

Nr 4 2004. Årgång 20. Pris 43 kr inkl moms. Finland 6,50 Euro. Norge Nkr 52:-

Se sid 28

REN SEGLING

RACE & CRUISING



Segling

Den
lyckliga
familjen
M

Sydvärt mot Skåne

**Seglarkust
med fri
horisont**

INTERPRESS 0592-04



388059 204307

RETURVECKA 26

**TRIM: NÄR VÅGORNA ÄR STÖRRE ÄN VINDEN
VINDRODER • SJÖSÄKERHET • NYA BÅTAR**

Blodigt allvar – på låtsas

Ingen seglare går i livflotten, fyrar av en nödraket eller släcker en brand ombord förrän det blir allvar av.

Såvida man inte ägnar en helg åt säkerhetsträning hos den tyska Marinen. Ystadsegelaren Leon Schulz och hans fru gjorde det – och fick insupa både vatten och nyttiga lärdomar.

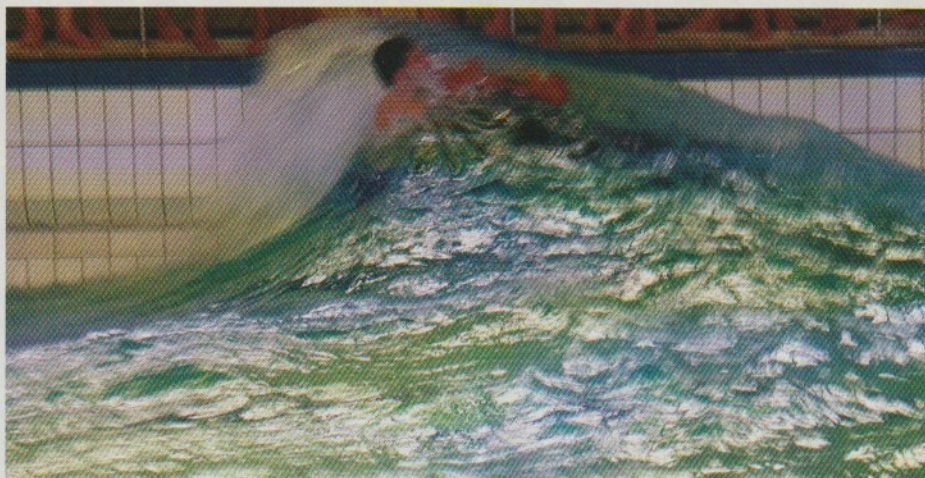
Det är mycket mörkare än jag hade förväntat mig. Den stickande luften av för många människor i ett trångt utrymme blandas med lukten av gummi som är mycket mer påträngande än jag föreställt mig. Vi är tio man som sitter på ett gungande blött gummigolv och som ser på varandra med frågande ögon. Kommentarer om varför vi inte hade tagit med någon kvinnlig besättningsmedlem i vår livflotte har tonat bort för länge sedan. En av oss känner sig redan sjösjuk och griper tag efter den enda plastpåsen som finns i flotten. Vem vill använda denna som andre man?

Vi har den klena trösten att sitta i den stora, mer stabila och 'bekväma' livflotten för tio man; min fru Karolina sitter i den mycket mindre 'nöjesbåtsflotten' för sex personer någonstans i närheten. Förhoppningsvis. Från långt håll kan jag höra sång blandas med det eviga ljudet av överbrytande vågor som slår mot vårt tak. Kan det vara dem jag hör?

Slutligen bryter en av oss tystnaden genom att föreslå att vi kanske ska öppna dörröppningen för att släppa in lite frisk luft. Vi andra tycker detta är en befriande idé, så killen vid dörren öppnar och släpper in underbart syre. Men efter bara någon sekund slår



Karolina Schulz pustar ut mellan övningarna.



Vågmaskinen gjorde livet lite surare – och verkligare – för kursdeltagarna.

nästa våg mot öppningen och fyller vårt nya hem med flera nya liter med vatten. Dörren får stängas omedelbart.

