

Se sid 44 ff

# PÅ KRYSS

BOATERS MED SEGEL & MOTOR | NR 3/2011

UTFLYKTER  
I NÄRA VATTEN

## MÅSESKÄR

SVÅRTILLGÄNGLIG FYRPLATS

## KÖKAR

ÅLANDS PÄRLA

Först genom  
Nordvästpassagen  
Ariel IV i Arktis

Övervintra  
i Medelhavet

Yachtmaster  
Tuff skepparutbildning

Snedseglare  
och kuttersmycken  
Ord ombord förklaras



Svenska  
Kryssarklubben

INTERPRESS 0245-03



RETURVECKA V 20

OMBORD | SÅ FUNKAR DET | JONAS EKBLAD OM HR 37:AN



# KNIVIG YACHTMASTER TUFF SKEPPARUTBILDNING LOCKAR ALLT FLER

Vill man testa sina gränser så kan de tuffa examina Yachtmaster eller Master of Yachts vara något att satsa på. Micke Westin har varit på kurs för att se om han skulle klara utmaningen.

**V**ARFÖR TA en komplicerad navigationsexamen, som kräver veckor av studier och månader på havet för att samla seglad distans och som inte ens gäller för svensklagade båtar?

Svaret måste ligga i att det är just svårighetsnivån – det är utmaningen att ta en examen som bara några totalt svenskar lyckats ta hittills. Det är också delvis svårighetsnivån som gör att Fartygsbefäl klass 8 har blivit populär bland vanliga båtägare trots att det egentligen bara krävs förarintyg eller kustskepparintyg för svenska fritidsbåtar och fritidsskepp – det vill säga om man inte använder båten i sitt yrke på något sätt.

Yachtmaster och Master of Yachts är två mycket närliggande versioner av utländska examina. De är både fritids- och professionella befälhavarintyg. Bara det praktiska provet tar mellan 8–12 timmar att genomföra, vilket kitt-

lade tanken på att testa om jag skulle klara ett sådant prov.

Förkunskapskraven är omfattande, där teoretiska färdigheter i navigation i nivå med kustskepparintyget är den enkla delen. Sedan tillkommer strömbereäkningar och inte minst att räkna med tidvattenkurvor och sekundärhamnar, vilket brukar vara bland de svåraste momenten för oss nordbor, som inte har något tidvatten hemma att räkna med.

Innan man får ta examen förutsätts också sjötid motsvarande minst 2 500–3 000 nautiska mil under minst femtio dygn, med fem övernattsseglingar på minst 60 M, varav två nätter som skeppare eller vaktchef.

I faktarutan i slutet av artikeln står mer om vilka förkunskapskrav de två examina kräver.

KURSEN HOS SJÖSPORTSKOLAN som leder till amerikanska Master of Yachts består av sju teordagar på olika helger med fyra rejåla skriftliga prov efter

