

Flaskposten

se sid
26-27
& sid 3

Nummer 2-2003

Oceanseglingsskubbens tidning utgåva 123 Pris 45 SEK

Tema:
Avseglare

Frida seglade till Söderhavet med sina föräldrar

100%
långfärdsegling



Notiser • Notiser • Notiser

Sylvia är hemma - nya nätcontrollers tar över

Sylvia och Arne på Chiquitita är tillbaka i Sverige igen! Sylvia har skött det skandinaviska kortvågsnätet i Västindien och har haft koll på nästan samtliga svenska båtar. Hon avtackades ordentligt för sitt jobb av tjugo närvarande OSK-båtar och skandinaviska långseglare innan avsegling hemåt i våras. Ett kort reportage med bilder om detta kommer i nummer 3-2003. Nya controllers har tagit över efter Silvia under våren:

UTC	Lokal tid	Frekvens	Controller
1200	0800	8182 Mhz	Patrik Kinander på s/y Aigeas
1300	0900	16546 Mhz	..
2245	1845	8182 Mhz	Karsten Staffeldt i Panama
2300	19.00	16546 Mhz	..

Mallorca inför lyxskatt för gästande långseglare

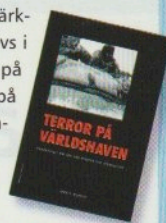
Båtar som befinner sig längre än 6 månader på Baleariska öarna (Mallorca) riskerar att få betala lyxskatt på 12% av båtens värde och möjligen dessutom behöva registrera båten enligt spanska regler och kan då hamna under ytterligare regler, behörighetskrav och/eller avgifter. Se till att båtens ankomstdatum registreras ordentligt för att undvika problem med myndigheterna om du planerar att stanna ett tag.

Källa: Noonsite

Bok på svenska om pirater

Nautiska förlaget har översatt journalisten och långseglaren John S Burnetts bok uppmärksammade bok om pirater. Efter att författaren själv blivit utsatt för ett väpnat rån till havs i närheten av Singapore, bestämde han sig för att ta reda på mer och har sedan mönstrat på supertankers och mindre fartyg i områden kända för sin piratverksamhet för att ta reda på mer. Ämnet är aktuellt för långseglare och dessutom är det en läsvärd bok, om än skrämmande ...

ISBN: 91-89564-09-x, Nautiska Förlaget, ca-pris 260 kr



OSK-ansikten i båttidning

I tidningen *Praktiskt Båtagande* som delar av denna redaktion är ordentligt insyltade i, plockar ibland fram OSK-medlemmar i olika reportage. I senaste numret (som kom 11 september) gör Conny Zetterberg en besiktning. Också Frida Tidelius på Noa af Stockholm skriver i båda tidningarna, och kanske känner ni igen lite av materialet. Milo berättar om bygget av sin nya båt, som nu är igång i Estland.

Även senare i höst kommer några andra bekanta ansikten att dyka upp - mer kan vi inte avslöja just nu ...



Leon Schultz under föredraget på Orust

Friska vindar under Öppna Varv-mässan på Orust

För åttonde gången anordnade varven på Orust en helg för allmänheten och totalt 129 segel och motorbåtar och också ett åttiotial utställare av utrustning på Hallberg Rassys varvsplan i Ellös.

En stor mängd OSKare fanns också på plats på Orust. Flera besättningar som är på tillfälligt besök i svenska sommare. En annan OSKare, Leon Schultz på HR40:an Regina, hade lördagskvällens föredrag om kommunikation i HR-varvets personalkantin för ca 200 personer. Vi fick reda på det senaste - från GSM till Satellitkommunikation.

Vädret under helgen var strålande om än med hårda vindar under större delen av tiden - kuling 15 m/s i byarna och besökarna fick vara försiktiga att inte blåsa i vattnet från de tillfälliga flytbyggorna längst ut.

Det är främst stora båtar som Orustvarven vill sälja inför nästa säsong - som en Fantasi 44DS för 5,6 miljoner kronor och Hallberg Rassys 62:a för ungefär 14 miljoner till minsta utställda båt som var en Gullholmensnipa, 6,30 meter lång. Nya HR 37 visades.





