge på grund av väderförändringar.

Om man fäster en boj eller fender i ändan, innan man låter den gå över bord, har man chans att hämta ankaret och kättingen vid ett senare tillfälle.

Hur grov lina/kätting bör man ha?

Man kan finna rekommendationstabeller från tillverkare och försäljare.

Skall man ha en svirvel mellan ankare och kätting?

Fördelen är att ankare mycket lättare kommer upp rättvänt på ankarrullen när man tar hem det. Men tänk på att svirveln ofta blir den svagaste länken. Man måste noga studera specifikation på arbetslast när man köper en svirvel, så att det matchar kättingens.

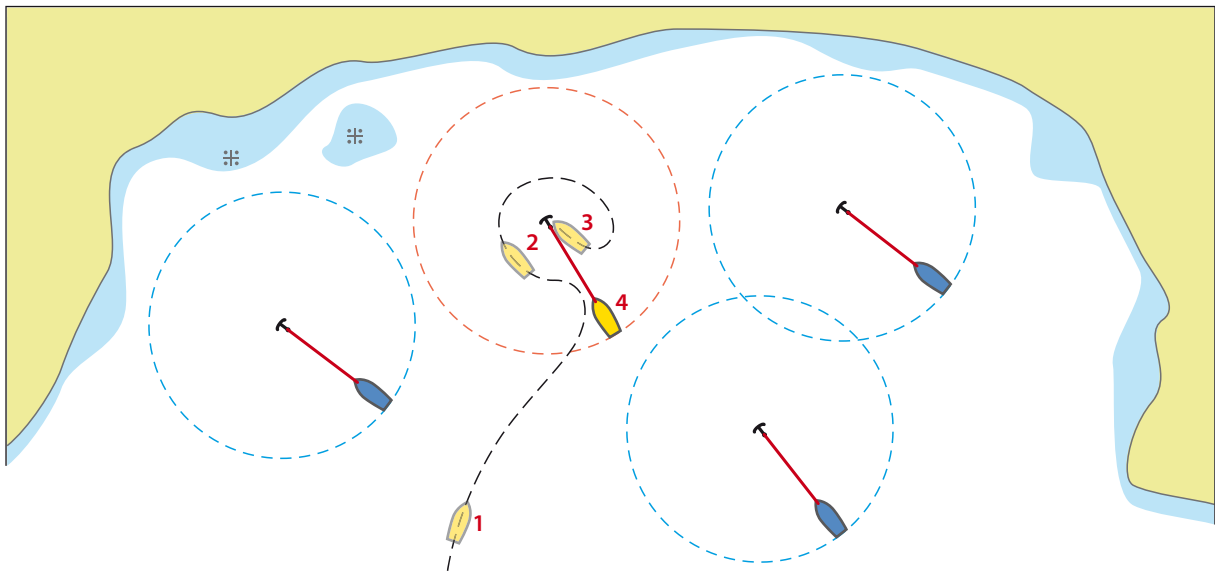
Ankarspel

Om man ankrar med kätting är ett ankarspel nödvändigt, kätting och ankare är tunga. Det finns manuella ankarspel, men vi rekommenderar elektriska. Det tar lång tid att ta upp ett ankare med manuellt spel och det tär på krafterna. Om man inte har ankarspel och använder lina är då ett tips är att använda en winch på masten, eller en skotwinch som hjälp.

Ankarspel är inte konstruerade för att ta stora laster. Därför skall man alltid avlasta ankarspelet med en kort lina som fästs i kättingen med en ankarkrok. Andra ändan beläggs på pollare i båten. Därefter släpper man ut någon meter kätting för att inte belasta ankarspelet innan man backar fast ankaret. På denna lina kan man gärna även fästa en gummidämpare av den typ som används vid förtöjning, för att få extra fjädring.



Vid upptagningen skall ankarspelet bara användas för att ta upp kätting och ankare, inte för att dra båten framåt. Dra fram båten med handkraft eller använd båtens motor.



Hur ankra?

