

## Lite tankar runt EGR - Eurocard Gotland Runt 2009

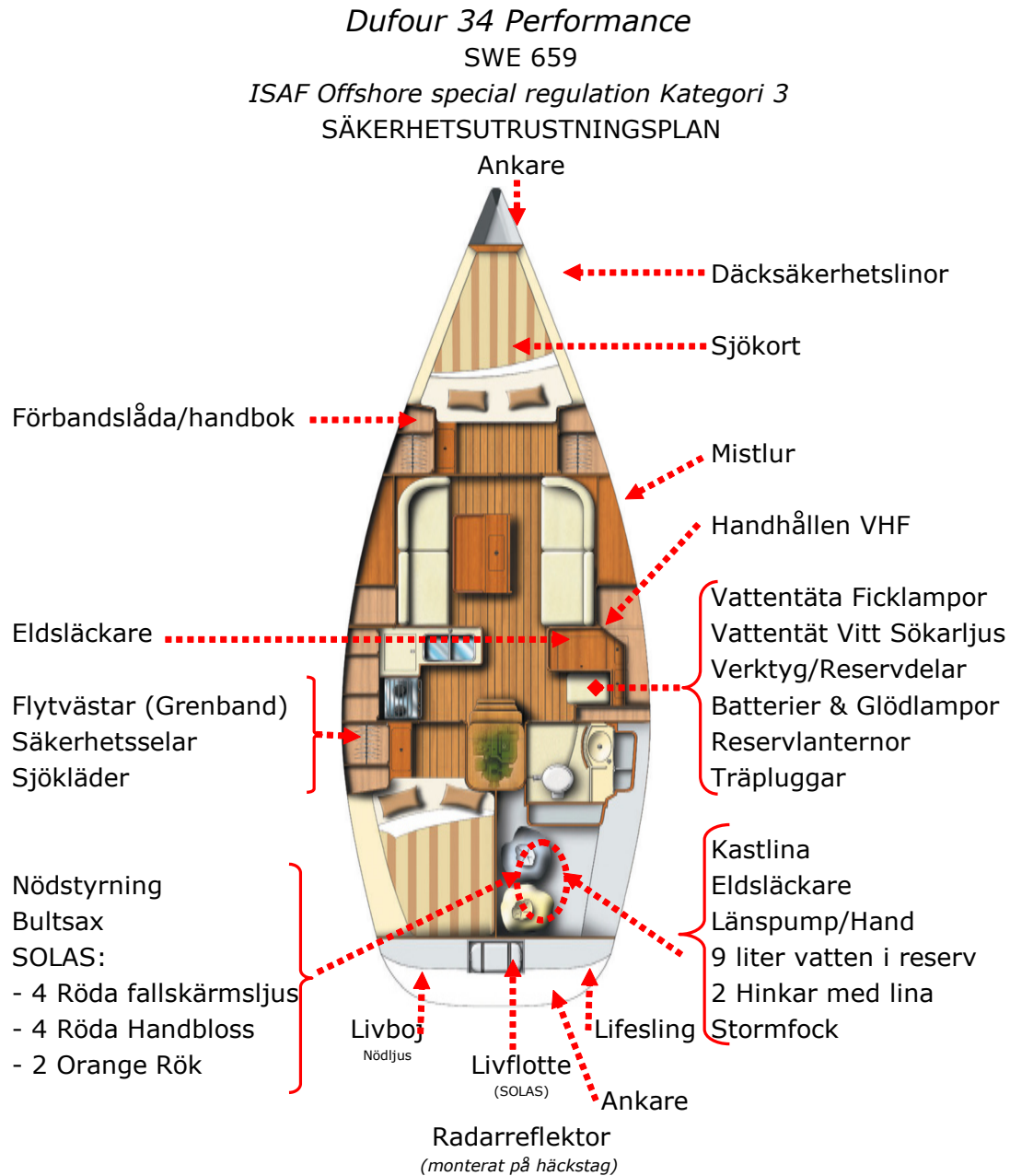
### Innehåll

Lite tankar runt EGR - Eurocard Gotland Runt 2009 .....	1
BESÄTTNING .....	1
<i>Agnes Maria</i> .....	2
BANAN .....	3
NAVIGATION .....	3
VÄDER .....	3
SEGELFÖRING .....	4
ATT SEGLA .....	5
LIVET OMBORD .....	5
VEM GÖR VAD – HUR SKALL VI JOBBA .....	6
HUR JAG TROR DET KOMMER SE UT .....	7
UPPGIFTER .....	7
Bilaga; Mail till tävlingsledningen Fredrik Feldreich .....	8

