

Tema: Hårt väder



Ibland försämras vädret plötsligt utan förvarning. Speciellt inomskärs är vädret svårt att förutse och där kan det bli stora variationer. Blir du överraskad av en åskfront kan det få dramatiska konsekvenser.

I DE LUGNASTE VATTEN ...

Ibland försämras vädret plötsligt utan förvarning. Speciellt inomskärs är vädret svårt att förutse och där kan det bli stora variationer. Blir du överraskad av en åskfront kan det få dramatiska konsekvenser.

FOTO THOMAS G HYRÉN





”DET GÅR SÅ

Ett häftigt åskväder överraskade Torbjörn Berg i naturhamnen på Bullerö och skavde sönder hans segelbåt mot klipporna. Idag ångrar han mest att han inte stack ut direkt.

TEXT OCH FOTO MATS CATO

Väderprognoserna var goda för Stockholms skärgård den 27 juli förra året. Den senaste veckans värmebölja med temperaturer upp mot 30 grader skulle visserligen dämpas av mulet väder istället för solsken och det fanns även risk för åska, främst över land. Men vindarna skulle vara fortsatt måttliga och i huvudsak sydliga. Inga varningar i övrigt var utfärdade.

– Det var min sista semesterdag. Jag, min fru Åsa och vår då 14-åriga dotter Clara hade dagen innan förtöjt på Bullerös sydvästra udde i lä för de måttliga sydostvindarna och på relativt djupt vatten, 10–15 meter, vilket gjorde att vi hade cirka 35 meter ankarlina ute. På grund av svallrisken hade jag dragit ut oss en bra bit från klipporna, berättar Torbjörn Berg.

Lämnade dottern

Många båtar som ankrat utmed stranden låg kvar på förmiddagen, så även familjen Bergs segelbåt, en Compis 28 från 1977 med namnet *Off Course*, som låg längst söderut. Familjen hade under elva dagar seglat tillsammans med vänner på två andra båtar, *Sushi*, en Linjett 35:a som låg cirka 50 meter norrut, och *Frischa II*, en C&C 30 som låg närmast om babord.

– Morgonen var molnig men ändå varm och det svalkade gott att bada i det 24-gradiga vattnet. Vi gjorde oss ingen större brådska, eftersom dagens mål var hemmahamnen Bolvik på norra Värmdö och vi ville njuta av denna sista skärgårdsdag så länge som möjligt.

Torbjörn såg att molnen började mörkna långt in över land mot sydväst, men det var inget som han upplevde som hotfullt. Vid 12-tiden var familjen startklar, men Tor-

björn och Åsa skulle först ro bort till Bullerö by med gummijollen för att uppsöka en toalett och fylla på vattenflaskorna inför hemfärden. Dottern stannade kvar i båten, men hade sällskap av vännerna på *Frischa II*.

Överfallsväder

– När vi är i byn så ser vi att det mörknar ytterligare, och då säger jag till Åsa att det är bäst att vi skyndar oss. Vi sätter oss i gummibåten och börjar ro. I samma stund kommer tillsyningsmannen och ropar till oss att det är överfallsväder på gång och att vi måste skynda oss. Så vi pinnar iväg allt vad vi kan, men allting är lugnt. Jag morsar på våra vänner i Linjett 35:an som är på väg ut. I samma ögonblick som vi kommer fram till vår båt känner jag att det händer någonting. Det går så jäkla fort, det är som om någon har tryckt på en knapp.

Vädet som för bara någon minut sedan var alldeles stilla försämras snabbt. Vinden ökar från lätt bris till kulingstyrka och vrider från sydost till sydväst. Hela fjärden från Nämndö ligger på och sjöar med skummande vågtoppar slår mot båten. Torbjörn startar motorn och ber familjen att göra klart för avfärd, men då händer det som inte får hända.

Högg mot klipporna

– Vindtrycket vrider båten in mot *Frischa II* och jag känner samtidigt hur stäven börjar hugga mot klipporna. Jag ber familjen att gå iland och försöka hålla ut fören, samtidigt som jag tämligen fåfängt försöker sträcka ankartampen.

Efter en kort diskussion med den erfarne skepparen Roger på *Frischa II* bestämmer familjen Berg sig för att stanna kvar, eftersom de hoppas att ovädet snabbt ska blåsa över. Torbjörn hoppar i land och lägger ett

spring för att räta ut aktern, så att den inte ska trycka mot *Frischa II*. Men vinden tilltar och många av de andra båtarna börjar också få problem.

– Jag märker hur jag får tunnelseende. Mitt främsta fokus var att klara båten och familjen, men jag hör att det är panik på båtarna runtom oss. Bland annat ligger det en 40-fots segelbåt en bit bort som har ett fribord som är lika högt som vår båt är hög. Så den är ett utmärkt vindfång och där pallar de inte att hålla emot. Jag vet inte om det stämmer, men min fru påstår att de hade små barn som blev tillsagda att hålla bort båten från klipporna. Där någonstans kan man känna att det blir fel. Vad är en båt värd jämfört med ett barn? Med de krafterna kan man ju bli mosad även om man är vuxen. Dessutom regnade det, då det blir halt och man kan halka och hamna i vattnet under båten. Det är mardrömsscenariot.

Tvingades backa

Familjen Berg har hela tiden en person på land som försöker hålla ut båten. Torbjörn minns att han tänkte att om situationen förvärras ytterligare var det enda rimliga att ta sig i land och lämna båten och alla tillhörigheter åt sitt öde.

Då får familjen på *Frischa II* nog och backar ut. De kapar ankartampen när de inte får upp ankaret och lyckas komma iväg. I det läget bestämmer sig Torbjörn för att också försöka.