Det som håller båten på plats är ankaret och vårt första råd är att skaffa ett bra ankare till båten. Vad som är ett bra ankare är ett mycket kärt diskussionsämne och nya ankartyper dyker upp varje år. I faktarutan om ankare går vi igenom olika ankartyper med för- och nackdelar. Eftersom de vanligaste ankarbottarna utmed Västkusten består av lera eller sand fungerar de flesta ankartyper oftast bra här.

När man nu, med bra ankringsutrustning, beger sig till en vacker lävik med god hållbotten så är vårt råd att man inte direkt hivar i sitt ankare, utan man ser sig först omkring i viken. Vad som är viktigt är att det inte bara är vindlä utan även skydd mot sjögång. Vågor är mer påfrestande än vind för ankarets hållförmåga.

Att ha kännedom om väderläget och prognoserna för den närmaste tiden är självklart. Ökande vind kan vara en riskfaktor, men ofta är en större vindkantring lömskare.

Ligger det andra ankarläggare i viken? Då måste man tänka på deras svajradier och lägga sig tillräckligt långt ifrån andra båtar. Det finns en oskriven uppförandekod när man ankra:

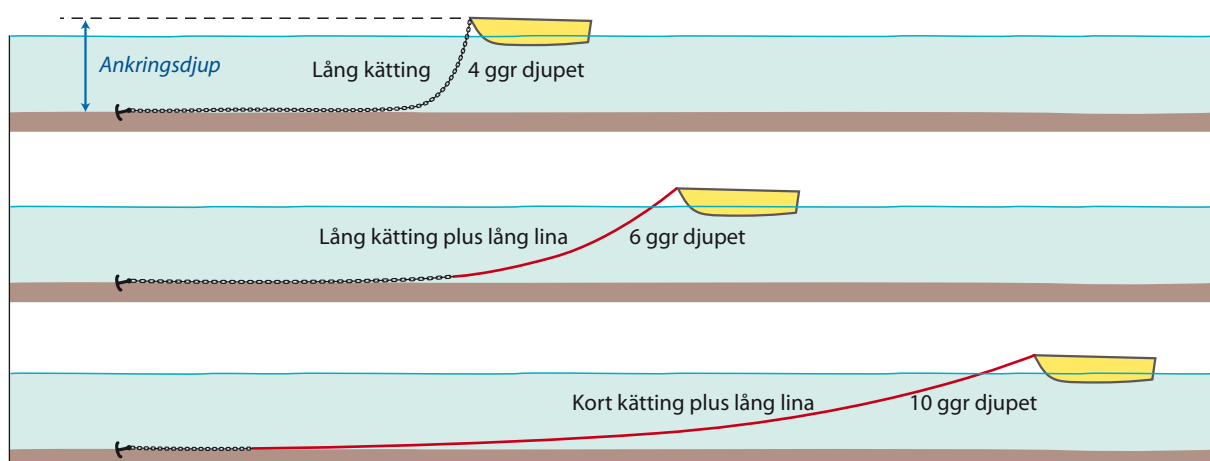
Den båt som kommer först väljer fritt plats. Den som kommer sist flyttar sig först, om båtarna kommer för nära varandra vid t.ex. en vindkantring.

Har man ekolod tittar man på det under en översiktsrunda i viken. Idealiskt är jämn och slät botten på djup kring 4–8 meter. Där är bevaxningen ofta mindre och botten inte lika lös som på grundare vatten. Ankaret har då bättre chans att greppa. Bra ankarbottnar är sand eller fast lera. Upplysning om botten typ hittar man i våra ankarplatsbeskrivningar eller på sjökortet.

När man hittat en bra plats går man sakta upp mot vinden, och anpassar farten så att man nästan är stillastående rakt över den utsedda platsen. När man börjar driva akterut låter man ankaret sakta glida ner mot botten och får på så sätt en bra bedömning av djupet, även utan ekolod. Därefter firar man sakta ut lina/kätting motsvarande 4–10 gånger djupet. Observera att djupet skall mätas från ankarullen och inte från ekolodsgivare nere i kölsvinet. För de flesta båtar får man lägga till 1–2 meter till det djup som ekolodet visar.



Hur mycket ska man släppa ut? Det beror på kättingens längd.

