

Personliga synpunkter på Ankring

Ett av de käraste ämnena kring långsegling är ankring. Både utrustningen och tekniken vid ankring. Inför vår segling har jag försökt ta reda på så mycket som möjligt via seglarvänner och via nätet. Lindisfarne, som nu varit ut i ca tre år har varit den vi lyssnat mest på. Vår egen erfarenhet av ankring är ytterst begränsad, godväder på västkusten, några veckor på Skotska västkusten (mycket lärorikt) och alldeles för lite under de månader vi hittills varit ute på vår långsegling...

Nedan följer en beskrivning av hur vi löst vår ankringsutrustning.

Utrustning

Ankare



Vi bytte ut vårt Bruce (kopia) 15 kg mot ett 20 kg Delta-ankare på rekommendation inför vårt deltagande i Classic Malt Cruise. (Skär fint igenom den Skotska kelpen...)

Att det blev 20 kg beror på att det var det största som går att få i klyset i fören. Annars hade 16 kg säkert räckt gott och väl...

Som 1:a reserv och akterankare har vi ett 12 kg Bruce med 4m kätting och 50m blyad lina kopplad till ett akter ankarspel av typ Engbo, en rest från den Svenska skärgårdsankringen ©. Nerpackat ligger det också ett 15 kilos "Sandankare" vi fick från vår hemmahamn, Krossholmen.

Kätting

Vi har en 8mm kätting, brottgräns ca 2500 kg, 50m lång vilket de flesta säger är för kort, åtminstone när man kommer till Söderhavet där ankringsdjupet ibland kan vara 15-20m. Det finns klassad kätting som är mycket starkare än den vanliga 8mm galvade vi har. Jag hade definitivt köpt den idag om vi inte redan haft ankarboxen full. Pris och kvalitet/styrka varierar mycket på dessa kättingtyper, från dyrt till jättedyrt. Man kan även använda rostfritt som är något starkare och klart dyrare än standard. (Samt väldigt snygg och stöldbegärlig). Nackdelen kan vara att den är skörare än det segare järnet.

Mycket kätting ute skall ju vara receptet när det tar i och blåser mycket, minst 5 gånger djupet. Men när vinden trycker på så att kättingen blir sträckt har man en helt stum förbindning till

Najad 360 No12

ankaret med risk för att det rycks loss. Även båten får stor belastning vid detta scenario då rycken i kättingen kan förstöra både spel och pollare. Med detta som grund gick mina tankar till att kombinera kätting med treslagen polyestersilkelina som då skulle fungera som förlängning och dämpare samtidigt.

Osäker på hur man gör en splits och hållfastheten på densamma scannade jag på nytt av nätet och hittade ett par bra siter som visade hur man splitsar i en kätting. Det finns i princip två huvudtyper av splits, den ena där man vänder i första kättinglänken och den andra där man splitsar ner på kättingen.

Men hur håller de? Tog en diskussion med Inger på Hjertmans som rekommenderade tamp och gav mig tillräckligt för att göra några dragprov med olika splitsar. Mikael Lindahl på RoRo International ställde upp med en dragprovsmaskin och hjälp att utföra provet. (Se separat artikel)



Efter testet kände vi oss trygga i att splitsa in en 25 m lång 14 mm polyestersilkelina med ca 3 000 kg's brottgräns vilket då överstiger försvagningen pga splitsen, med andra ord bör kättinglänken ge sig först. **Svagaste länken i kedjan bör ju vara just länken i kedjan...**

Vid dragprovet såg jag hur mycket en lina töjer sig och det är MYCKET! 50-100% förlängning innan den gav upp är ju nåt som får en att tro att detta blir bra dämpning av ryck. Det bör dock sägas att lina snabbt slits vid brytställen så om man hamnar i situationen att behöva lägga ut även lina kan det vara bra att justera brytpunkten då och då.

(I La Coruña hade vår grannbåt legat i 4 dagar när förtampen gick av på grund av förslitning i ett klys genom relingslistan. Vid tillfället var det kraftigt swell från en storm utanför Irland. Många ryck i de stackars tamparna...)

Fästa ankaret till kättingen

Kausen mellan ankaret och kättingen är en lyr-kaus från Wishard av HF typ, med andra ord mycket stark. Tar sig lätt igenom ankarklyset i fören. Säkrad med rostfri tråd. Vi hade tidigare swivlande länkar i rostfritt men har på senare tid blivit mycket skeptisk till dessa skapelser. Dels hållfasthet som inte brukar anges dels har vi hör båtar som brutit av dem vid sidobelastning, t ex vid ett vindskifte.

Triplina, var något vi lärde oss att använda i Skottland, bra i trånga hamnar/vikar då både vi och andra hela tiden vet var ankaret ligger. Då det alltid är mer eller mindre tidvatten och olika ankringsdjup har vi en lång lina med en motvikt dragen genom ett block som är fäst under en flytboj (liten röd). Detta gör att triplinan alltid hålls sträckt och är någorlunda rakt över ankaret. Skulle ankaret ha kilat fast i botten kan triplinan rädda dagen då den är fäst i framkant på ankaret. Lite mekande är det vid ankring men jag tror fördelarna överväger...



Vi har två 4m linor med Wishard ankarkrokar som fästs på kättingen och knopas fast på de förliga knaparna för lite svikt och avlastning av ankarspelet.



Observera den lilla röda stroppen, låsningen av kroken är hemsk att få loss i en pressad situation så tilläggsstropp rekommenderas varmt!

För ökad dämpning kan vi också sätta på lösa gummidämpare. Dämparna är också toppen att ha i stökiga marinor med swell eller mycket trafik.

Från Lindisfarne kommer idén att ha en ytterligare säkring vid hårt väder. En rejäl ankarkrok som fästs mellan spel och ankarklys och där linan läggs fast på mittknap eller ännu hellre akterknap, detta för att skydda spelet om de första krokarna ger sig, de har nämligen mycket lägre hållfasthet än kättingen just för att de skall ge sig först. Uppstår denna situation är det nog bäst att fundera över att byta ankringsplats eller dra till sjöss. Åtminstone stå ankarvakt med motorn stand by...

Med hopp om att ge lite input till ankringens mysterier och kanske få igång en debatt om ankring i största allmänhet som är ett både spännande och livsviktigt ämne...

Yours humble

Bosse @ seaQwest