– Vi släpper alla landförtöjningar i en någorlunda synkroniserad manöver och lämnar linor och bergkilar kvar på land. Jag är tvungen att backa ut för motor för att kunna hala in ankartampen, något som jag normalt aldrig gör på grund av risken för att linan ska fastna i propellern, en riskabel manöver som tack och lov går bra. När ankaret kommit upp kan vi utan vidare problem gå med vind och vågor stick i stäv in mot Nämndö, och när det till slut mojnar sker det lika hastigt som när vinden kom.

Skador i stäven

Off Course återförenas med *Frischa II* i plattvattnet utanför Nämndö Böte, där de cirklar runt och gör en första bedömning av var- »

JÄKLA FORT”



– Jag är nästan tacksam för de här erfarenheterna. Man får ju tillfälle att tänka igenom saker ett varv till, säger Torbjörn Berg.

» andras skador. Även om de har fått en del hårda smällar, så tar de inte in vatten och ingen har gjort sig illa.

Efter hemkomsten konstaterade Torbjörn att stäven hade skador, gelcoaten hade skavts av på ett område som var 50 centimeter långt och 2 centimeter brett. Det var också skador på den rostfria kassetten med stävstege under hopp iland-pekert som hade fått några riktiga smällar.

– Det var tur att det gick så bra som det gjorde och vad jag förstår kom ingen till allvarlig skada. Tittar man på vår båt är skadan att jämföra med en vanlig parkerings-skada. Det är inga allvarliga grejor. Vi var tvungna att ta upp båten lite tidigare, men vi skulle ändå avsluta semestern. Ur den synpunkten är jag inte jätteledsen, utan jag är nästan tacksam för de här erfarenheterna. Man får ju tillfälle att tänka igenom saker ett varv till.

Så här i efterhand ångrar han mest roddturen till byn.

– Vi borde ha stuckit direkt. Det andra jag ångrar är att vi inte pös iväg när jag hade pratat med Roger. Samtidigt är det lite mot instinkterna att ge sig ut när det börjar bralla i som allra värst. Då vill man ju vara kvar.

”Känns jäkla B”

Dottern Clara var kvar ombord och hade föräldrarna stannat längre i byn hade hon varit kvar ensam på båten i den här jobbiga situationen.

– Det känns jäkla B, men det var ju fint väder och lugnt när vi stack med jollen. Clara tog det bra och tyckte att det var lite spännande, så hon vill ut och segla igen. Sen hade hon ju stöd från grannbåten, så hon kände sig inte helt utlämnad. Jag tror inte att vi hade stuckit iväg ifall de inte hade legat bredvid.

Torbjörn funderar också på vad som hade hänt om det inte hade varit djupt vatten där de låg förtöjda. Vad hade hänt om de legat i skärgård med grunt vatten och en massa grynnor?

– Då hade det varit rena minfältet att ge sig ut. Man hade antagligen stannat kvar även om båten hade blivit sönderslagen. Det är också en fundering man måste ha, hur ser det ut runtomkring och vad kan jag göra? Det kanske inte räcker med att ha en plan B, man kanske ska ha en plan C och en plan D också utifrån vad som händer.

Van bergsklättrare

Något som också slog Torbjörn efteråt är att de nog låg med rätt mycket slack på aktertampen, eftersom det var ganska djupt där han hade slängt i ankaret en bit ut för att få bra vinkel.

– Jag gissar att hur mycket man än drar är det svårt att bli av med det. Det betyder att om det kommer en kraftig vind och trycker



Torbjörn Berg varnar för att olyckor ofta sker där de drabbade känner sig trygga och inte är förberedda.



En bidragande orsak till att *Off Course* slog i klipborna kan ha varit att det var djupt vatten och rätt mycket slack på aktertampen.

på, så finns det lite att ge på och då kommer man in på land trots att man tycker att man ligger bra.

Torbjörn har ägt båten i åtta år och har tidigare hållit på med bergsklättring i många år. Han ägnar sig också åt paddling och långfärdsskridskoåkning. Så han är van att bedöma risker i dynamiska miljöer där väder har en central betydelse, men det hjälper inte alltid.

– Man får inte tro att man fixar allt. Jag tror att även de som varit ute och seglat hela livet kan råka ut för dumheter. Man är aldrig för gammal för att göra nya dumheter.

Falsk trygghet

Torbjörn menar att det alltid finns en risk att bli hemmablind. Man tror att faran är långt borta någon annanstans, men alla försäk-

ringsbolag vet att de flesta olyckor inträffar i miljöer som är välkända för de drabbade. Man har varit i den där viken hundra gånger och allting har gått bra. Så är man där för hundraförsta gången och då kommer en åskby precis från den riktning den inte ska komma ifrån, och det går inte att lägga ett spring eller gå ut eftersom det är en massa grynnor och grunt vatten.

– Jag hade en plan B om båtuslingen började stampa sönder mot land, och det var att vi skulle gå i land på Bullerö. Den här gamla skorven är inte värd så många korvören, så man får sätta saker i rätt proportion. Men det kan ju finnas en risk för att man är beredd att offra sitt eget eller andras skinn om man har en lite dyrare båt.

Turi oturen

Det som hände med familjen Bergs båt inträffade mitt på dagen och alla var påklädda, startklara och nyktra. Men vad hade hänt om klockan hade varit fyra på morgonen och alla hade suttit uppe och haft en glad kväll?

– Det är inte så otroligt med tanke på att det var sista semesterdagen, men vi var väldigt städade och gick och la oss i tid kvällen innan. Vi tog väl något glas vin, men man måste alltid vara måttlig med alkohol på sjön om något oväntat händer.

När det gäller förberedelser är det viktigt att båten och motorn är i gott skick. Men det är lika viktigt att alla ombord kan hantera en nödsituation.

– Det är väl lite grann där vi brister i vår familj. Det är ju ganska vanligt att det är en i familjen som är mer intresserad, men vad händer om vederbörande faller i sjön, får en bom i huvudet eller blir sjuk? Man kan ha oerhört mycket lärdomar, men det hänger på om man kan använda dem i verkligheten. Alla ska åtminstone ha någon slags psykologisk beredskap.