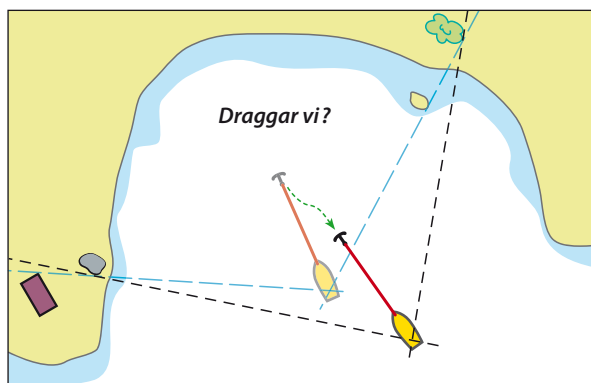


Belägg ankarlinan och låt ankaret sjunka ner i botten och fästa. Det är viktigt att man låter ankaret få tid att sjunka ner i botten. Börja inte backa för tidigt! Ge sedan sakta gaspådrag bakåt samtidigt som man iakttar några fasta punkter i land. Det underlättar om man kan hitta enslinjer åt minst två håll, till exempel en buske över en sten och liknande lätt identifierbara ting. Verkar båten ligga kvar ökar man sakta pådraget akteröver. Ligger båten fortfarande still med nästan fullt pådrag, så kan man sedan somna lugnt på kvällen!

Denna ankringsteknik är lämpligt att prova sig fram till under lugna förhållanden, så du lär känna dina ankare och hur de beter sig. Att dra fast ankaret på detta sätt kan verka extremt, men det ger den trygghet som ostörd nattsömn baseras på! Dessutom är det ofta så att ankaret kan fastna i en tångruska och verka sitta bra, men första vindby eller svallet från passerande båtar gör att det ger efter och båten draggas.

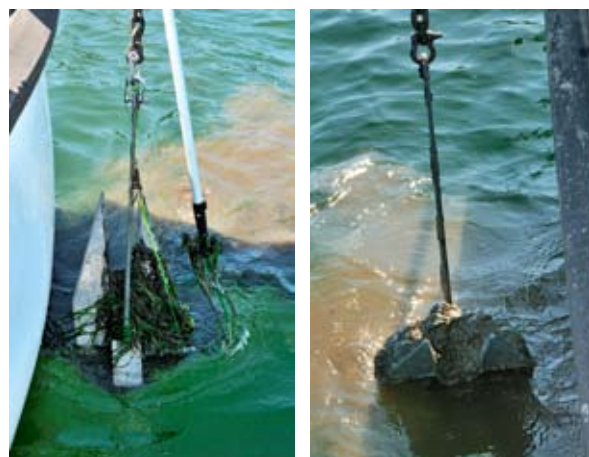
Om ankaret släpper under provdragningen, vad gör man då?

Erfarenheten visar att det är svårt att få ankaret att fästa ordentligt på nytt om man inte först tar hem allt och tar ombord ankaret för rengöring. Ofta visar det sig att tång, lera eller småsten har fastnat och hindrar ankaret att gripa. Efter rengöring gör man ett nytt försök, gärna på ett något djupare ställe. Då bör ankaret fästa. Håller ankaret fortfarande inte efter en provdragning med motorn bör man nog försöka i en annan vik, som har en bottentyp



Om man har en sjökortsplotter ombord finns det ofta speciella ankarvaktsfunktioner som larmar när båten rör sig utanför ett bestämt område. Det finns även ett flertal appar till mobiler och läsplattor med liknande funktioner.

Plotter ombord är även bra att ha om man på grund av vindkantring måste lämna ankarplatsen i nattens mörker. Har man då slagit på spårfunktionen när man gick in kan man med hjälp av spåret leta sig tillbaka ut och gå till en tryggare plats.