*Sitter och funderar över kommande äventyr – tankar jag vill förmedla till alla som skall delta, mina reflektioner efter Watski2Star Baltic, som en mental förberedelse.*

### BESÄTTNING

- Skipper Måns Mannerfelt (67)
- Coskipper Fredrik Mannerfelt (44)
- Vaktschef Jonas Mannerfelt (41)
- Gast + VHF Tobias Leden (36)
- Gast + Säk Erik Mannerfelt (28)
- Gast + Säk Susanna Mannerfelt (16)

*Agnes Maria*

VHF	7SJF	(Seven Sierra Juliette Foxtrot)
MMSI & AIS	265631020	
Plotter	Raymarin C70	
Autopilot	Raymarin 6002 +	
SWE	659	Stormfock +
LYS	1.22	110% Fock, Stor + Gennacker

**BANAN** (kan vändas/ändras vid skepparmötet tisdagen 30/6 2009 kl 1900):

START Svängen (utanför Sandhamn) (Vi ser "Rutan")

Almagrundet N 59 09 E 19 08 om SB

Gotland om SB

Hoburgen, Sydmärket N 56 53 E 18 08 om SB

Special FI3y (N Visby) N 57 386 E 18 170 om BB

Almagrundet N 59 09 E 19 08 om BB

MÅL (Skanskobb) N 59 17 E 18 56 (Vi ser linjen)

Banlängd Ca 311 Nm (ca 575 km)

Estimerad tidsåtgång vi snitffart 4 knop = 78 timmar (3,3 dygn)

Estimerad tidsåtgång vi snitffart 5 knop = 62 timmar (2,6 dygn)

Estimerad tidsåtgång vi snitffart 6 knop = 52 timmar (2,2 dygn)

## NAVIGATION

Att navigera runt banan är enkelt. För det första så är det bara några få områden som vi måste vara extra vaksamma vid – t.ex. Kopparstenarna, Sälskyddsområdet, rundningarna – OCH, för det andra så ger plottern all information (vi har dessutom en extra plotter på dator PLUS sjökort).

## VÄDER

På skepparmötet inför starten talar en "väderguru" om vad vi har att vänta. På VHF kommer väderrapport i samband med trafiklistan (Se schema på TOA-dörr), på mobilen kan Du ringa metrologen direkt på N# 09001017070, vi har internet på datorn ombord, den bästa sajten är <http://www.batvadret.foreca.se/> även <http://www.smhi.se/batvadret/index.html> är en bra sajt (gå in och titta, Du kan få rörliga prognoser för några dygn).

Det är min uppfattning att om det skall blåsa kuling runt Gotland, så skall vi ta ett gemensamt beslut ang. start eller ej. Det har att göra med den målsättning vi skall enas om avseende vårt deltagande.

## SEGELFÖRING

Vi för bara tre segel; Stor, Fock och Gennacker (vi har en stormfock i reserv).