Hemsöborna

Vid hastiga väderomslag ändras spelplanen för alla på sjön, och möjligheterna att få hjälp från andra med liknande problem minskar. Var och en har nog med sitt.

– Det är som i 'Hemsöborna', säger Torbjörn. Carlsson och Gusten drar den döda madam Flod i kistan över isen och så blir det storm och isen bryts upp. Carlsson, som spelas av Allan Edwall, hamnar på efterkälken och skriker: 'Snälla Gusten, vänta på mig!' Men Gusten, som spelas av Sven Wollter, går bara vidare över isen och vänder sig om och skriker: 'Var och en för sig och Gud med oss!' Det var lite den känslan jag hade på Bullerö. Då har man inte så mycket hjälp av varandra. Hade det varit något annat, till exempel om en båt börjat brinna, hade folk varit betydligt mer benägna att hjälpa till, säger Torbjörn.



SÅ RIDER LÅNGSEGLAREN UT STORMEN

– I hårt väder är det inte vinden som är värst utan vågorna, säger Magnus Lindén.

Håll motorn i bra skick, kontrollera riggen, öva krishantering och ha koll på vädret när en lågtryckspassage närmar sig. Det är några av långseglaren Magnus Lindéns råd för att hantera snabba väderomslag.

TEXT MATS CATO FOTO MAGNUS LINDÉN

Motorn fallerar ofta när det blir hårt väder, och det är då man kan behöva den som mest, säger Magnus Lindén, långseglare, charterskeppare och navigations- och seglingsinstruktör som precis har kommit ut med boken "Bortom horisonten", där han delar med sig av sina erfarenheter under drygt 100 000 sjömil de senaste 40 åren.

En av de vanligare orsakerna till motorhaveri i hårt väder är skit i tanken som sätter igen filter när det gungar och bränslet ska-

kas om. För att förhindra detta problem rekommenderar Magnus att man har en manlucka i tanken, så att man på våren kan öppna och se om man har bevuxning. Är det fallet måste man tömma ut bränslet och rengöra tanken.

Lär dig meka

Magnus tycker inte att man alltid behöver byta filter varje år om man bara kör lite och har tillgång till ren diesel. Däremot menar han att det är bra att ha ett extrafilter med

sig och själv kunna byta dem. Ett bra sätt att undvika motorproblem är att ha ett förfilter, så att man ser i en glaskupa om sediment fastnar och dieseln blir oren. Då kan man snabbt tömma ut skräpet. Det är också bra att lära sig byta fläktrem och lufta en dieselmotor.

– När man blir överraskad av hårt väder är det bra om det grundläggande underhållet på motorn är gjort, för det vill man inte hålla på med då. Det hjälper också att ha en ganska full tank, så att man inte kör slut på allt i tanken eller motorn suger luft när det rullar och guppar. Att få soppatorsk när man försöker komma in i en hamn i motsjö är inte bra.

Kontrollera riggen

Ett annat område som kan vara kritiskt på en segelbåt är riggen. Kontrollera om du »

» har trasiga kardeler eller sprickor i ändstycken regelbundet, och se till att riggen är spänd på rätt sätt och att bultar är låsta med sprintar samt att det sitter tejp eller liknande för att förhindra slitage på tampar och segel. Ute till havs är det också bra att ha speciella stormsegel, en stormstor på separat skena på masten och en liten stormfock som kan sättas på ett inre förstag. Då blir segelytan centrerad och låg och brottsjöar kan inte ta tag i seglen.

Vad som är hårt väder beror på vad du har för båt och hur erfaren du är. Men när det kommer en lågtryckspassage nära där man befinner sig eller en kallfrontspassage med stora temperaturskillnader kan man få väldigt olika vindriktningar. I de lägena lyssnar Magnus extra noga på väderrapporten och kontrollerar flera alternativa källor och väderappar innan han ger sig ut.

– Jag tycker att många glömmar bort ett väldigt viktigt instrument, och det är barometern. Vind är egentligen naturens sätt att utjämna tryck. Ju snabbare barometern rör sig, desto kraftigare vind kommer du att få. När jag seglade med Milo Dahlmann i Patagonien var det så lynnigt väder att de lokala väderrapporterna inte fungerade. Då förlitade vi oss på barometern istället.

Vågorna är värst

I hårt väder är det inte vinden som är farligast, utan vågorna. Till exempel kan det vara kritiskt när man ska in i en skyddad skärgård där det börjar bli grunt. Då påverkas vågorna av botten och blir brantare och bryter oftare. Därför är det viktigt att tänka efter innan du går mot land i hårt väder. Ibland är det säkrare att stanna ute till havs.

– Vid grundflak som du normalt kan segla över kan det vara risk att du går på grund i vågdalarna, där djupet blir betydligt mindre. Med gps har du en bra precision och ser var du kommer in i skärgården, men om den lägger av gäller det att ha en alternativ plan och kunna navigera utan den.

Inomskärs är sjön lugnare och det är lättare att hitta någonstans där det är vind- och sjölä. Är en lågtryckspassage på väg gäller det att hitta ett ställe som är skyddat från alla vindar, eftersom det ofta blir vind-

vrid. Då är det viktigt att ha ett alternativ B. Tänk igenom i förväg vad du gör om vinden vrider och om du kan lägga dig någonstans i närheten.

Förtöj för storm

– Förtöj alltid för storm men förbered samtidigt för att kunna lämna snabbt. Med sunt bondförnuft så klarar man det mesta. Ska jag ankra på ett ställe när det kan bli ett vindvrid försöker jag hitta en ankarplats där det finns en utskjutande klippa så jag kan lägga ett spring. Det behöver inte vara 90 grader från båten, utan det räcker med ned till 45 grader, så avlastar det ankaret ändå.