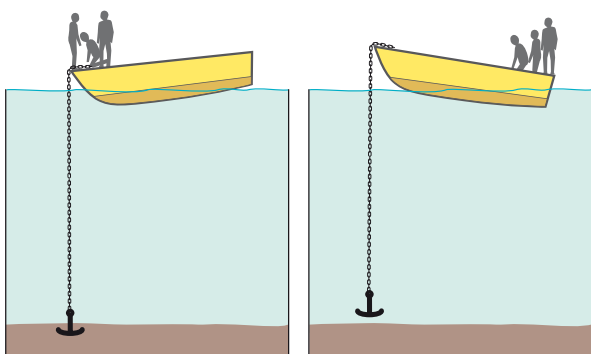


som bättre passar till det ankare man använder, eller byta ankartyp. Den vanligaste orsaken till att ankaret draggar är nog att man inte släppt ut tillräckligt lång lina/kätting, så prova med att släppa ut mer.

Om ankaret fastnar när man skall ta upp det, vad gör man då?

Ofta hjälper det att sträcka upp ankarlinan så den går rakt ner, lägga fast ordentligt och sedan med motorn köra förbi ankaret i motsatt riktning mot där man låg, och bryta upp ankaret.

Har man ingen motor, eller en för svag utombordare, kan man prova att väga upp ankaret. Med hela besättningen i fören sträcker man upp linan så mycket det går, och lägger fast linan. Sedan förflyttar sig hela besättningen akterut. Det är ofta tillräckligt för att ankaret skall lossa. Upprepa vid behov.



Här på västkusten är det ofta lera eller sand på botten, men om ankaret fastnat mellan stenar kan det bli besvärligt. Vet man om att det är en sådan riskbotten, kan man förbereda med en boj och tunn lina längst fram på ankaret, och sedan dra upp det baklänges vid upptagningen. Bojen visar också andra var ankaret ligger. Använd aldrig flytlina, den kan fastna i egen eller andras propeller.

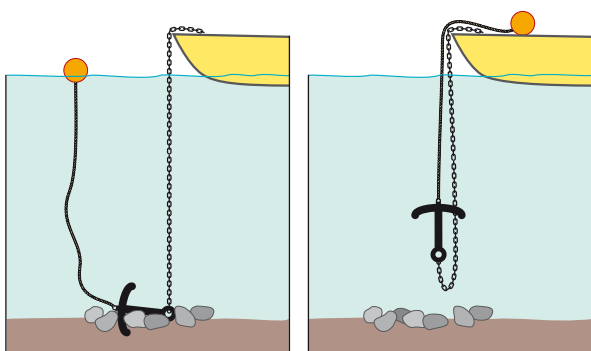
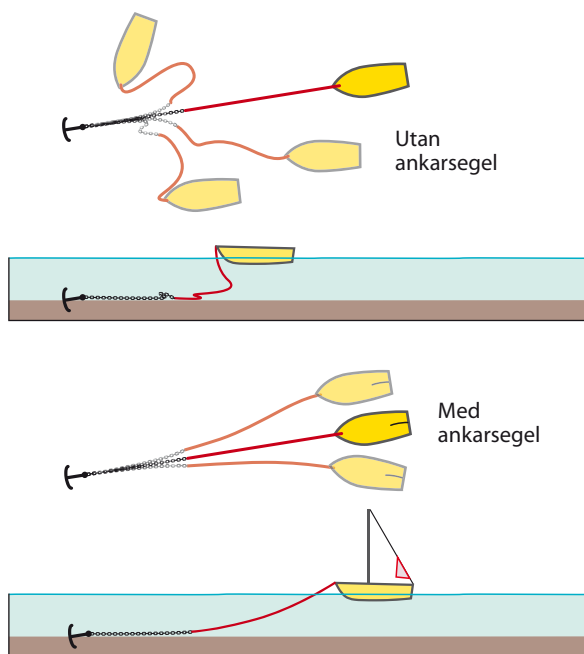


