

# En Strykare på Salvorev...

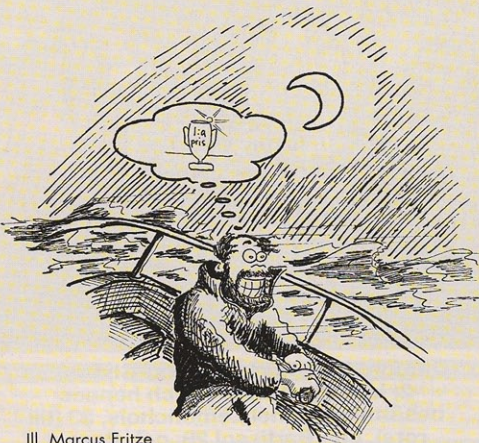
□ Under förra årets Gotland Runt ombord på Scampin Scampagne låg vi på nattlig sydlig kurs för styrbords halsar omedelbart norr om Salvorev, den långa grundbanken som sträcker sig nordvärt norr om Fårön. Det blåste från väst och vinden var hård, minst sagt, mellan 16 och 20 meter per sekund i medelvind. Årligt talat så befann vi oss långt i lovart om grundets utprickning och hade till och med direkt kurs något i lovart om själva grundet för att eliminera avdriften som var rätt markant i det hårda vädret. Vår strategi var att segla på AP:n och ekolodet fram till grundet och så nära som möjligt i lä om det och därmed tjäna distans på alla andra som seglade långt i lä om utprickningen. Vi var helt ensamma här uppe i lovart, den närmaste båten låg nog uppåt en halv sjömil nere i lä och resten låg ännu längre ner.

Personligen trivdes jag utmärkt i den rådande situationen med Richard och Hans uppe i lovart, Lars och Kalle i lovarts-kojerna samt Mats som delade sittbrunnen med mig. Han gav mig kontinuerliga data-rapporter från en komplett uppsättning instrument samt lägespositioner från AP:n medan jag själv i det rådande mörkret inte vågade släppa blicken från den grova sjön.

Mats skötte också storskotet för att om möjligt eliminera farthämmande broachar och med spänningsladdad stämma informerade han också alla, inklusive dem som försökte sova, att vi kontinuerligt tog in på fältet långt nere i lä och som nu befann sig tvärs om oss och som vi visste innehöll minst två eller möjligen tre andra Scampi ur tätgruppen samt därtill andra större båtar än vår. Med andra ord gick vi bra som f-n och det kändes rätt även om adrenali-

net tilltog och det var klart macho att med sådan iskall kalkylering och fräckhet helt lita på instrumenten i mörkret i vår utmaning av elementens raseri. Vi hade bett om busväder, det var vår verkliga chans till seger, och nu var vi bönhörda – nu hängde det på oss och instrumenten, för den här natten skulle vi göra det avgörande rycket.

**DET BÖRJADE MED** att sittbrunnskamrater undrade om vi inte kommit lite väl nära grundet, för nu låg djupsiffrorna mellan 5,5 och 6 meter, medan jag menade att vi behövde inte vara i omedelbar närhet av det skalet eftersom det är ett stort grundflak runt grundet och AP:n visade att det var några kabellängder kvar, men å andra sidan var den ju inte riktigt att lita på så nära som vi befann oss. Sjön var nu mycket grov på grund av det ringa djupet och grabbar ute på lovarts reling hade fullt sjå med brytande sjöar och skickade därför psykiska kommentarer till rorsmannen. Det var klart jobbigt för dem nu, så de började skämta om grundkänning i vågdalarna och tyckte sig se grundbrott både i lovart och förut. Jag vet inte om det var vågdalarna som gjorde det, men ekolodet visade emellanåt 3 till 4 meters djup, så jag beslöt mi-

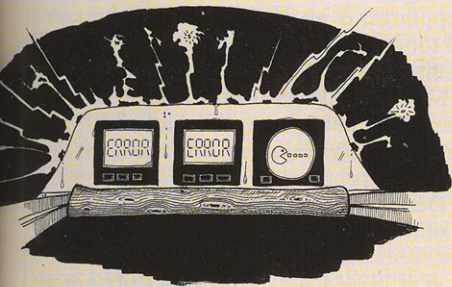


Ill. Marcus Fritze



för att fullfölja strategin och inte ligga kvar på kursen vi haft – det var nu dags att falla av i lä om grundet. Farten ökade därmed markant, och jag tänkte mest på skämt – även om någon fara för grundstötning inte förelåg – att smäller vi på nu, så blir det en rejäl repa i berget.