Har jag inte läst otaliga böcker om sjömanskap? Har jag inte kunnat känna med Baileys, som överlevde 118 dagar i en livflotte, medan jag läste deras spännande berättelse? Hur ofta har jag inte tänkt att om allt annat går snett kan vi alltid hoppa i vår livflotte och bli räddade? Alla dessa tankar kan på intet sätt jämföras med vad jag just för stunden känner och upplever tillsammans med mina kamrater.

Hur lång tid har vi suttit här nu? Minuter, timmar, dagar? Jag är nog inte den ende som undrar över varför i hela fridens namn jag har betalat pengar för att delta i denna säkerhetskurs som ges av den tyska Marinen.

Plötsligen ropar killen vid dörröppningen något om 'räddning' som tränger igenom både ljudet från vågorna och mina tankar. Vi ligger nu vid sidan av en hög vägg. En bred repstege syns i dörröppningen. Väggen ska simulera ett fartygsskrov. Vilken lättnad! En efter en kryper vi lyckliga ut ur vår gungande gummi-ö 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 skrattande instruktör höra att det roliga just har börjat – det finns nämligen ingen väg ner från 'däck'. I alla fall ingen torr väg.

Kippar efter andan

Nya detaljerade instruktioner ges, precis som vi har fått liknande professionell information före varje övning som dessutom föregicks av en grundlig teoretisk genomgång i klassrummet tidigare i morse. Det är nämligen dags att testa flytvästarna. Två och två får vi nu hoppa ner för det ca 4 meter höga 'däcket'. Där nere kommer vi återigen att mötas av de brytande vågorna från vågmaskinen. Och när en tysk marinofficer skriker

'Sprung!', ja, då finns det definitivt ingen tvekan eller möjlighet till reträtt.

Flygturen ner till 'havsnivån' upplevs inte särskilt skrämmande när man väl är på väg. Överraskningen kommer istället när jag hamnar under vattnet; med de tunga bomullskläderna sjunker jag mycket längre ner än jag hade förväntat mig. Ett kort ögonblick är jag desorienterad och vet inte riktigt vad som är upp eller ner, tills min flytväst börjar fyllas med koldioxid och jag påbörjar min färd upp till vattenytan. När jag når upp till ytan börjar jag ofrivilligt andas ett antal mycket korta andetag, jag riktigt kippar efter andan, precis som vi hade blivit varnade för. 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.

Nu övas diverse situationer i bassängen, som att klättra in och ut ur livflottarna, simma i vågorna med uppblåst väst, fylla västen manuellt med munstycket och att hålla samman med de övriga deltagarna. Vi ges också det unika tillfället att få testa vår egen flytväst ovanpå våra egna sjökläder som vi vanligen har på oss när vi seglar.

Den tyska Marinen, som gjort otaliga tester med diverse flytvästar, livflottar och kläder både i bassäng och i verkliga kalla havet, samt har en stor kunskapsbank från verkliga händelser och olyckor, har inte mycket till övers för våra svenska 'seglarvästar'. Förvisso är det bra att man har något slags flytplagg på sig när man seglar och vi svenskar är bra på det, ingen tvekan om det. Medan seglarvästar kan vara lämpliga i skyddade skärgårdar, så har de alldeles för lite flytförmåga för att hålla människor vid liv under en tid i kallt vatten.

Risken att en automatiskt uppblåsbar flytväst inte ska blåsa upp är i första hand en följd av att man inte skött servicen regelbundet. Enligt tyska Marinen och tyska Sjöräddningssällskapet är den risken mindre än



Ner i vattnet med uppblåsbar flytväst.

att inte överleva med en seglarväst i krävande situationer.