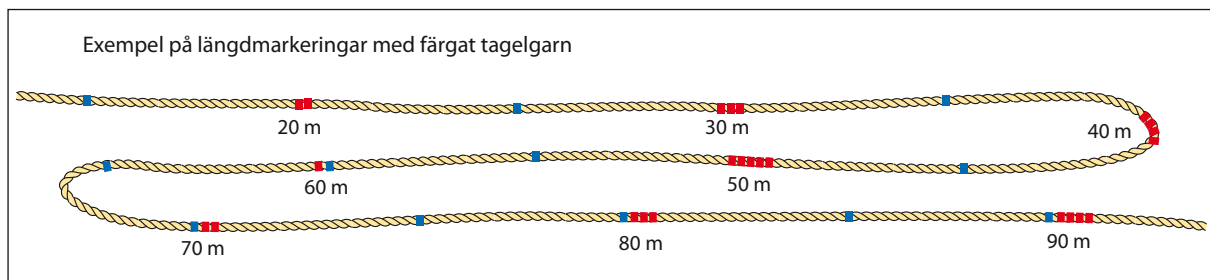
Bild: Annika Koch & Björn Christensson

Ankarsegel

Ett ankarsegel hissat på akterstaget gör att båten ligger mer stabilt i vindögat och inte seglar ut åt olika håll, och belastningen på ankaret minskar. Båten rör sig över en mindre yta, vilket är bra om det ligger flera båtar i viken.



Det finns avancerade ankarsegelskonstruktioner utformade som plogar och liknande. Ett plant enkelt segel visar sig också fungera. Eftersom ett ankarsegel inte skall ha några avancerade aerodynamiska egenskaper kan man lätt tillverka ett sådant själv av ett gammalt segel eller en presenning.

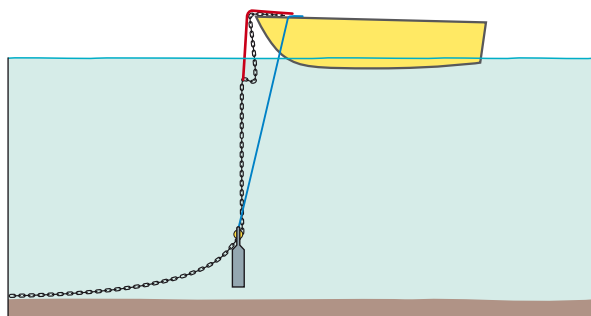


Hur långt?

Det är ofta svårt att avgöra hur mycket lina eller kätting man släppt ut, därför är det bra att märka upp dem med färgade garn eller buntband. Ett märke på var femte meter brukar vara lämpligt. Närmast ankarbollen kan man märka upp tätare och använda ankarlinan/kättingen som ett grovt handlod. Det kan vara bra att ha denna uppmärksningen lättillgängligt noterad, så att alla i besättningen vet vad som gäller.

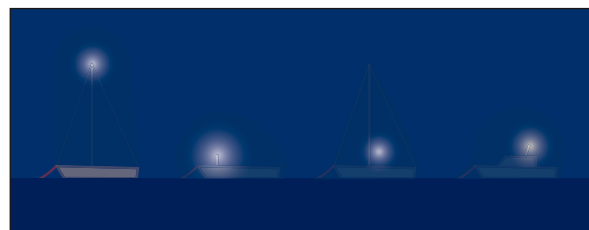
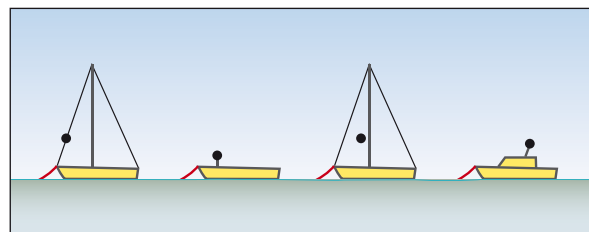
Ankartyngd

Att släppa ner en ankartyngd, på ungefär 10 kg eller mer, utmed linan eller kättingen minskar svängraden och belastningen på ankarbollen. Ankartyngden släpps ner längs linan eller kättingen till strax ovanför botten. Om man inte har en ankartyngd kan man använda en hopfälld dragg eller någon annan lämplig tyngd.



Ankarboll och ankarlanterna

Enligt de internationella sjövägsreglerna skall ankrade båtar och fartyg markera med en ankarboll (dagersignal) eller runtlysande vitt ljus (mörkersignal) att de ligger för ankar. Segelbåtar har ofta ankarlanterna i masttoppen, som syns dåligt i trånga ankarvikar. Använd då hellre en ankarlanterna på lägre höjd, som gärna får belysa delar av överbyggnaden.