Tänk säkerhet

Leon Schultz som planerar en längre segling med sin familj Karolina och barnen Jonathan och Jessica med HR 40:an Regina har tagit en mycket grundlig säkerhetsträning i Tyskland.

Det är mycket mörkare än jag hade förväntat mig. Vi är tio man som sitter på ett gungande blött gummigolv och ser frågande på varandra. En är redan sjösjuk och griper tag efter den enda plastpåsen som finns i flotten. Vem vill använda den som andre man?

Plötsligen ropar killen vid dörröppningen något om "räddning" som tränger igenom både ljudet från vågorna och mina tankar. En efter en kryper vi lyckliga ut ur vår gungande gummiö i träningsbassängen för att njuta av säkerheten av fast mark, även om denna just nu bara består av en repstege som leder högt upp till stabiliteten.

Efter att ha hjälpt varandra att nå toppen föreställande fartygsdäcket får vi av en skratrande instruktör höra att det roliga just hade börjat - det finns nämligen ingen väg ner från "däck", i alla fall ingen torr väg.

Jag sjunker

Flygturen ner till "havsnivån" upplevs därför inte särskilt skrämmande när man redan är på väg. Övriga kommer istället när jag hamnar under vattnet – med de tunga bomullskläderna sjunker jag mycket längre ner än förväntat. Än mer skrämmande är att jag ett ögonblick är desorienterad och inte riktigt vet vad som är upp eller ner, tills min flytväst börjar fyllas med CO₂. Vid ytan börjar jag ofrivilligt att andas ett antal mycket korta andetag. Medan lungorna arbetar som om det vore mitt sista andetag, sköljer redan nästa våg över mitt ansikte och istället för luft får jag vatten in i gapet. Om vattnet hade varit kallare skulle denna situation lätt kunna leda till chock.

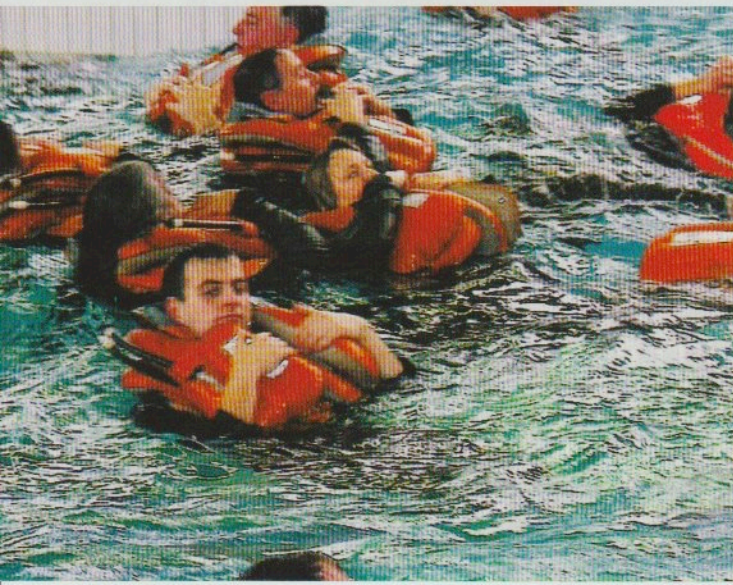
Mina egna erfarenheter i bassängen bekräftar också detta. Först av allt känner jag mig redan utmattad i mina tunga kläder trots att våghöjden är måttliga 80 cm och vattnet är

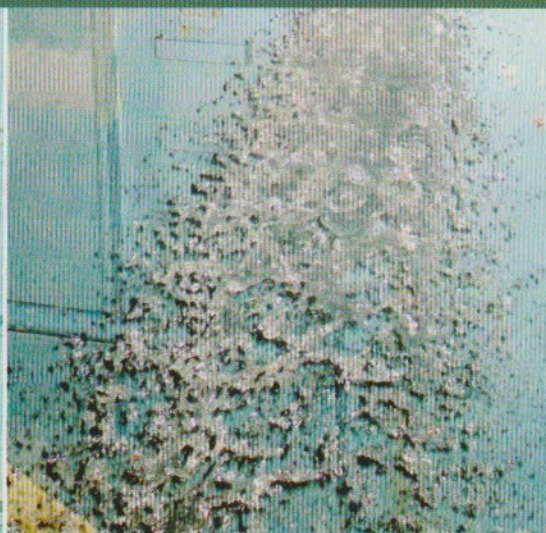
angenäma 28 grader. När det är kallare i vattnet tappar man snabbt förmågan att greppa eller kontrollera armar och ben och därför är det viktigt att ha ett ordentligt flytetyg med minst 150 N bärkraft, helst mer.