- Storen är mycket trimningsbar, två (med möjlighet till tre) rev, uthal, kick, häckstag PLUS skena i sidled för att spilla ut vinden – Storen revas på kryss; rev 1 vid ca 6-7 m/s, rev 2 vid 10-11 m/s, På läns kan storen vara fullt utslagen i vindar upp till ca 17 m/s då vi sannolikt för spirad Fock, i det fall vi seglar Gennacker kan Storen behöva revas beroende på krängningen, som aldrig skall vara mer än 20 grader.
- Focken fungerar bra upp till 10 m/s på kryss, sen får vi rulla in två varv, orsaken är att annars kränger hon ner båten för mycket.
- Gennackern är ett kapitel för sig. Hon är designad för att kunna bäras i laver bris i mindre än 90 graders infall. I hårt väder kan hon bäras upp till ca 12 m/s om vindinfallet ligger på 120 till ca 165 grader. Vi måste ÖVA att sätta henne. Gennackern är försedd med strumpa, vilket innebär att hon kan hissas fullt upp innan vi börjar segla henne. Hon fästs på peket i en tamp, som går att trimma från sittbrunn. Ju högre vi går desto stramare (längre ner mot peket) skall hon trimmas, OCH, vice versa; ju öppnare vi går desto högre får Gennackern "flyga". Gennackern skotas med en geijer i lä, den andra skall ligga framför infästningen vid peket för att vara tillgänglig för en gipp. Gippen går till som så; ALT I i vettiga vindar låter vi Gennackern falla framför stäven (vi släpper lägeijern så att Gennackern fladdrar framför båten då vi gippar storen) varpå vi tar hem i andra geijern, som då går fritt framför skothornet till peket. ALT II i lite hårdare väder, så drar vi in Gennackern i strumpan, gippar, och drar ut henne igen på den nya sidan.
- Vi har två "trim" – midskepps ett på var sida. Vi använder dessa för antingen att trimma ut focken då vi går på öppen bidevind, eller att snörpa Gennackern då vi seglar med stort vindinfall, dvs. mycket akterifrån.

## ATT SEGLA

I huvudsak genomförs EGR på långa ben. Det betyder att vi "ställer" in båten optimalt, rätt segelföring och högsta fart. Därefter slår vi på autopiloten på att segla "vindinfall". Autopiloten styr då optimalt med vinden.

*OBS! Ang bruk av autopilot, se bilagan: Mail till tävlingsledningen EGR 2009*

Vår uppgift är att bevaka:

- AIS-larm, är vi på kollisionskurs?
- Vindvridningar, dvs. skall vi tänka om, lägga om kursen, ändra segelsättning osv. På plottern har vi en "pekare", som utvisar vart vi kommer om inget händer, den talar om när vi skall tänka om!
- Vinden, ökar eller minskar vindstyrkan, dvs. skall vi tänka om, lägga om kursen, ändra segelsättning osv.
- Kontroller, hur mycket kränger båten, hur mycket BATTERI har vi, dvs. skall vi tänka om, lägga om kursen, ändra segelsättning osv., PLUS skall vi ladda batterierna, det skall vi normalt göra med högst tre timmars mellanrum (starta motorn i friläge samt låta den gå max en timme på ca 1000 varv)!

Start, alla rundningar, alla segelskiften samt målgång SKALL genomföras under "skippers" kommando eller övervakning!

Alla avvikelser som kräver beslut SKALL genomföras under "skippers" kommando eller övervakning!

## LIVET OMBORD

En av de viktigaste lärdomarna från alla som varit med om överhavssegling är "ORDNING OCH REDA" i första hand. Det betyder att

- UNDER DÄCK skall allt vara stuvat, INGET får ligga löst. Matlagning skall alltid följas av att ställa allt i ordning MED EN GÅNG. Vi skall ordna med tre sovplatser, som skall kunna fungera under seglingen, även i hårt väder. I främre ruffen får ingen uppehålla sig under gång, där kan vi STUVA lättare och skrymmande föremål, typ kuddar från salongen. Innan vi seglar ut skall var och en tilldelas en plats att stuva sin personliga utrustning.
- PÅ DÄCK skall allt vara stuvat, INGET får ligga löst. Varenda tamp skall vara i ordning för att snabbt kunna användas. Inget får LÅSA något som kan komma till användning. Om alla är vakna samtidigt så skall tre

utvalda segla och de resterande skall vara standby och sitta på anvisade platser. Enbart den som övat för gå för om masten!!!! Så fort någon lämnar sittbrunn så skall vi fästa in oss i säkerhetslinan som ligger längs båtens relingar.