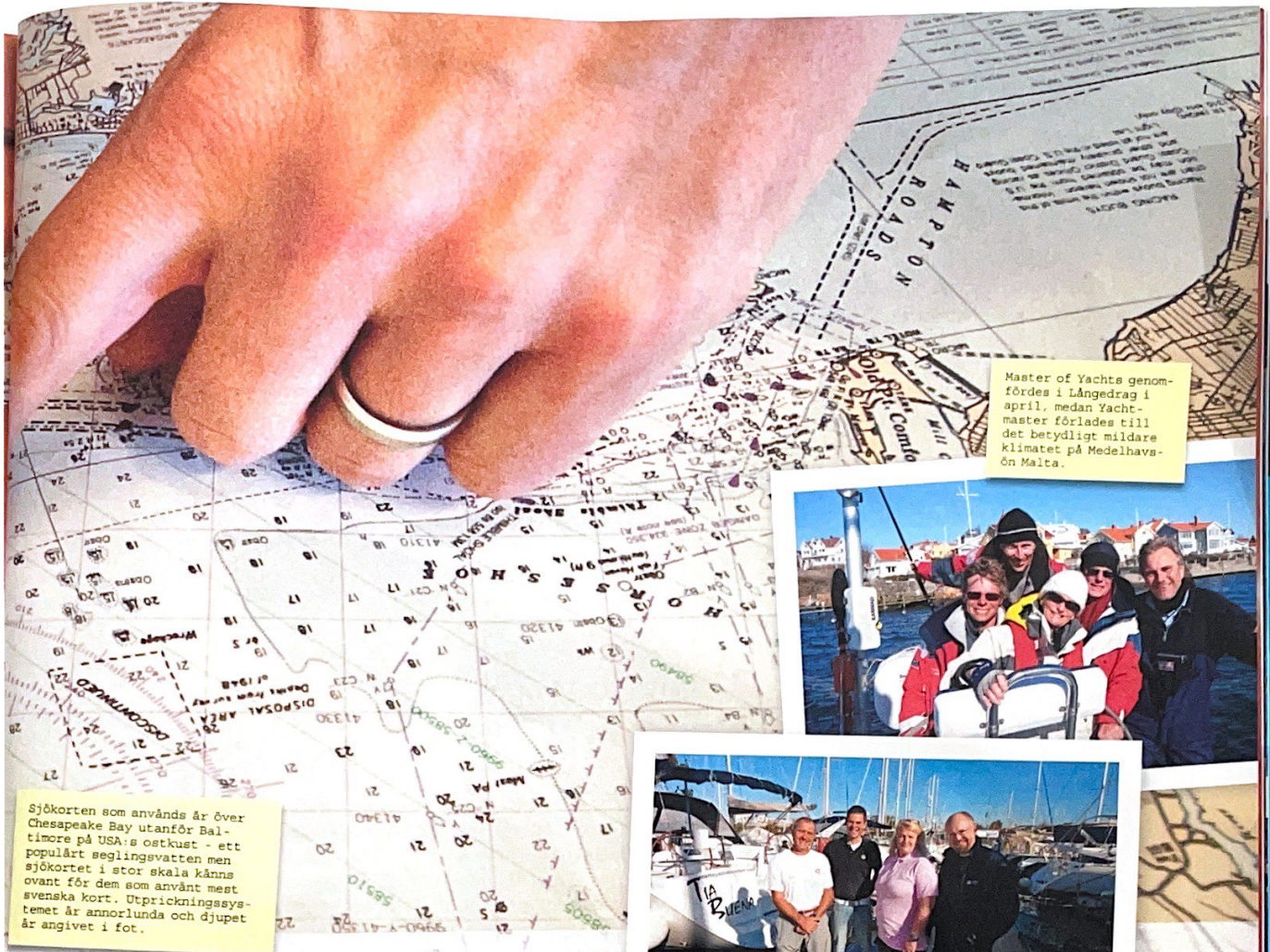
varje del. Sedan är det fyra praktiska dagar ombord på en större båt då ytterligare genomgångar görs. Slutligen kommer en utomstående förhållningsrättare (ibland från USA eller England) och ett 8–12 timmars praktiskt och muntligt prov genomförs under en eller ett par dagar.

Gerhard Chronholm är den svenske kursledaren som leder utbildningen på engelska för den lilla gruppen svenskar, för att de ska vänja sig vid språket vid förhören. Intonationen är omisskännligt svensk och ibland dyker svenska uttryck med engelskt uttal upp, när rätt ord saknas i ordförrådet hos någon deltagare – något som ibland skapar lite skratt.

Efter teorikursens sju dagars mangling av bland annat tidvatten är det dags för fyra dagars praktik på segelbåt. Eller motorbåt om man valt den inriktningen. Sedan är det dags för det praktiska provet.

Examinatorn är vanligen en engelsman eller amerikan, men numera har





Master of Yachts genomfördes i Långedrag i april, medan Yachtmaster förlades till det betydligt mildare klimatet på Medelhavsön Malta.

Sjökortet som används är över Chesapeake Bay utanför Baltimore på USA:s ostkust - ett populärt seglingsvatten men sjökortet i stor skala känns ovanligt för dem som använt mest svenska kort. Utvecklingsystemet är annorlunda och djupet är angivet i fot.

svenske Dick Berghede, som grundade Sjösportsskolan en gång i tiden, behövrighet att genomföra examinationerna. Dick hade ett absolut stenansikte genom hela dagen, som började klockan 8.00 med att examensdeltagarna fick leda varsin del av en fullodig säkerhetsgenomgång. Dagen avslutades strax efter klockan 18.00, när de muntliga genomgångarna på land var klara. Någon nattmanövrering ingick inte i detta test, men ibland kan natten också användas.