Magnus förtöjer sällan med pålstek. Han gör en rundtörn runt ett träd, en ten eller en bergskil och sedan ett halvslag runt egen part. Då kan han snabbt lossa förtöjningen även om det är tryck på den. En annan viktig detalj är att ha ett eller helst två bra ankare som man kan lita på.

– Sverige har bra förutsättningar för bra grepp med våra lerbottnar, så vår ankarkultur är inte lika utvecklade som internationellt. Jag tycker man bör ha minst två rejäla ankare, inte en blyplätt, med en bit kätting närmast ankaret. Kommer vinden bakifrån och ankaret börjar släppa glömmar många att de kan backa ut med tamparna i land på för att hålla ut båten från land. Under tiden kan man sträcka ankar-tampen, lägga om ankaret eller lägga ut ett reservankare om man har en jolle.

Hitta prylar

När det börjar blåsa och hända saker vill man snabbt hitta de där prylarna som man har stuvat undan och glömt var de ligger någonstans. Magnus har ett Excelark där han har skrivit upp varje pryl och var den förvaras någonstans. Har han datorn med sig är det sökbar på Excel. Han har också skrivit upp var läns-pumpar och skrovgenomföringar finns. Vid varje skrovgenomföring bör det hänga en kil eller något som kan täta en trasig genomföring. En stång med en rund "gummipropp" som förs ut genom hålet fungerar också bra.

I kustnära vatten är det viktigt att ha en mobiltelefon i ett vattentätt fodral. Tidigare var vhf viktig, och den är fortfarande bra då

Utrustning för tufft väder

- ▶ Nyladdad mobiltelefon i vattentätt fodral
- ▶ Vattentät vhf
- ▶ Grab-bag med nödraketer, vatten och nödproviant
- ▶ Knivar på däck
- ▶ Elektronik i ugnen vid åska eller gps i plåtlåda
- ▶ Mycket tampar för förtöjning med spring och extra förtöjning
- ▶ Minst två ankare med ankartampar och kätting för säker tilläggnig
- ▶ Fotlister och rejäla mantåg – upp till låren, samt halkskydd
- ▶ Bulstax – bågfil
- ▶ Brandsläckare gånger fyra (pulversläckare, vattenhink, stekpannelock och brandfilt/yllefilt)
- ▶ Läns-pumpar med silar som är testade och hink
- ▶ Cyklop/simglasögon, dels för hårt slagregn och hagel, dels för att kunna frigöra propeller från linor och annat
- ▶ Slingerdruk för sjökojer
- ▶ Livflotte för utomskärs



– Förtöj alltid för storm men förbered samtidigt för att kunna lämna snabbt, säger Magnus Lindén.

FOTO: PRIVAT

man också när andra skepp, men nu kan man ringa 112 till sjöräddningen på sin mobil.

– Det har även kommit sändare som skickar signaler via AIS-systemet, så att du kan aktivera den om du trillar överbord. Då syns det på plotten ombord var du befinner dig. Så det har blivit lättare att hitta folk som fallit över bord.

Selepå

Men det viktigaste är att inte falla överbord, påpekar Magnus. Det är därför viktigt att använda en säkerhetssele i hårt väder. Det är också bra att ha en löplina från sittbrunnen till fören så man kan gå hela den vägen utan att koppla loss sig, och om man måste gå upp på däck bör man göra det på lovartsidan av seglen. En annan bra regel är att en hand alltid ska hålla i båten.

Det är viktigt att alla i besättningen lär sig manövrera båten, hantera motorn och navigera, så det inte uppstår en situation där ingen kan hantera båten om kaptenen ram-lar överbord eller skadas. Det är också bra



att träna på olika nödsituationer när det är lugnt väder, så att alla vet vad de ska göra om det blir allvar. Man kan till exempel öva på att reva segel eller på att få upp någon som fallit överbord. Det är bra att veta var "man överbord-knappen" är på gps:en, träna på att hitta den som trillat i och komma nära den nödställda med båten.

– Den största utmaningen är oftast att få ombord personen igen. Man ska ha badstegen på båtar som går ner minst tre steg i vattnet. Då kan ofta personen gå upp själv, men det är inte alltid det funkar, till exempel om någon har slagits medvetlös. Därför måste man ha någon metod för att dra upp den som ligger i, och man måste veta att det funkar.

Tänkom-lekar

När du övar man överbord kan någon hoppa i när det är lugnt väder för att skapa en realistisk övning. Men man ska inte ta några onödiga risker.

– En gång hade vi gennaker uppe och gjorde 5 knop. En kille skulle hänga efter i

en tamp och bada. Han trodde att han skulle orka hålla sig fast, men tappade taget mitt i Gibraltar sund. Vi hade en person som fick i uppdrag att hela tiden kolla på killen i vattnet, men innan vi fick ner gennakern hade vi tappat visuell kontakt. Tack vare att vi kunde gå kontrakurs, hade en position på gps:en och hade kastat i en orange flythästsko fick vi syn på honom. Han hade drivit mer än väntat, men det är ju strömt där.

Magnus brukar förbereda sig mentalt på olika nödsituationer genom att ha "tänk om-lekar".

– Vad gör jag om motorn lägger av nu? Vad gör jag om jag får en reva i seglet? Vad gör jag om förstaget går av? Man kan tänka på olika scenarier själv eller ha det som frågesport ombord. Då kan man också diskutera kring olika situationer.

Stanna vid båten

Larma så tidigt som möjligt om du börjar tappa kontrollen, men undvik falsklarm.

– Framför allt är det mentalt bra – det ger en trygghetskänsla att ha kontakt med sjö-

räddningen. Man kan få råd och uppger sin position. Skulle det uppstå mer problem senare blir det mycket lättare att hitta dig. En förberedande åtgärd är att vara med i Sjöräddningssällskapet.