- En av de absolut viktigaste faktorerna är att vi alla mår bra. Det kan jag dela upp i följande punkter.
  - 1) Vi (alla) applicerar Scopoderm mot sjösjuka.
  - 2) Vi skall äta och dricka regelbundet.
  - 3) OCH, vi skall "dassa", något en del av oss drar sig för, MEN det är min order.
  - 4) Vi skall var och en av oss sova i pass om minst tre timmar åt gången.

### VEM GÖR VAD - HUR SKALL VI JOBBA

Tack vare autopiloten (OBS reservation för KSSS beslut), segeluppsättningen m.m. så är det mycket enklare än tidigare Gotland Runt. Tanken på ett skiftschema uppbyggt kring rorsman är inte längre lika viktigt – autopiloten är där hela tiden det finns ström. Skulle den falla så blir det som vanligt, OCH då, som jag ser det, skall vi bygga team runt Fredrik resp. Måns som rorsmän.

Nu så tror jag att vi skall arbeta runt tre VAKTSCHEFER: Fredrik, Jonas & Måns.

Förutom VAKTCHEF, så vill jag ha följande ansvarsområden:

- Kommunikationsansvarig, och där önskar jag att Tobias, som ansvaret för det tidigare, tar den uppgiften.
- Ansvarig under däck, dvs. ser till att allt är i ordning m.m. PLUS allt vad som heter säkerhet under däck.
- Ansvarig på däck, dvs. ser till att allt är i ordning m.m. PLUS allt vad som heter säkerhet på däck.

Dom två senare uppgifterna vill jag fördela mellan Susanna och Erik på så sätt att den som seglar tar ansvaret på däck och den som inte seglar tar ansvaret under däck – tror ni det kan funka, vänta och se, mer följer (ref Fredriks uppgift enl. nedan).

Vi brukar göra som så, att den som "går på" ett nytt pass alltid har med sig något att äta och dricka för de övriga, de som seglar just då (även om ngn av dem skall "gå av" sitt pass) – så vill jag ha det nu också.

## HUR JAG TROR DET KOMMER SE UT

Vi är högst tre som seglar åt gången. De övriga tre skall vila.

Vaktchefen tilldelar en av gästarna att sitta i lovart vid rodret, gästens uppgift är att vakta så att autopiloten inte slår av, resp. sköter autopiloten (OBS om KSSS väntar med tillståndet autopilot, så sitter här en rorsman). Den andra gästen sitter rätt för att motverka krängning och är standby för Vaktchefens order, som kan vara allt från att hämta något att äta/dricka, väcka nästa som skall gå på till att jobba, skriva logg, kolla VHF, jobba med segel eller annat som behövs.

Vaktchefen själv "går runt och kollar"; AIS, omgivande båtar, omgivning, vädret, plottern, vindmätare, krängning, ekolod PLUS den aktuella segelsättningen. Vaktchefen förutser vad som kan hända, planerar i förväg och ser till att vi inte hamnar i någon överraskning.

Det är Vaktchefen som fattar beslut bl.a. att väcka Skippern om så behövs (se i det tidigare).

Det bästa som kan hända är att vi bara byter en åt gången – platsbrist mm gör att det är lämpligast.

## UPPGIFTER

Inför seglatsen önskar jag följande:

- 1) Fredrik gör en plan på hur vi kan jobba, hur lång tid mm PLUS att schemat rullar så att vi får träffas allihop (alternativ med resp. utan autopilot)
- 2) Fredrik och Måns går igenom all erforderlig utrustning, inte minst säkerhet
- 3) Jonas och Erik lägger en plan för mat och dricka. Samlar in pengar från oss övriga och ser till att vi senast tisdag 29 juni (mitt på dan) har all skaffning ombord. TÄNK PÅ – det är svårt att LAGA mat då det rullar, det är också svårt att äta den. Om det går så skulle jag rekommendera "torrfoder" dvs. påsar man håller varmt vatten i, som sen får stå ngr minuter, varefter man äter med sked i sittbrunn. Alternativet är djupfrysta rätter som vi sätter i ugnen för att äta ute i sittbrunn. För att höja trivseln så rekommenderar jag "godis" PLUS överraskningar – tänk särskilt på passen mellan kl 0100 och 0500. Glöm inte heller att vi måste dricka hela

tiden – tänk igenom vad. Tea, öl, om ni bestämmer Er för saft, se till att den inte smakar för mycket.