Den enda kvinnliga kursdeltagaren, Helena Björnberg, har tillsammans med sin man Håkan en stor brittiskflaggad Najad som de planerar att köra charter med, när de i sommar kastar loss för att leva ett liv på haven. Helena hade mycket erfarenhet innan, men valde att försöka lägga till Master of Yachts för att kunna vara vaktledare och uppfylla alla regler när de har betalande gäster ombord över till exempel Atlanten. "Det var en mycket intensiv utbildning och hela utbildningen är på

engelska vilket var tuftt för mig", säger Helena.

Harald Trøutiger har tidigare jobbat mest med tv, men älskar havet och vill jobba mer på sjön. I vinter har han jobbat som skeppare på charterbåt i Västindien mellan frilansjobb och har också tidigare gått en navigationskurs som man kan ta på distans.

- Master of Yachts har gett mig möjlighet att jobba som skeppare i Västindien ett par månader om året - behöver jag säga mer om glädjen och nyttan med utbildningen, säger Harald från Grenada.

KURSLEDAREN GERHARD berättar att i svenska vatten fungerar Fartygsbefäl klass 7 (en 40 poängs högskoleutbildning) bättre, men vill man jobba bortom Sydnorge är det antingen skepparbrev (svensk sjökaptensutbildning), Master of Yachts eller Yachtmaster som gäller.



Jag var med som besättning under provdagen. Med tre personer som skulle examineras blev det många seglingsmanövrer, inklusive gippar, 360°-vändningar och manöverbord under segel. De fyra praktiska dagarna innan, när besättningen kände på båten ordentligt, visade sig vara viktiga - då drillades tilläggning och losskastning, upplöckning av fändrar och att ge tydliga instruktioner på engelska till besättningen. En viktig del av provet är att visa att man som skeppare kan leda och fördela arbetet ombord.

Det fanns en del nervositet inför examensdagen och den första losskastningen tog en dryg halvtimme från hemmahamnen i Långedrag. Men allt eftersom dagen gick blev det enklare att hålla nerverna i schack och för deltagarna att visa upp sina bästa sidor.



Tre av fem i kursen klarade provet medan två deltagare fick den lägre nivån "coastal" efter provet men kan göra om "limited" examen inom ett år.

JAG VILLE OCKSÅ SJÄLV försöka genomföra en examination för Yachtmaster och valde att göra det på Malta. Medelhavet saknar förvisso tidvattenskillnader men har ett behagligt vinterklimat även de första dagarna i januari, när jag och två andra svenskar flög ner för att gå en kurs under fem dagar och sedan genomföra provet.

På Malta finns Kryssarklubbs-medlemmen Leon Schulz, som gärna hjälper till med att arrangera en Yachtmasterkurs eller någon annan praktisk seglingskurs. Samtliga RYA:s (brittiska Royal Yacht Association) kurser har en hög grad av praktiskt innehåll och passar alla som vill bli bättre seglare eller motorbåtsförare.

Phil Palmer är en pensionerad brittisk polis som är ute och långseglar i Medelhavet med sin fru. Phil har stor erfarenhet efter att ha startat flera seglarskolor i England. Han fastnade här på Malta för tre år sedan och nu leder Phil Yachtmasterkurserna på Malta Sailing Academy.

Phil visade sig vara en lugn person som metodiskt gick igenom de områden som de flesta kursdeltagare brukar ha svårigheter med, tidvatten framför allt. Teori och praktik blandades under fem dagar.

När jag tog körkort för bil för många år sedan for många av mina jämnåriga kamrater till Borlänge eller någon annan liten ort med lugn trafik, få rödljus och knappt några rondeller som kunde ställa till det under uppkörningen. Malta kan beskrivas lite grand som Yachtmasters Borlänge. En del väljer

att åka till Skottland med regn, kyla, mycket tidvatten och ofta hårt väder. Och får därmed ett tuft prov. Medan Malta knappt erbjuder några grund, inget tidvatten, behaglig temperatur och chans till lite skön semester under tiden efter kursen. Men i princip är man upptagen från morgon till kväll med antingen lektioner/repetitioner eller ute med båten för att göra man-överbord-övningar under segel eller övar perfekta tilläggningar – man backar in båten här nere.