Ett annat råd är att inte överge båten även om den är vattenfylld. Ger man sig av och försöker simma till land är risken för att drunkna mycket större än om man stannar kvar.

Bota din sjösjuka

- ☑ Ha ögonkontakt med horisonten.
- ☑ Var aktiv, fokus på annat än sjösjukan.
- ☑ Var på däck – frisk luft är bra.
- ☑ Se till att känna dig trygg med båt och besättning.
- ☑ Klä dig för att vara varm och torr.
- ☑ Ät och drick lite i taget men ofta.
- ☑ Tillbringa minimalt med tid i ruffen.
- ☑ Ligg så centralt som möjligt i båten.
- ☑ Undvik rullningar i kojén.
- ☑ Drink inte alkohol.

Läs mer om sjösjuka på sid 69

METEOROLOGENS

Vilken väderprognos är bäst och när är risken för snabba väderomslag störst? Meteorologen Lage Larsson ger sina bästa tips inför sommarens båtliv.

TEXT MATS CATO

Antalet väderappar, vädersajter och väderprognoser har ökat dramatiskt under senare år. Nya uppdaterade prognoser kommer med allt tätare mellanrum och för allt mindre områden. Ändå överraskas vi ibland av oväntade oväder på sjön. Prognoserna fångar inte alltid upp alla lokala variationer. Därför är det bra att lära sig lite mer om väderprognoserna.

– Hur exakt väderprognosen blir beror på hur högupplöst prognosmodellen är. I de mest högupplösta modellerna, som bygger på gigantiska matematiska beräkningar, delas delar av jorden upp i en kvadratkilometer stora områden. Men i de lågupplösta modellerna kan varje område vara 60 gånger så stort, säger Lage Larsson, Sveriges mest kända seglingsmeteorolog som i över 30 år har arbetat med specialprognoser för skärgårdsvädet.

Träffsäkerheten

När det gäller väderprognosernas träffsäkerhet säger det sig självt att det är lättare att göra en bra prognos för några timmar framåt än en prognos som sträcker sig en vecka framåt. Ju längre prognosen ska gälla, desto större måste området med observationer vara. När området är större blir samtidigt de faktorer som påverkar väderutvecklingen fler och det blir mer komplicerade modeller. Därför minskar träffsäkerheten.

Kustvädet är extra svårt att förutse eftersom det påverkas både från land och hav. Det blir ofta stora lokala variationer som gör att det blir svårare att prognostisera. Även fronter och nederbördsområden är svåra att beräkna för meteorologerna.

Lage Larsson tycker att de flesta väderapparna är bra, men han understryker att man måste ta deras prognoser med en nypa salt.

– Apparna visar vädet varje timme. Den



FOTO: ROGER OLSSON

– Det man alltid ska vara lyhörd för i väderleksprognosen är kraftiga åskkurar, dimma och om det ska passera en kallfront, säger meteorologen Lage Larsson.

detaljrikedomerna kan du aldrig få i en prognos. I verkligheten klarar inte beräkningarna av att vara så noggranna.

Bästa väderappen

Vilken app är bäst för oss som är på sjön? Lage Larsson konstaterar att väderappar som bygger på mer högupplösta modeller har bättre träffsäkerhet. Han lyfter fram en väderapp som han tycker är bra, Sjöräddningssällskapets kustväder, som bygger på prognoser från YR, den norska motsvarigheten till SMHI.

– Det är en fin produkt som bygger på en ganska högupplöst modell, och här kan du se vindstyrka och vindriktning, vädertyp, temperatur i både luft och vatten, riktning och höjd på vågor, strömmar och lufttryck.

När Praktiskt Båtagande testade väderappar 2013 (nr 8) utsågs Sjöräddningssällskapets kustväder till Bäst i test. Vi skrev bland annat att till skillnad från många andra appar är den gjord för båtmänniskor och av båtmänniskor, dessutom finns möjlighet att sända aktuell position till vänner och bekanta och i appen kan du också genom en knapptryckning ringa till 112 eller Sjöräddningssällskapets jour.

Klassisk rapport

Sedan finns ju den klassiska sjörapporten från SMHI som sänds i Pi fem gånger per dygn. I prognoserna ingår förväntad vindstyrka, vindriktning, siktförhållanden, varningar för hårt väder och högt eller lågt vattenstånd. I samband med prognoserna får du även observationer från väderstationer längs svenska kusten med aktuella vindhastigheter och siktförhållanden.

Sjörapporten sänds alla dagar klockan 5:55, 7:55, 13:00, 15:55 och 21:50.