Mina egna erfarenheter i bassängen bekräftar också detta. Först av allt känner jag mig snabbt utmattad i mina tunga kläder trots att våghöjden är måttliga 80 cm och vattnet är angenäma 28 grader. Jag undrar hur det hade känts under mer 'skandinaviska' omständigheter; 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 sak jag lär mig är att det är av stor betydelse att hålla fast vid livflotten, för man driver snabbt iväg i vågorna. Att kliva in i livflotten från vattnet är svårt till en början, men snart hittar jag rätt teknik. Och efter flera in- och utklättringar märker jag att min uppblåsta väst inte alls är lika mycket i vägen som jag hade läst i tidningar. Tricket är att klättra upp med ena knäet på den lilla rampen som underlättar instigningen så lodrätt som möjligt och sedan häva sig framåt lutandes mot dörröppningen och glida in på den uppblåsta flytvästen på magen, ungefär som pingviner åker kana på isen. Det underlättar betydligt om en person antingen sitter på motsatta sidan i livflotten eller, om man är först, vederbörande hänger på utsidan på andra sidan för att tynga ner flotten och för-



Lämna flotten, upp via fartygets nät.

hindra att den välter. Inte helt lätt från början, men i denna kurs ges möjlighet att träna detta tills man finner en väg som fungerar.

En annan erfarenhet jag gör är att den överbrytande sjön är mycket besvärande. Här är en 'sprayhood', som vi också får testa, till stor hjälp; den erbjuds som extra tillbehör hos de stora livvästillverkarna. Viktigt är att alltid bära västen väl åtdragen med endast en handbredd mellan väst och sjöställ.

Övningen i bassängen avslutas med en demonstration av hur man räddas från helikopter från en livflotte eller från vattnet.

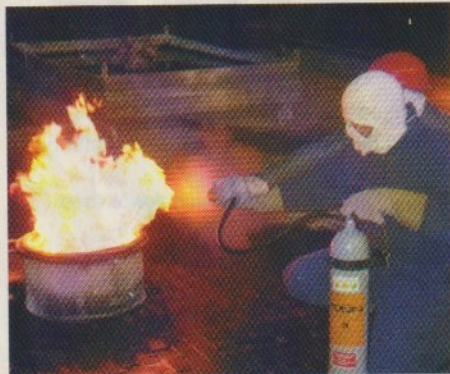
Brand ombord

Livflotteövningen är bara en del i denna två-dagarskurs i Neustadt i norra Tyskland. Kursen arrangeras regelbundet och genomförs i nära samarbete mellan Deutscher Seglerverband (tyska Seglarförbundet) och Deutsche Marine.

Brandsläckning är ett annat moment som vi får öva. Var och en av oss får testa olika typer av brandsläckare samt olika släckningsmetoder. Och det är minsann ingen liten lägereld vi ska släcka! I specialhangarer tänds det rejäla eldar, på både fast och flytande brandmaterial. Vi får bära skyddsdräkter eftersom säkerheten är hög vid alla övningarna.

Hettan är påtaglig och jag tror att jag inte är den ende som med förvåning kände vilket mod som krävs för att närma sig en så stor brand med bara en brandsläckare som vapen. Stoltheten är stor varje gång en deltagare återrapporterar till ledarna 'Feuer gelöscht!' och därmed bekräftar att elden är släckt. Nya lägor och nästa elev på tur.

Tekniken att släcka med pulver, vatten och CO² är påtagligt olika och det är en bra erfarenhet att få testa de olika släckningsmetoderna. CO²-släckarna, som är vanliga på (tyska) båtar, är ingen glad över. Men pulver var helt överlägset, även om pulver förstör mycket av utrustning och inredning.



Pulversläckaren var bäst, tyckte Leon Schulz.



Så känns det att lyftas upp i helikoptern.

Men vem bryr sig om den saken när det gäller att släcka en brand på en båt? Och de 2- eller 3-kilos släckare som vi är så vana vid att se på våra båtar upplever vi som mycket små. 6 kg pulver är verkligen att föredra den dag det brinner!

Den största risken för brand ombord på en båt är, får vi lära oss, av elektriskt ursprung. Det beror på dålig installation samt ideliga påkopplingar av mer utrustning som kablaget inte är dimensionerat för.