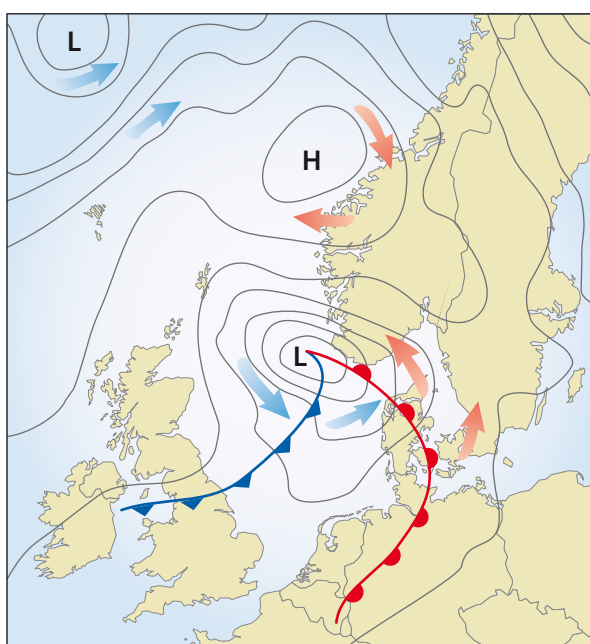
Även om det på inre svenska vatten finns ett undantag från detta krav, att båtar skall markera att de ligger för ankar, så är ankarljuset bra för säkerheten. Varje år händer det olyckor när överförfriskade människor i snabba motorbåtar kör rakt in i mörklägda ankarliggare, ibland med dödlig utgång.

”Botemedlet för allt är saltvatten – svett, tårar eller havet.”

Karen Blixen

Väder, vind och ankring

Det viktigaste rådet vad gäller väder och vind är att ofta kolla på aktuella prognoser, så att man alltid har en uppdaterad bild av väderläget och kommande förändringar. Detta gäller ju alltid när man är ute i en liten båt på havet, men är speciellt viktigt när man ankrar eftersom en vindvridning och åtföljande vindökning kan vrida loss ett ankare från botten.



Här i våra farvatten kan man få aktuella prognoser från en mängd olika källor: Sveriges radio P1, VHF arbetskanaler med detaljerade kustprognoser, olika appar för mobiltelefoner och översködliga webbsidor hos de meteorologiska instituten – bland annat SMHI, DMI och YR. Den mer avancerade kan plocka ner och tolka GRIB-filer på sin dator. Man kan få prognoser som sträcker sig flera dygn framöver, och åtminstone för de närmaste 2–3 dagarna är de ofta mycket tillförlitliga.

Faror när man färdas i liten båt på havet är bland annat åska, stark vind och stora vågor samt dimma. När man ankrar på svaj är det samma faror man skall se upp för, och genom att hålla koll på flera väderprognoser kan man få hjälp att förutse dem. Sommaren, från slutet av maj till slutet av augusti, brukar ju vara den bästa tiden för att undvika dessa väder-

fenomen på västkusten, men ett par ordentliga sommarkulingar brukar det bli varje år. Dessutom kan de första höststormarna dyka upp redan i slutet av augusti.

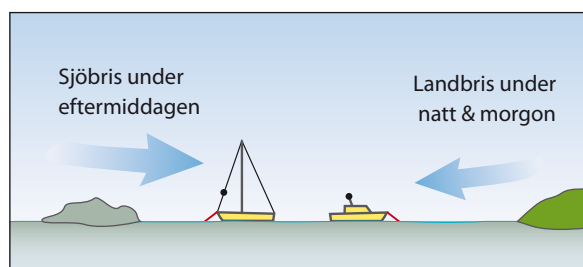
Sjögång

Det lömskaste och farligaste när man ankrar är hög sjögång. De ryck som blir i ankarlinan rycker ofta upp ankaret om man inte använder tillräckligt lång lina och/eller kätting.

Populära ankarplatser ligger vanligen i sjölä, men se upp med svall från tyngre yrkestrafik och buskörande motorbåtar. Även små dingar kan dra upp ett avsevärt svall och i bland har de som sport att köra nära ankarliggare.