Just på Malta passar man in kursen efter lågprisflygen från Skavsta. Kursen börjar direkt efter att planet landat och man körs tillbaka till flygplatsen efter att examen avslutats. Kursdeltagarna kan bo ombord på kursbåten centralt

En "passage plan" i examen görs på ett riktigt sjökort över till exempel Engelska kanalen, med några givna förutsättningar som båt fart, tidvattentabeller för Dover (referens för tidvattenströmmarna) och vindstyrka/-riktning. Planeringen är sedan en del av examen. Richard förhörde oss noggrant om hur vi tänkt och hur vi räknat. För min del underlättade det att jag i somras seglat i dessa vatten och bland annat har egen erfarenhet av att floden Westerschelde är en viktig "tidal gate" och att man bör ha tidvattnet med sig i ryggen. Eftersom tidvattenströmmarna är starka måste man göra strömtrianglar i princip för varje timme under den beräknade sexton timmar långa passagen, och dessutom räkna ut var och hur de

## ” Malta kan beskrivas lite grand som Yachtmasters Borlänge. ”

i staden. Man kan till och med ta maken/makan, som kan shoppa på stan eller sola i sittbrunnen under timmarna som kursen pågår. Med fem dagars kurs och en eller två examensdagar är det en väl tillbringad vecka. Varje kväll efter kursen repeterade vi tidvatten, meteorologi, väjningsregler och dagarsignaler med hjälp av kortlekar med till exempel en lanternkombination på ena sidan och svaret på den andra. Kortlekarna gjorde det enkelt att repetera.

TILL DAGEN FÖR DEN stora examinationen hade Richard Brown flugit ner från England. Richard hårdstartade provet redan vid notiden på morgonen med en genomgång av den "passage plan" över Engelska kanalen vi jobbat med dagen innan.

många trafiksepareringszonerna skulle korsas på rätt sätt i sidoströmmarna.

De andra svenska kursdeltagarna – Stina Jansson, som är handledare på utsjöskepparkurser i Västkustkretsen och Volvoanställda spanjoren Carlos Barrera, som var hennes elev på förra årets kurs - hade all teori aktuell och hade inga problem med beräkningarna. Jag hade å andra sidan en del praktisk erfarenhet av tidvatten men har aldrig behövt räkna med sådan precision, eftersom tidvattenkurvor och aktuella tider finns lätt tillgängliga i en modern plotter. Manuellt gjorda tidvattenberäkningar för sekundärhamnar var i princip nytt för mig.

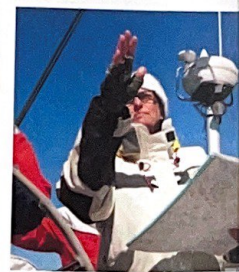
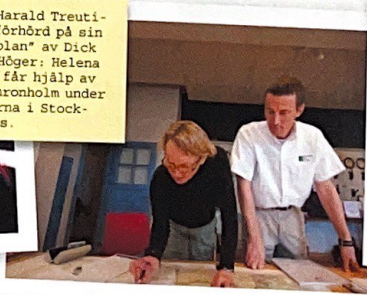
Nästa uppgift var att genomföra en säkerhetsgenomgång, då vi skulle visa upp hur båtens ansefnliga nöd- och sä-



Ombord på 65-fotaren Celeste samlas besättningen en vacker april-dag för att genomföra den praktiska examen för Master of Yachts. Tre förhöordes under dagen.

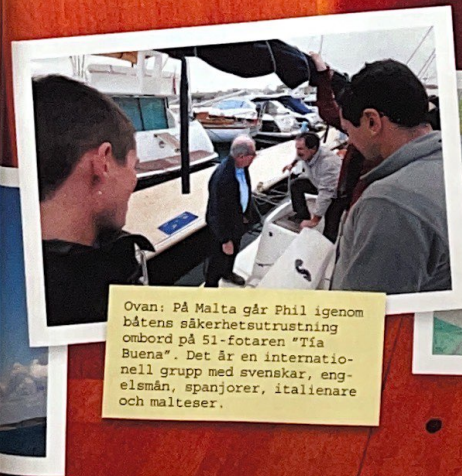


Vänster: Harald Treutiger blir förhörd på sin "passage plan" av Dick Berghede. Höger: Helena Björnberg får hjälp av Gerhard Chronholm under teoridagarna i Stockholm i mars.

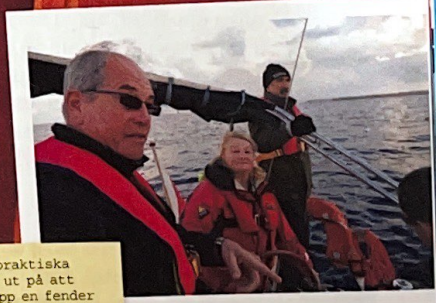




Richard Brown förhör Stina Jansson på hennes planering över Engelska kanalen. Drygt 45 minuter senare kommer hon ut och är godkänd på denna del.