Plötsligt säger sittbrunnskamraten att vindmätaren har pajat, den visar konstant 3,5 m/s. Den teoretiska diagnosen kommer omgående; givaren måste helt enkelt ha blåst sönder. Kort därefter stannar loggen på 7,2 knop och en olustig känsla infinner sig när jag för mig själv undrar vad som ska hända härnäst... Sjön är nu ännu grövre och byarna blir allt längre i sina intervaller. Jag konstaterar med en hastig blick att instrumentet för vindriktningen helt pajat ur och visar någonting obegripligt, men det



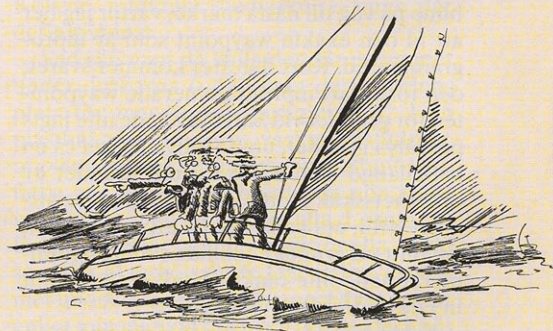
måste hänga ihop med vår teori att givar-instrumentet blåst sönder.

Nu visar ekolodet på den fasta ekot 3,8 meter och det går en helt okontrollerad rysning genom kroppen och jag börjar instinktivt förbereda mig på smällen innan jag förstår att det är elektriskt fel, för samtidigt har AP:n helt ställt in informationen.

**KUL. DET HÄR VAR JU SNYGGT.** Nu blir det full fart på hela besättningen. Skepparn, som aldrig sov riktigt, kommer upp och börjar mixtra med kontakter och annat elektriskt för att försöka finna felet. Nu är det allvar. Besättningen i lovert spanar febrilt ut i mörkret efter extra ljusa brott som kan tänkas vara grundbrott och jag ber dem kroka fast båda livlinorna i relingslisten istället för mantågswiren för säkerhets skull.

De närmaste minuterna är mycket otäcka och jag vill bort från området och faller därför av ännu mer och slackar på skoten ytterligare. Farten ökar och hon börjar bli riktigt svår att styra i de vilda surfarna. Samtidigt infinner sig en otäck tanke; tänk om vi kanske befann oss nord-väst om grundet när instrumenten pajade, och nu faller vi av ner mot sydost och kör rätt på grundet istället...

Nu har AP:n vaknat till liv igen och informerar att vi är något väster om



rhumblin och att vi nu går över till nästa waypoint och är på väg till nästa märke.

Väster om rhumblin – det är fel sida! Nästa märke! Herregud – vad händer?! Jag blir alldeles kallsvettig när jag tänker på att vi just nu passerar någonstans i lovert om grundet. Eller ännu värre; tänk om AP:n har fått för sig att waypointen ligger norr om grundet? I så fall har vi ännu inte passerat grundet.

Min vinnarinstinkt är nu som bortblåst, nu handlar det bara om en sak, att överleva. Longitud och latitud rapporteras ner till frivakten vid navbordet och inom kort kommer svaret att vi befinner oss en dryg kabellängd sydost om grundet. Men det stämmer inte med den tidigare uppgiften, som sa att vi befinner oss väster om rhum-



och akrobatik, tätt och intensivt, dråpliga situationer och kniviga lägen. Allt fanns.