Vind

Vindstatistik insamlad under många år visar att sommartid är den vanligaste vindriktningen på västkusten mellan syd och väst. I södra delen med mer övervikt för de mer sydligare vindarna, och i norra delen är det mer övervikt av västliga vindar. Däremot kan man inte säga att det aldrig blåser från de andra väderstrecken, men det är mindre vanligt och oftast svagare vindar. Man måste även komma ihåg att denna väderstatistik är ett genomsnitt över flera år och de flesta har väl någon gång upplevt en ovanlig ostlig kuling även under sommarmånaderna. Statistiken visar även att det under sammanlagt cirka 1,5 % av tiden är stiltje!



Sjöbrisen är ett vanligt fenomen under sommardagar med vackert och soligt väder. Denna vind följer ofta solen. På efternatten och morgonen blåser det ofta en svag ostlig landbris som under dagen vrider till syd och framåt eftermiddagen blir en sjöbris från väst och

Prognos för Skagerack

Sydväst 5-10. Från mitt på dagen väst eller nordväst och något ökat. Till imorgon bitti åter sydväst och 5-10. Måttlig till dålig sikt med tregn och risk för dimma. I eftermiddag siktförbättring med början nordvästra farvattnen.

Senast uppdaterad: idag 04:11

Sjövarningar

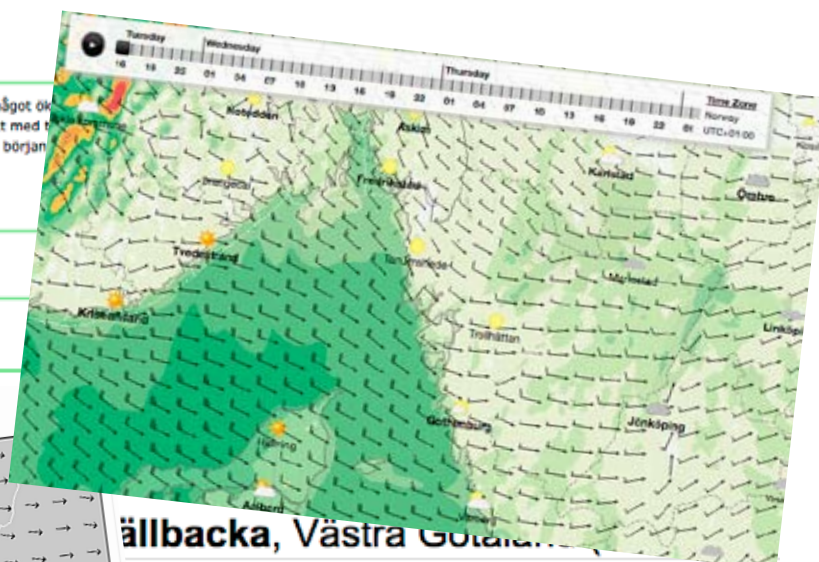
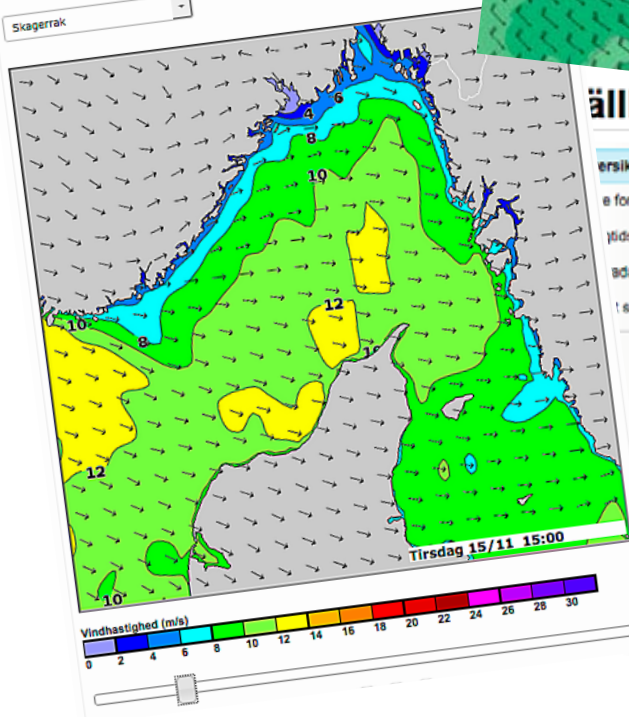


SKAGERACK

Inga sjövarningar utfärdade för detta distrikt.