En annan erfarenhet jag gör är att den överbrytande sjön är mycket besvärande. Här är en sprayhood, som vi också får testa, av stor hjälp som erbjuds som ett extra tillbehör hos de stora livvästillverkarna. Grenband, också detta tyvärr ofta endast som tillbehör, ökar också komforten i vattnet, samtidigt som man alltid skall bära västen väl åtdragen med endast en handbredd mellan väst och sjöställ.

Brand

Brandsläckning är ett annat moment som vi får öva. Var och en av oss får testa olika typer av brandsläckare samt olika släckningsmetoder. Hettan är påtaglig och jag är inte den





ende som med förvåning kände vilket mod som krävs för att närma sig en stor brand med bara en brandsläckare som vapen.

Den största risken för brand ombord är av elektriskt ursprung.

Den andra risken för brand är från motorn och speciellt efter man har stängt av motorn. Anledningen är att så länge det finns ett undertryck i motorn sugas dieseln in till förbränning, medan när den är avstängd börjar den istället läcka ut genom ett eventuellt hål på det varma motorblocket och kan antändas.

Tredje största brandrisken kommer från spisen, från läckande gas eller från antänd matolja eller brännbart material i närheten. Att rökning i kojn är den fjärde största brandrisken kan man, i mina ögon, ignorera, för vem skulle komma på den absurda tanken att röka i en båtkoj?

Läcktätning

Dags för nästa träningspass. Vi blir ledda i en fartygssektion fyra meter under vattenlinjen. Marinens overaller och stövlar har vi fått på

oss samt följt instruktionerna att endast ha badbyxor under. Vad skall detta betyda? Plötsligen strömmar det in vatten genom en spricka i bordläggningen! Vi tar in vatten! Fyra deltagare kastar sig direkt över vattennintranget med första bästa de kan roffa åt sig. En kudde eller filt blir bra. Vattnet för ett sådant oväsen att det är svårt att samtala. Var stuvades de koniska träpluggarna? Någon som minns?

Min egen erfarenhet vid denna övning är helt olik den jag hade i livflotten. Medan jag för allt i världen önskar undvika en längre tid i en livflotte, känner jag här att det faktiskt går att täta en läcka provisoriskt och därmed undvika att båten sjunker. Identifiering av läckan, pumpar och fantasi är nycklarna till att behålla sin båt flytande som alternativ till livflotten. Med en större båt har man också något mer tid på sig, eftersom den har högre bärkraft än en mindre. Paradoxalt nog borde därför en mindre båt ha kraftfullare pumpar än en större!

Nödraketerna

Sista momentet i överlevnadsträningen är

nödraketer. När har man någonsin möjlighet att få prova på att skjuta upp en riktig fallskärmsraket och att få känna trycket i handen när man drar i snöret samt ljudet av projektilens väg upp i skyn för att påkalla hjälp? Var och en av oss får testa olika typer av nödraketer.

Sammanfattningsvis kan sägas att denna överlevnadskurs mycket starkt rekommenderas alla seglare som sätter säkerhet till sjöss högt. Grundläggande förståelse för tyska språket är av betydelse.

Priset är 256 euro per person för nästan 2 dagars full träning inklusive allt material, måltider och övernattnig.

Leon Schultz, Ystad

www.reginasailing.com

leon@stephan-orn.se

För mer information kontakta:

Deutscher Seglerverband, Kreuzerabteilung

Hemsida: www.kreuzer-abteilung.org

telefon: +49-40-632 00 90

e-post: info@kreuzer-abteilung.org