Den andra risken för brand är från motorn och speciellt efter det att man har stängt av den, vilket förvånar många. Anledningen är att så länge det finns ett undertryck i motorn sugas dieseln in till förbränning. När den är avstängd kan dieseln istället börja läcka ut genom ett eventuellt hål i det varma motorblocket och kan antändas. En sista koll i motorrummet efter avstängning och innan man lämnar båten är därför en vettig rutin.

Tredje största brandrisken kommer från spisen, från läckande gas eller, ännu oftare, 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? Oljelampa eller levande ljus syns för övrigt knappt i statistiken, här är folk tydligen mycket försiktiga och uppmärksamma.

Hål i skrovet!

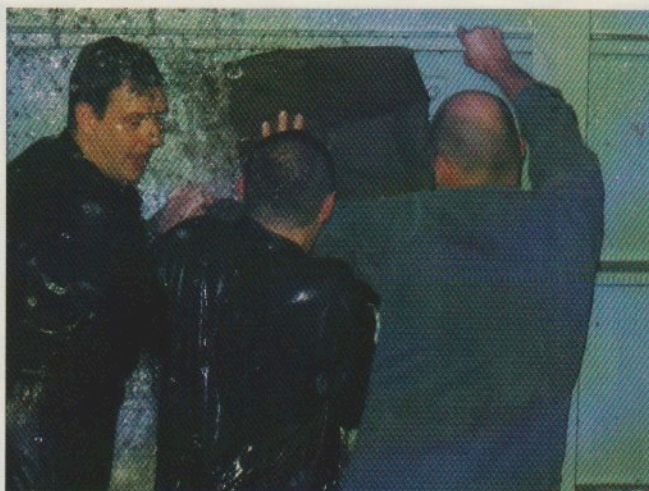
Dags för nästa träningspass. Vi blir ledda in i en fartygssektion fyra meter under vattenlinjen. Marinens överaller och stövlar har vi fått på oss, och vi har följt instruktionerna att bara ha badbyxor under. Vad ska detta betyda?

Plötsligt strömmar det in vatten genom en spricka i bordläggningen – vi tar in vatten! Fyra deltagare kastar sig direkt över vattenläckaget med första bästa pryl de kan roffa åt sig. En kudde eller filt blir bra. 'Vi behöver någon slags bräda, snabbt!' hör jag någon skrika och överrösta vattenmassorna samti-

dig pekande på lite träbitar som ligger i ett hörn inte långt bort. Vattnet för ett sådant oväsen att det är svårt att samtala. Dessutom ekar det i stålskrovet. Vi är ju dessutom alla ganska exalterade, där vi står i de stigande vattenmassorna. Därför märker vi knappt att det strax därpå forsar in vatten från ett runt hål lite längre bort, där det bildas en kaskad av vatten. Nu får vi plötsligen organisera oss och göra prioriteringar för att inte bara hindra vattnet från att komma in utan även konstruera tätningar som håller. Var var det nu vi stuvade de där koniska träpluggarna...? Någon som minns?

Först gäller det att anbringa något slags mjukt material närmast hålet för att täta. Ovanpå detta en plugg, en bräda eller något annat för att sprida trycket. Slutligen något slags arrangemang för att hålla allt på plats och påföra ett tryck på själva tätningen, exempelvis en rorkult, båtshaken, ett kvastskaf, spinnakerbommen, helt enkelt något som passar, huvudsaken är att denna stöttning påförs kraften i rät vinkel mot de underliggande brädorna närmast läckan, annars glider pinnen iväg åt sidan.

Och självklart gäller det att ha god pumpkapacitet. Handpumpar eller de små elektriska läns-pumparna är bara till för att tömma spillvatten från kölsvinet. Här gäller det att ha pumpar med hög kapacitet, det märker vi snart. Målet är inte nödvändigtvis att täta hålet till 100 procent, utan att pumpa ut mer vatten än vad som kommer in. Så ju större pumpar, desto lättare är det att arbeta med läckagetätningen. På en segelbåt ska man även försöka få hålet så nära vattenytan som möjligt, för här är vattentrycket, som har stor inverkan på vatteninträngandet, som minst. Man kan till exempel stagvända och segla bidevind eller halv vind för att kränga båten och få upp skadan.