Stromretning Bolgeretning Vindretning

Skagerack



ällbacka, Västra Götaland

örsikt

e for time

ydsvansel

ödar

l som var

I dag, tisdag

Tid	Vansel	Temp.	Nedbar	Vind
kl 16-18		7°	0 mm	Svak vind, 3 m/s fra nord-
kl 18-24		6°	0 mm	Svak vind, 2 m/s fra nord-

I morgon, onsdag

Tid	Vansel	Temp.	Nedbar	Vind
kl 0-6		3°	0 mm	Svak vind, 2 m/s fra vest-

STEDER



www.vastkustkreteisen.se

Sjöväder visas på en mängd olika sätt, som kartor, som text eller som tabeller. Man kan jämföra olika prognoser, och förhoppningsvis få en säkrare prognos. Dessutom hitta det presentationsätt som passar bäst.

nordväst. Sjöbris och landbris kan ställa till problem när man svajankrar eftersom vinden vrider mer än ett halvt varv från det att man ankrade på kvällen tills att man vaknar upp på morgonen. Har ankaret då ett tveksamt grepp i sjöbotten vrider det lätt upp sig. Man kan väckas tidigare än man tänkt sig eller vakna på en annan position. Eftersom sjöbrisen är rätt svag i våra trakter kan man dock sova lugnt om man använder sig av den ankarmetod som beskrivs i avsnittet om hur man ankrar.

Ett annat fenomen som påverkar vinden förekommer i fjordar och vikar med höga stränder. När vinden pressas mellan de höga sidorna vrider den så att det lokalt ofta blåser i vikens längdriktning.

Dimma

Dimma är relativt sällsynt under sommar-månaderna på västkusten. Eftersom de flesta intressanta ankarplatser ligger utanför trafikerade farleder gäller det oftast bara att vänta på att dimman upphör.

Åska

Ett mycket viktigt råd vid åska är att slå av all elektronik, dra ur antenner och kablar till VHF, telefon, radio, navigatorer etc. Elektronisk utrustning kan skadas även om det inte blir en direktträff och reparationskostnaden är oftast lika hög som nypriset, eftersom det ibland bara är ett svartbränt kretskort som återstår inne i elektroniklådorna.



Den största risken med åskväder vid svajankring är den ofta hårda, byiga vind som kommer i samband med en del åskväder. Kortvarigt kan den uppnå mer än kulingstyrka från en oförutsägbar vindriktning. Här måste man vara vaksam så att inte ankaret slits upp av en vindby från en ofördelaktig riktning.

Några rejäla åskväder förekommer varje sommar och det är mycket obehagligt i en liten båt ute på sjön. Även om risken för att få en

direkträff av blixten är liten enligt vetenskapen bör man ändå gardera sig med att hänga ut de speciella åskledare för båt som finns. Dessa fästs med en kraftig krokodilklämna i varsitt vant och stag runt båten och släpps sedan ner i vattnet.

Den händige kan lätt, till ett rimligt pris, tillverka sådana åskledare av 4 eller 6 längre startkablar för bilbruk. Avisolera minst 50 centimeter av kabelns undervattensdel och fäst gärna någon metalltyngd längst ner, till exempel några kättinglänkar.

Genom att släppa ner åskledare i vattnet när åskan närmar sig skall, vid en direkträff av blixten i masten, strömmen ledas ner från vant och stag och direkt ut i vattnet. På detta sätt förhindras strömmen hoppa från röstjärnen genom skrovet ut i vattnet. Vid de olyckor med direkträff som rapporterats har nämligen ofta skrovet mer eller mindre perforerats där blixten slagit sig ut. Undvik att hålla i, eller vistas nära, vant, stag, mast eller andra delar av metall ombord på båten vid åska i närheten.

