

Segling i tidvatten



Marinan i Roscoff vid lågvatten. Lägg märke till den höga svarta pelaren i bakgrunden. Den styr bryggorna och försvinner nästan vid högvatten.

Där tidvattnet tickar...

Det är den 20 maj 2015. Klockan är 08:30 och vi lämnar marinan i Roscoff i norra Bretagne. Vi har varit inblåsta i två dagar men nu har kulingen blåst över och vi styr NO mot Auderney, den sista av de brittiska kanalöarna innan Engelska kanalen tar vid. Där planerar vi att övernatta för att nästa dag korsa kanalen med kurs mot Isle of Wight och därefter fortsätta till Brighton som kommer att bli båtens hemmahamn.

Seglingen startade i Lorient, en bit söderut i Biscayabukten, där skepparen hittat drömbåten, en modern 40 fots havskryssare med stor bredd och skarpa slag. Vi är tre i besättningen, skepparen, hans sambo och jag. Skepparen och jag är erfarna seglare men det där med tidvatten är nytt för oss. Vi är dock väl pålästa. Vattnen runt norra Bretagne har en skillnad på 8-10 m mellan ebb och flod vid springflod som det är nu när vi passerar.

De första två dagarna kryssade vi mot norr i långa och höga dyningar. Som tur var fungerade sjösjuketuggummina bra. Den tredje dagen rundade vi "hörnet" på Bretagne och var tvungna att passera två ökända "race" med våldsamma tidvattenströmmar, vågor och virvlar. Här måste man starta när tidvattnet vänder, så man har 30 minuter på sig var sjätte timma. Blåser det mot tidvattnet kan man inte gå igenom, då blir vågorna för besvärliga. Vi hade tur, medvind på några meter per sekund, så det blev motorgång. Fascinerande att passera de höga fyrarna man brukar se på fotografier överspolade av brytande vågor. Resten av dagen gjorde vi god fart över grund tack vare medströmmen och nådde till slut Roscoff.

Men nu har vi en skön segling mot Auderney, halvvind och ca 8 m/s. Vi tänker angöra från NV för att slippa gå in mellan öarna och de starka "tidvattenracen" där. Vi ser att vi inte hinner angöra hamnen innan solen går ner men det är bara två fyrar att följa så vi tar ner seglen i god tid och fortsätter för motor medan mörkret faller. Vi följer den första fyren och nu är det nästan mörkt. Plötsligt händer något. Båten kastas hit och dit och det känns som vi ska kantra. Vi har kommit in i ett område med strömvågor. På grund av mörkret såg vi inte vågorna och nu är båten fångad i strömmen. Vi kommer inte att kunna angöra hamnen så vi beslutar att vända och försöka gå ut samma väg vi kom. Vi lyckas och bestämmer att fortsätta mot England direkt och korsa kanalen under natten.

I Engelska kanalen sätter strömmen åt väster eller öster. Man skriver upp strömmens riktning och hastighet timme för timme och summerar för att få ett genomsnitt. Sedan gör man en "strömtriangel" för att få kursen. Seglar man som vanligt med kurs direkt mot mål

kommer man att överkompensera och vägen blir mycket längre.

Jag har erfarenhet från Kryssarklubbens 24-timmarsseglingar att korsa den trafikerade farleden mellan Sverige och Danmark på natten. Här är mycket fler fartyg men utspridda på ett större område. Sikten är god och vi har AIS-mottagare ombord. Perfekt, vi identifierar alla fartyg i närheten både visuellt och på plottern med AIS-data. Men plötsligt stämmer det inte. Är det inte en mörk skugga som rör sig därborta utan lanternor och som kommer att korsa vår kurs? Förvirring men vi identifierar fartygets AIS-data (fart och kurs) och det passerar en bit akter om oss. En stor mörk vägg som kommer farande i 17 knop! Ett vitt ljus syns i aktern, troligen från en hytt. Vi möter också en segelbåt som liksom vi inte har AIS-sändare. När det ljusnar på morgonen ser vi Isle of Wight och vi följer engelska kusten mot Brighton dit vi kommer på eftermiddagen. Skönt att komma i hamn efter en spännande segling med för oss ovana förhållanden.

Peter Järdegar