Ovan: På Malta går Phil igenom båtens säkerhetsutrustning ombord på 51-fotaren "Tia Buena". Det är en internationell grupp med svenskar, engelsmän, spanjorer, italienare och malteser.



En övning under den praktiska delen av kursen gick ut på att under segel plocka upp en fender som låg i vattnet. Ryktet sade att denna uppgift fick man absolut inte missa under examen.





På Sjösportsskolan har man tillgång till en Farr 65, som med sina nästan 20 meter, 20 ton och 28 meter kolfibermast inte är någon lätt båt att handskas med. Bara storseglet kräver två – helst tre – man för att hissas.

– Vi är stolta över att kunna använda en sådan relevant segelbåt på vår utbildning här i Sverige. Högsta MCA-klassning (Code 0) och utslagsgivande men samtidigt underbar att segla, säger läraren Gerhard Chronholm.

kerhetsutrustning var sammansatt och fick också demonstrera och resonera om hur den skulle användas i olika situationer. Richard har tidigare jobbat i maskinrummet på handelsfartyg, vilket gjorde att vi alla fick visa motorns delar från sjövattnensystemet till turbons kylning – något vi inte gått igenom innan, men genom att följa slangar och rör lyckades vi återfinna var alla delar satt och hur de fungerade. Andra förhållningsförrättare kan ha sina favoritområden – allt från motorer till hur en helikopterräddning ska genomföras.

Sedan var det dags att kasta loss för att visa Richard att vi kunde hantera en stor segelbåt i nästan ingen vind alls. Vi fick olika uppgifter, bland annat att gå in till kaj på spring, ensam gå in långsides mot en lovartskaj och att ta den nästan 16 meter långa Bénèteaubåten in i den trånga marinan och sedan vända ut igen med en improviserad 5-punktsvändning.

Vid lunchtid gick vi ut från kaj under segel och sedan var det navigation under nästan åtta timmar, där vi tre som tog examen tillsammans fick olika uppgifter och gick omlott. En viktig punkt i examen är alltid att göra en manöver-bord-övning, vilket i den mycket

## ”Give me a rainy night in the Channel any day, sade Richard efter provet.”

svaga vinden inte gick helt bra. Stina startade helt framt motorn och fick därmed pluspoäng, eftersom Richard inte uttryckligen sagt att vi skulle segla tillbaka till den överbordslängda fenderen. Att visa att man kan tänka själv och hantera olika situationer är viktigt under provet.

Vid mörkrets inbrott var det dags att göra ”pilotage” som förenklat är att bestämma position och kurser genom bland annat krysspejlingar och död räkning. Runt Maltas ostkust finns det bara några få grund, ett par flytande sjömärken och två-tre fyrar och alla användes till max för att skapa navigatoriska svårigheter under provet.

– What a shame there was so much missing; no wind, no tide, no log, no measured mile, no tidal port almanac, no interesting charts. Give me a rainy night in the Channel any day, sade Richard efter provdagarna en smula skämtsamt om att förutsättningarna varit milda.

På det hela taget gick examina-

tionen bra och alla vi tre svenskar lyckades i provet och blev godkända Yachtmasters. I den andra examinationsgruppen ingick en sällskaplig italienare som bott i Bromma och jobbat på italiensk restaurang en gång i tiden. Han klarade inte alla moment och blev underkänd – men med möjlighet att göra ett omprov. En ganska hög procent (en av fem, vilket även stämde i vår kurs) brukar bli underkända – så visst gäller det att komma väl förberedd.

Jag kompletterade också med tillägget ”commercial endorsement”, man får då en kommersiell licens för att jobba som skeppare på ganska stora båtar (24 meter/200 bruttoton med 15 passagerare upp till 150 M från hamn), men ännu inte på båtar under svensk flagg, där det är svenska regler som gäller. För att få detta tillägg ska man komplettera med intyg från en säkerhetskurs (till exempel Basic Safety) och en läkarundersökning innan man kan söka. ☺



## YACHTMASTER & MASTER OF YACHTS FAKTA

USA-baserade Master of Yachts är accepterad i 25 länder, och tas antingen hos Sjösportskolan i Långedrag eller på Sjöskolan i Stockholm. Priset för kursen "Limited" ligger strax under 37 000 kronor och inkluderar sju teoridagar, alla böcker och fyra hela dagar ombord på båten som även används under examinationen (som tar ytterligare en dag).