Jag har kritiserat kortbanornas defileringsring mot mål och står fast vid kritiken. Men än sen? Seglarna gillar banorna. (Defileringsringen finns av två skäl, dels ska seglaren ändå till startplatsen för ny start, dels ska TV få tid att berätta och dra hans livs historia. Men ingen annan sport skulle ens drömma om att ta bort uppgörelser framför mål för tomt prat. Analyser och förklarar gör TV till repris. Repriser på segling hade ökat intresset och breddat kundandet; de har lärt ut vad 'red line offside' och 'cross-checking' är och kunde också lära ut vad 'överlapp' och 'mast tvärs' är. IYRU kunde tittat på Tornado-banan som utesluter chansning på kanterna, prioriterar taktik, snabba manövrar och ger dramatik fram till mållinjen istället för att böja på nacken och skrapa på foten för media. Men än sen? Seglarna gillar banorna.)

Kortbanorna är det bästa som hänt seglingen på 20 år, påstod Kent Carlsson, en gammal taktiker som helt otränad gjorde comeback på en Laser-bana där råstyrka och uthållighet prioriteras framför taktiken.

Skåneklubbarna har prövat kortbanor hela våren och behåller banlängderna totalt. På lördagen avslutades dagens sista segling på samtliga banor inom tjugo minuter. Då var klockan 14.55 och 34 delseglare avgjorda.

Söndagen bjöd på 8-10 m/s, med byar på 14 m/s. Kanske mer. Två Tornado-besätt-

ningar dök, gjorde framlängesvolter och landade upp och ner, något som tyder på hård vind, trötthet eller bådadera. På E-jollebanan inställdes den femte seglingen. Långa protestförhandlingar och en kort prisutdelning väntade.

Men 50 delseglare i 9 klasser hade bara resulterat i sex protester, de flesta gällde försäkringsfrågor och var snabbt lösta. Sponsorn hade satt upp ett annorlunda och delvis exklusivt prisbord, många skulle belönas och en kort prisutdelning tog hela 45 minuter.

Det ryktas att Gulregattan ska återkomma. Går den att upprepa? Jag vet inte. Förutsättningen är tur med vädret och otaliga möten under ett år. En sponsor som själv är seglare kan vara ovärderlig, inte bara ekonomiskt, och helst ska man också ha en tävlingsledare som är öppen, generös och lyhörd.

Enkelt, självklart men sällsynt. Vi bjuder hem gäster för att imponera med villan, fina bekanta, dyra viner eller fjolårets semesterbilder. Men nu var Fred Holmberg tävlingsledare. Seglaren i centrum, inte värden.

Fred ville bjuda på något, ge seglaren en upplevelse, en helg att minnas – och han lyckades. Seglaren var den axel som allting snurrade kring. Omtanken om den enskilde seglaren genomsyrade Gulregattan.

Det ryktas att Seglarförbundet vill få ett Eurolymp till Sverige. Öresundsregionen mår bra till. Inte bara geografiskt.

Erland Holmström

## NYA BÖCKER

### "DEN HEMLIGHETSFULLA KUSTEN"

Erling Matz' *Den hemlighetsfulla kusten* är en bok vi verkligen vill rekommendera som guide till alla möjliga märkvärdigheter utmed Sveriges långa kust, från Strömstad i väster via Kullen och Sydkusten till Haparanda i norr.

Med avstamp på Kosteröarna i Bohuslän – "där det byggs en båt som liknar ett o" – tar han oss varsamt runt genom landets skärgårdar till Sandskär utanför Haparanda, där ölänningen, jungman Olov Andersson så olyckligt fann sin grav år 1886 och där Sverige slutar.

Vi lockas med lättsam text och i förförisk vackra bilder - de flesta tagna av honom själv och hans fru Carina Lernhagen-Matz – besöka de "hemligställen" paret Matz redan funnit ut.