Det är ovanligt att SMHI utfärdar varningar för ett väderfenomen som sedan ute-



FOTO: KJELL HOLMNER

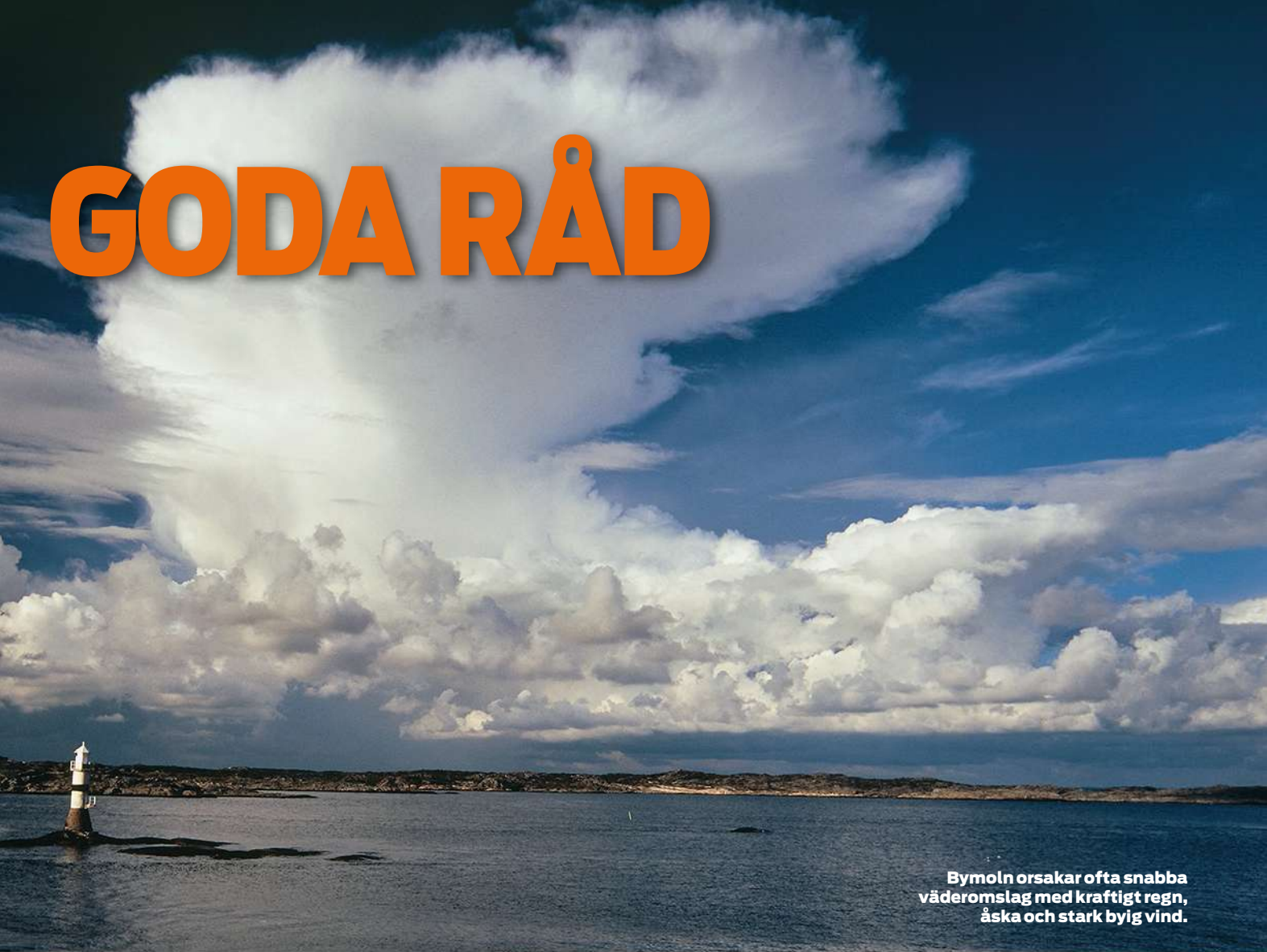
blir. För att en varning ska utfärdas krävs att ovädet har en viss omfattning. Området som berörs ska vara minst 1 000 kvadratkilometer stort och vindstyrkorna ska förväntas pågå i minst tre timmar. Dessutom ska sannolikheten för att ovädet inträffar vara större än 50 procent.

Lage Larsson, som har gjort lokala väderrapporter för Radio Stockholm, tycker inte att sjörapporten har den bästa prognosen för skärgårdsvädet, eftersom den är anpassad för det öppna havet. Till havs blåser det ofta mer och dimmorna kan ligga tätare än i skärgården, medan åskkurarna ofta är kraftigare i skärgården.

– Sjörapporten har inte så mycket information om vädet i skärgården. Det har däremot de lokala radiostationerna. Prognoserna görs ofta av en meteorolog på SMHI och är det ett bra hantverk kan de här rapporterna vara det bästa alternativet. Meteorologen berättar om det finns en viss osäkerhet, det kan inte apparna. Till exempel kan han säga att någon gång under eftermiddagen kommer det in ett område med åskkurar. Men då gäller det att meteorologen på SMHI inte har gjort ett hafsverk.

Lage Larsson tycker att det alltför ofta

GODA RÅD



Bymoln orsakar ofta snabba väderomslag med kraftigt regn, åska och stark byig vind.

finns brister i SMHI:s kustväderprognoser.

– SMHI borde vara de bästa, men ibland är det hafsverk. Meteorologerna har för bråttom på grund av att de har för mycket att göra.

Många slarvar

Hur ofta ska man kolla väderprognosen? Lage Larsson tycker att det räcker om man lyssnar koncentrerat minst en gång per dag om det inte är några större väderomslag på gång.

– Är man inne i ett högtryck och en fin vädertyp räcker det att kolla prognosen en gång per dag. Men är det lite ostadigt väder bör man minst kolla en gång morgon och kväll. Då är det också viktigt att hitta en prognos som är anpassad till skärgården, om man befinner sig där.

Det vanligaste felet som båtfolk gör när de ska bedöma vädret är enligt Lage Larsson inte att de feltolkar prognoserna, utan att de lyssnar slarvigt eller inte alls.

– Man kommer inte ihåg prognosen. Man glömmer bort om det var på eftermiddagen eller kvällen det skulle hända något. En del kollar inte alls prognosen när de ska ut i skärgården. Eller så kollar de på torsdagens

väderleksrapport på tv inför helgen, och då är sannolikheten stor att det blir fel. Ibland när folk kritiserar mina prognoser märker jag att de inte har lyssnat.

Hotfulla bymoln

Ett annat problem när båtfolk tolkar väderleksutsikterna är att många överskattar sin egen förmåga och båtens sjöduglighet.

– När man frågar folk när det blir små glasaktiga gäss, svarar många att det är när det blåser sju eller åtta meter i sekunden. Men det är fel, rätt svar är fyra meter i sekunden. Blåser det tio meter i sekunden på öppet hav är vågorna mellan en och en halv och två meter höga. Då kan det vara tufft för den som inte är van eller har en gammal Petterssonbåt.