Hål i skrovet – något att laga med?!

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 att arbeta, eftersom en större båt har högre bärkraft än en mindre båt. Paradoxalt nog skulle därför en mindre båt behöva ha kraftfullare pumpar än en större båt!

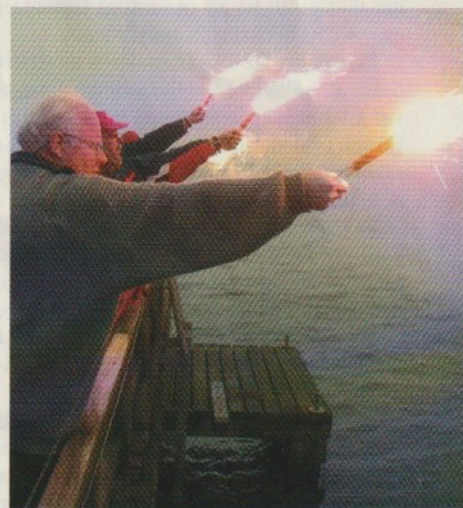
Lär känna dina nödraketer

Sista momentet i denna överlevnadsträning är pyrotekniska nödsignaler, alltså nödraketer. När har man någonsin möjlighet att få provskjuta en riktig fallskärmsraketer och få känna trycket i handen när man drar i snöret för att påkalla hjälp? Var och en av oss får tillfälle att testa olika typer av nödraketer. Inblandade myndigheter är självklart informerade, men i mitt stilla sinne undrar jag över hur många samtal som just nu kommer in till sjöräddningscentralen, då ju varje människa idag bär på sig en mobiltelefon!

Det är imponerande hur många olika typer av nödraketer som finns med tillhörande avfyrningsmekanismer! Det blir påtagligt hur viktigt det är att bekanta sig med sina nödraketer innan de skall komma till användning.

Sammanfattningsvis kan jag säga att denna överlevnadskurs i Neustadt nära Lübeck var så värdefull att jag mycket starkt vill rekommendera den till alla seglare som sätter säkerhet till sjöss högt. Grundläggande förståelse för tyska språket är, naturligtvis, av betydelse för att kunna ta emot alla instruktionerna och de teoretiska genomgångarna. Organisationen var precis och professionell, som man kan förvänta sig av den tyska Marinen.

Priset på 256 Euro per person för nästan två dagars full träning inklusive allt material, måltider och övernattnings på regementet tycker jag var mycket resonabelt.



Test av nödraketer.

Leon Schulz, text&foto

Fotnot: Den kurs Leon och Karolina Schulz deltog i är öppen för alla. Den organiseras av 'Kreuzerabteilung des Deutschen Seglerverbandes', det Tyska Seglarförbundets långfärdssektion, och arrangeras av tyska Marinen. För mer information, kontakta Deutscher Seglerverband, Kreuzerabteilung, www.kreuzer-abteilung.org, tel +49-40-632 00 90, e-mail: info@kreuzer-abteilung.org

Leon Schulz, Ystad: www.reginasailing.com; leon@orn.se

SOV TORRT! Med hotellkomfort



Att lakan i 50% bomull / 50% polyester är betydligt starkare och tål fler tvättar än vanliga i 100% bomull har hotellen redan upptäckt. Att de dessutom tar upp betydligt mindre fukt och därför passar bättre i båten har vi hört från många nöjda kunder.

Låt våra bäddset leda dig till en torrare koj i sommar.

Varje set består av påslakan, underlakan och örngott.

**Pris per set: 350 kr
inkl. moms**

Minsta antal bäddset per beställning: 4st.
Frakt och postförskottsavgift tillkommer.

Ring 0322 - 669 300
eller beställ via vår hemsida
www.almedahls.nu

almedahls