Jag vill att alla skall vara på Agnes Maria senast mitt på dan den 29 juni!

Då vill jag att vi gör följande:

- Träffas och kramar om varann
- Stugar personlig utrustning på anvisad plats, stugar mat och dricka
- Går igenom hela båten (förtrogenhetskunskap)
- Går igenom säkerhetsplan PLUS VHF
- Tobias går igenom all kommunikation med oss alla
- Fredrik går igenom hur vi skall segla – TEAM eller efter vaktschema
- Vi tar en paus
- Vi möts för reflektioner och diskussioner
- Vi enas om en gemensam målsättning för vårt deltagande
- Vi sätter på Scopoderm
- Vi beslutar om en tidsplanering

## Bilaga; Mail till tävlingsledningen Fredrik Feldreich

**Fredrik,**

återkommande till vårt samtal ang. bruk av autopilot.

### 1) I KSR -2009,

Där står att läsa under punkten "Del 4 - Andra krav då båtar kappsegla", följande, "Regel 52 - HANDKRAFT"

*"En båts stående rigg, löpande rigg, rundhult och rörliga skrovbihang får justeras och manövreras enbart med handkraft."*

## 2) Reflektion,

Jag minns den tid då vi inte fick använda oss av PLOTTERn då vi seglade Gotland Runt, något som är tillåtet idag, och används av alla.

Den inställningen till navigation ändrades således - och jag har "hört" att det var av säkerhetsskäl reglerna för Gotland Runt ändrades.

### ***Idag har nog de flesta autopilot.***

Betydelsen av "rörliga skrovbihang" (se ovan) innefattar rodret, om jag förstått rätt. Det skulle således betyda att vi inte får använda autopilot, som är en förträfflig hjälpreda, inte minst då allt "räddar till sig", som det kan göra under en havskappsegling. Således borde man kunna göra en analogi med PLOTTERN (som ingalunda ersätter sjökortet), dvs. en säkerhetsaspekt.

Min gode vän fick roderbortfall på sista benet av Watski2Star Baltic. Ett block gick sönder i styrningen. MEN, tack vare autopiloten kunde han fullfölja på ett säkert sätt. Tankeväckande.

## 3) I Watski2Star

Där har man utnyttjat rätten till förändring av KSR (jag tror det är Del 7 Regel 86). I deras seglingsföreskrifter står det

*1.5 Autopilot och instrumentering: Alla typer av elektroniska hjälpmedel är tillåtna inklusive autopilot förutsatt att de Internationella Sjövägsreglerna, kapitel B – Styrnings – och seglingsregler efterlevs.*

*Regel 5 – Utkik föreskriver:*

*"Varje fartyg skall ständigt hålla noggrann utkik såväl med syn och hörsel som med alla andra tillgängliga och under rådande förhållanden och omständigheter användbara medel, så att en fullständig bedömning av situationen och risken för kollision kan göras".*

## 4) FÖRSLAG

Undertecknad föreslår att tävlingsledningen för Eurocard Gotland Runt tillåter användandet av autopilot.

## 5) MOTIV

Alla de som seglat på autopilot vet att det inte ger någon som helst fördel framför de som seglar manuellt. Det föreligger enligt min mening inget "osportsligt" i bemärkelsen att man tillförsäkras sig en fördel i fart el. dyl. *Däremot kan bruket av autopilot utveckla besättningens agerande, inte minst vaktscheman med effekten att besättningen bättre klarar långa tider - flera dygn - med bättre kondition och därmed bättre sjömanskap.*

### ***Fredrik,***

jag skulle uppskatta dina/era tankar i frågan. Det skulle underlätta planering - inte minst hur att dela in uppgifter, vaktscheman m.m. inför Eurocard Gotland Runt.

Med TACK på förhand och seglarhälsningar//Måns