Det är bra att kunna läsa väder på sjön, så att man känner igen de olika tecken som förrebadar förändringar i väderleken. Lage Larsson tycker dock att det räcker för de flesta om de känner igen bymoln, även kallade cumulonimbus eller åskmoln. Bymolnen har mörk och hotfull nederdel och kan också ha ett så kallat städ, en T-formad överdel. De orsakar ofta kraftigt regn, åska och stark byig vind.

Dålig långtidsprognos

Kraftiga åskbyar är vanligast på sensommaren, då vattnet oftast är som varmast både i skärgården och till sjöss, men de förekommer också på sommaren och då i samband med kallfronter.

Blåsigt väder och dimma ställer till mest problem på sjön. Men det värsta är när man blir överraskad av dåligt väder och inte har förberett sig.

– Det man alltid ska vara lyhörd för i väderleksprognosen är kraftiga åskskurar, dimma och om det ska passera en kallfront. Det ska man hålla koll på. Kommer det en kallfront får man ofta stora vindändringar och vindbyar och det kan gå väldigt fort.

Lage Larsson menar att vädret har blivit svårare att förutsäga på grund av växthus-effekten. Till exempel blir uppvärmningen av land på sommaren starkare och då får vädret mer energi.

– Klimatförändringarna gör att vi meteorologer förväntar oss att se mer sprutt och snabbare kast i vädret, mer regn, mer vind och mer värme. Vi har insett att så blir det och nu börjar vi se det. På andra platser på jorden syns det här tydligare, men det märks även i Sverige.



SÅ SLIPPER DU

Oväntade åskbyar orsakar många olyckor med fritidsbåtar. Helge Skärlén på Sjöräddningssällskapet hjälper dig att hantera hastiga väderomslag.

TEXT MATS CATO

Den plötsliga och kraftiga vindstyrkan framför en åskfront är det största problemet vid snabba väderomslag. Det är ofta stormbyar med 24 eller 25 meter per sekund eller ännu mer och vindriktningen ändrar sig hela tiden, säger Helge Skärlén, Sjöräddningssällskapets distrikts-samordnare för Storstockholm och insjöarna, som även är uppsyningsman på stationen RS Dalarö. Förra sommaren blåste det inte så mycket och det var bara ett fall av kraftiga åskbyar som överraskade fritidsbåtarna i området mellan Nynäshamn och Dalarö. Men då kom hela åtta larm på kort tid. Och går vi till sommaren 2013 hade området 20–25 snabba väderomslag med åskbyar.

– Förra året klarade sig alla, men det var problem med segel som gick sönder, tilltrasslade ankarlinor, förtöjningar som släppte och motorstopp på grund av vågor. Många som låg i naturhamnar fick problem. Även de som låg vid bryggor på öar fick det jobbigt när vinden tryckte in dem, så att alla båtar slog i varandra och det blev mycket materiella skador.

Skit i tanken

Det vanligaste problemet när det blåser upp och börjar gå sjö gäller motorbåtarna. Är tanken inte rengjord rörs smutsen upp när det gungar, filtret sätts igen, motorn stannar och båten börjar driva.

– Motorstopp är nummer ett vid all sjöräddning. Det gäller att man ser till att rengöra sin tank och har nya filter. Jag tycker att man ska byta filter varje år. Det är också bra att ha reservfilter med sig. Då kan vi hjälpa till att byta, men vi kan ju inte ha alla reservdelar med oss, säger Helge Skärlén.

Det kan snabbt bli ganska dramatiskt när motorn stannar. Helge Skärlén rekommenderar att man har ett drivankare. Sätter man fast drivankaret i fören och släpper ut tampen får man ståven mot vinden. Då blir det dels behagligare ombord, dels driver båten mycket saktare.

– Ett drivankare kan göra en väldig skillnad. Att använda en hink med en tamp i som drivankare brukar inte fungera eftersom hinken ofta går sönder. Man kan också slänga i förtöjningstampar, men det är inget jag rekommenderar eftersom det försvårar räddningen.

Stressiga situationer

Dramatiska vindökningar drabbar även seglarna. Det beror ofta på att man har för mycket segel uppe eller inte har hunnit reva i tid. Då kanske man inte orkar få ner segel och bärga dem.

– Det kan skapa en väldigt stressig situation ombord om seglen står och slår eller fastnar. Det behöver inte uppstå någon direkt fara, men man kan tappa kontrollen. Bommen i huvudet-olyckor kommer oftast i de lägena, men de är inte jättevänliga. Det vanligaste när folk larmar är att de har tappat kontrollen över båten, och det beror ofta på att de är nybörjare. Vi brukar bara dra in dem i lä och då får de kontroll på allt igen.

Det är också ganska vanligt när det kommer oväntade åskbyar att båtar som ligger förtöjda på berg och ankare i naturhamnar blåser upp mot land eller trasslar in sina ankarlinor i varandra. En blåsig sommar åker Sjöräddningssällskapet ofta ut för att hjälpa till i sådana situationer. Det räknas inte som sjöräddning eftersom båtarna är så nära land, utan som förebyggande uppdrag. Men det är i dessa landnära lägen som Helge Skärlén ser flest skräckexempel.

Rädda inte båten

– Det värsta jag ser när det är dåligt väder och folk har panik är när de står i vattnet och håller emot mellan båten och berget för att rädda båten genom att riskera sitt eget liv. När den där 5-tonsbåten kommer farande över en har man inte en chans. Då är det bättre att låta båten gå sönder än att riskera sitt liv eller allvarliga skador. Se över ditt försäkringskydd i förväg. Det är också vik-

Rengör tanken, lyssna på väderrapporten och larma tidigt. De råden ger sjöräddaren Helge Skärlén.