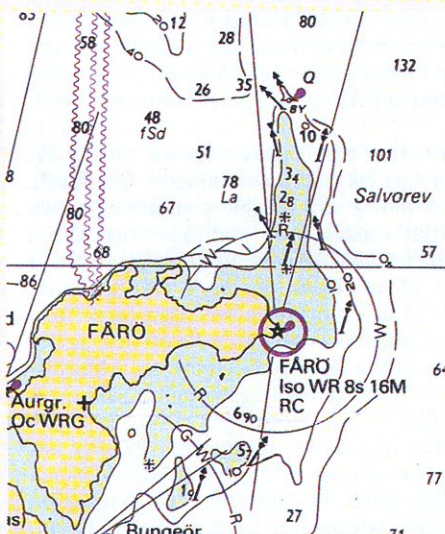
Om Pater Noster får vi veta att det både är en ö och en bön. På Hamneskär, där den berömda fyren står, gick Verner von Heidenstam och grinade sommaren 1868. Som 9-årig pojke hatade han ön men tvingades bo där för att hans far Nils Gustaf konstruerat fyren, liksom för

blina på väg till nästa märke, varför jag ber att få den exakta waypoint som är inprogrammerad. Kort därefter kommer svaret; den före start inprogrammerade waypointen för grundet vid Salvorev hade inte lagts på själva grundet, utan i själva verket ca en kabellängd (185 m) öster om grundet av säkerhetsskäl. Detta kände ingen i besättningen till, utan alla trodde att waypointen låg mitt på grundet och han som programmerat hade inte tänkt på saken utan fallit in i de andras övertygelse.

Sakta började vi ana att faran var över, och för varje minut som gick så minskade risken för en riktig stjärnmäll. Det hela hade känts som en blandning av rysk roulette och att segla i ett minfält, det var utan tvekan så att jag fick mig en kraftig tankeställare beträffande tillförlitligheten på elektroniken i en segelbåt. Det värsta var ändå inte att AP:n slocknade utan att hela instrumentserien och då främst ekolodet gav upp, för med ekolodet i funktion så hade vi i alla fall haft möjligheten att välja en 90-gradig undanmanöver om djupet varit i konstant sjunkande. Hade trots detta djupet fortsatt att minska så hade vi kanske haft en sista möjlighet med kontrars på 180 grader.

Vi bröt senare med ett storsegel som var skörat på inte mindre än åtta ställen, helt säkert på grund av alltför hård segling. Vi

vände norrut igen och sökte hamnvila under ett dygn i Fårösund. Där kunde vi vid eftersnacket konstatera att instrument-



Salvorev är ett ökänt grundflak som breder ut sig norr om Fårön, utmärkt med en ljud&ljusboj och flera prickar. Ronald Rübssamen & consortes kom norrifrån och skulle gå tätt intill östra sidan av grundet – men blev lite osäkra på vilken sida man egentligen befann sig...

Sjöfartsverkets publiceringstillstånd nr 2905-9450027

panelen som är monterad ovanför ruffluckan tämligen ofta hade kommit att fungera som någon form av vågbrytare, och till slut hade vatten trängt in till anslutningskontaktarna. Och det klarar de inte, då blir det *error*. Till och med ett elektroniskt skarvkopplingsdon tillverkat efter marin krigsmaterielstandard och som införskaffats för belopp som man inte skulle berätta om för frugan hade släppt in vatten och förorsakat kortslutning. Efter rentorkning och insmörjning med vattenfritt vaselin så fungerade allting igen och hemseglingen kunde fortsätta.

Vad kan man nu lära sig av allt detta? Lita aldrig på instrument, för man vet inte hur länge de kommer att fungera. Ja, kanske är det ändå lite hårt uttryckt, för utan fel blir det ingen produktutveckling. Men däremot är det tveksamt om det överhuvudtaget bör förekomma några skarvkopplingar ovan däck. De skarv- eller kontakt don som håller tätt är ännu inte uppfunna, tror jag.

Men den viktigaste lärdomen är nog att man aldrig ska glömma bort att alltid vara en omdömesgill sjöman, inte minst när det gäller kappsegling.

Det är tveksamt om vi var omdömesgilla sjömän när vi gjorde strykaren på Salvorev...

Ronald Rübssamen