Förhandskrav: Basic Safety STCW-95 (cirka 12 000 kronor), VHF-certifikat, sjötid och distans; 50 dagar till sjöss, 3 000 nautiska mil (M) och minst fem nattseglingar varav två om minst 60 M.

Mer info om Master of Yachts: [www.sjosportskolan.se](http://www.sjosportskolan.se)

Den brittiska examen som kallas "Yachtmaster" är vanligare i Europa. Hos Malta Sailing Academy kostar en "brush-up"-kurs på fem dagar med blandad teori och praktik runt 4 000 kronor plus kostnaden för själva examen som är cirka 8 000 kronor (Coastal, Day Skipper och andra intyg blir billigare när ingen examinator måste flygas ner från UK). Boende på båten kan ordnas mot en extra kostnad.

Förhandskrav: VHF-certifikat, sjötid och distans; 50 dagar till sjöss, 2 500 M i tidvatten (de senaste 10 åren), fem 60 M seglingar varav minst två nattseglingar som skeppare eller vaktledare.

I Yachtmasterteorin ingår meteorologi, tidvatten i primär- och sekundärhamnar och tidvattenströmmar. Färdplanering. Väjningsregler, utprick-

ning och natt-/dagersignaler + fyrlyjus. Säkerhet. Förtöjning till brygga, boj i strömmande vatten. Pilotage (färdplanering och död räkning under gång, dag och natt).

Yachtmaster Offshore har "commercial endorsement" som kräver läkarintyg och en extern säkerhetskurs (till exempel Basic Safety) och gäller fartyg upp till 200 brutoton, 24 meters längd och 12 passagerare upp till 150 M från skyddad hamn. Kostar 32 pund extra för intyget.

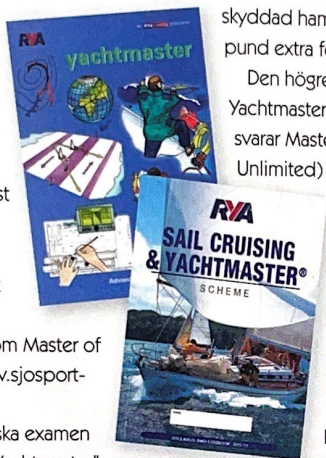
Den högre graden Yachtmaster Ocean ( motsvarar Master of Yachts Unlimited) är framförallt en examen i astronomisk navigation och meteorologi. Man genomför regelbundna positionsbestämmelser

under en havssegling och visar för examinator att man kan utföra beräkningarna.

Mer info om Yachtmaster: [rya.co.uk](http://rya.co.uk) (svenska arrangörer är bland andra [www.orustmaritime.se](http://www.orustmaritime.se) och [www.seglaiskottland.se](http://www.seglaiskottland.se) och [www.stenhardt.se](http://www.stenhardt.se) eller mejla Leon Schulz på [leon@reginasailing.com](mailto:leon@reginasailing.com) som ordnar kurser på Malta (genom Malta Sailing Academy, [www.maltasailingacademy.com](http://www.maltasailingacademy.com)).

Svenska motsvarigheten Utsjöskepparintyget finns bland annat i Kryssarklubbens regi (och vissa studieförbund), och tar upp ungefär samma kunskapsområden som Yachtmaster men är helt teoretisk. Provet för intyget kostar 250 kronor att göra och skrivs in i den blå intygsboken.

Mer info om Utsjöskepparintyget: [www.nfo.a.se](http://www.nfo.a.se)



# 9 av 10

Båtar är ingen vanlig kapitalvara. De är starkt förknippade med upplevelser och minnen. Så när något händer båten är det inte bara i plånboken det svider. Det vet vi och handlar därefter. Resultatet: nio av tio skadedrabbade kunder rekommenderar Alandia till sina vänner\*.

\* Enligt Nöjd Kund Index-undersökning utförd av Alandia Båtförsäkring 2010.

Tillsammans skyddar vi din båt

Stockholm 08-630 02 45  
[viggby@alandia.se](mailto:viggby@alandia.se)  
Göteborg 031-49 20 60  
[goteborg@alandia.se](mailto:goteborg@alandia.se)  
Malmö 040-537 015  
[malmö@alandia.se](mailto:malmö@alandia.se)

**ALANDIA**  
BÅTFÖRSÄKRING