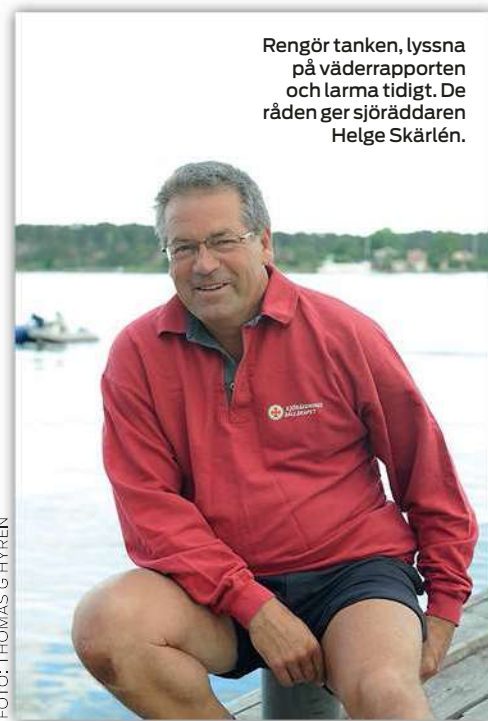


FOTO: THOMAS G HYREN

tigt att larma tidigt. Då blir det mycket lättare för oss att lösa en uppgift och vi kan ge folk råd över telefon.

Blir någon skadad i de lägena brukar ambulanshelikopter få ta hand om dem, eftersom det är för nära land för Sjöräddningssällskapet. Men det behöver inte gå så illa om man följer några enkla råd.

– När man förtöjer ska man alltid förtöja för storm, så att man tar i lite extra även de där fina sommarkvällarna. Sedan ska man ha en längre ankartamp än man tänkt sig. Man brukar säga att längden på tampen ska vara tre gånger ankardjupet, men man kan ta fem gånger ankardjupet för att vara säker. När det börjar sjöa lyfter vågorna båten och då rycker det i ankaret. Men har man en kätting närmast ankaret så att den ligger still längst ner mot botten och lite längre ankartamp ligger man säkrare även om det blåser upp.

Manöverutrymme

Med längre ankartamp, kätting längst ner och bra ankare blir det också lättare att dra sig ut en bit från land innan man går och lägger sig. Ligger man för nära land och det redan har blåst upp kan det vara tungt att dra sig ut och risken är att ankaret släpper.

SJÖRÄDDAREN

Av de 616 insatser som Sjö-
räddningssällskapet gjorde
2014 rörde 49 fritidsbåtar i
hårt väder.

– Det är svårt att backa en segelbåt mot vågorna. Men har man en längre ankar-tamp får man mer utrymme för att manövrera. Då kan man dra ut båten, ta ankartampen i fören och köra lite med motorn mot ankaret. Det blir inte heller så stressigt och jobbigt att dra upp ankaret.

Helge Skärлёn understryker att materiel-la skador går att reparera, men att det är mycket värre när man klämmer sönder armar, ben, händer och fötter. Det är lätt att halka ner på klipporna. Vågorna stänker upp och det blir blött och det är ofta då det uppstår klämskador.

Att förtöja säkert är bra, men det är lika viktigt att hålla koll på väderleken, och det gäller oavsett om man är på en dagstur eller ska sova över i en naturhamn.

Vanligaste feLEN

– Det första felet folk gör är att de inte lyssnar på väderrapporten. Det är A och O, man måste hänga med. Sen kommer åskväder som inte är förutspådda några gånger per år. Men om man lyssnar på sjörapporten på radion får man lite mer fakta. Det är en god vana.

Helge Skärлёn tycker att båtfolk alltför ofta bara kollar prognosen på sina appar i

mobilen. Han tycker att det är bättre att lyssna på väderrapporten i Pi eller lokalradion morgon, middag och kväll.

– Då får man den där fingertoppskänslan som meteorologerna kan ge när de berättar om det finns någon osäkerhet kring prognosen. De kan till exempel ta upp om det finns en viss risk för åska.

De snabba åskbyarna växer ofta upp på eftermiddagen när de fått kraft över land och driver ut över havet. När de kommer kan det vara svårt att hitta lå, eftersom vindriktningen ändras hela tiden. Därför gäller det att ha lite koll på himlen och se om det är något väderomslag på gång.

Helge Skärлёn rekommenderar alla att läsa på lite i de populära väderböckerna som våra mete-

SSRS – frivilliga sjöräddare

- ▶ Sjöräddningssällskapet, SSRS, är en ideell förening som medverkar i 70 procent av sjöräddningen i Sverige, utan bidrag från staten.
- ▶ Sedan SSRS bildades 1907 har frivilliga sjöräddare undsatt mer än 25 000 fartyg och räddat över 70 000 människor i sjönöd.
- ▶ Sjöräddningssällskapet har 68 räddningsstationer och mer än 190 räddningsbåtar längs våra kuster och i våra största sjöar. 2 000 frivilliga sjöräddare är beredda att rycka ut, dygnet runt, året om.
- ▶ Mycket av SSRS verksamhet täcks av medlemsavgifterna från 95 000 medlemmar och privata donationer.
- ▶ Varje år lämnar SSRS båtar kajen över 7 000 gånger med målsättningen att nå målet noll omkomna till sjöss.

orologer har skrivit. Då kan man lära sig känna igen ett bymoln, de stora svarta molnen som varnar innan åskan kommer.

Bra att torröva

För att undvika problem vid väderomslag är det också bra att torröva med sin besättning. Då kan man ta upp olika scenarier och fundera på hur man ska hantera dem. Det är bra att ha en plan och träna på olika uppgifter. Är man föreberedd slipper man mycket av stressen om det händer något.

Sjöfartsverkets statistik för 2014 visar vad man kan öva på. Av de 616 insatser som rörde fritidsbåtar var 148 maskin- och propellerhaverier, 129 grundstötningar, 49 hårt väder och utsatt läge, 16 roderhaverier, 15 man överbord och 11 rigghaverier.