

# När dimman rullar in

Hösten är en vacker årstid att färdas i båt. Men också nyckfull. Vackra höstfärger kan snabbt försvinna i tät dimma eller sjörök. Definitionen på dimma är när sikten är sämre än en kilometer. Den relativa luftfuktigheten är då 100 %. När kall och torr luft strömmar över varmare vatten värms luften upp. Den kalla och varma luften blandas och är temperaturskillnaden större än 10 – 15 grader är sjöröken ett faktum. Vi upplever den som dimma, allt blir vitt omkring oss. Då gäller det att veta vad man ska göra. Väderleksrapporterna pratar om risk för dimma eller dimma kan förekomma lokalt. Det ska man inte ignorera.

Av Bengt Utterström

**OFTAST KOMMER DIMMA** eller höstarnas sjörök utan förvarning. Inom några få minuter kan det vara alldeles vitt omkring dig. Sikten upplevs många gånger så dålig "att man knappt ser fören". Det är förvisso inte sant. Även om sikten är så dålig som ned mot ett hundra meter upplever man det som att köra båt i ett mjölkglas.

Vad gör man då om vi överraskas? Så här resonerar vi ombord på vår båt om vi inte har radar: Ligger vi i hamn eller till ankars när dimma kommer eller råder, så stannar vi kvar där vi är.

**DEN SOM LÄMNAR** en hamn eller ankringsplats i dimma har radar, navigator och kan navigera. Det är heller inte första gången den personen navigerar i dimma. Alla andra rekommenderas varmt att stanna där de är. Dimma är något som går över. Det kan ta en timma, det kan ta en förmiddag. Det kan också ta en dag. Om det tog en förmiddag eller en hel dag ska du vara glad för att du stannade där du är. Det visar på gott sjömanskap.

Överraskas vi av dimma under gång baseras vår reaktion på vart vi befinner oss och vilken navigationsutrustning vi har. Är vi inomskärs gör vi på ett sätt. Befinner vi oss till havs

gör vi på ett annat. Gemensamt för båda dessa två är att utkiken måste förstärkas med både syn och hörsel. Vidare ska man avge ljudsignaler varannan minut.

**Inomskärs:**

När vi navigerar inomskärs vet vi var vi befinner oss. Vi följer hela tiden båtens förflyttning i sjökortet. Har vi navigator anger den positionen på det digitala sjökortet.

På håll ser vi dimman komma. Nu gäller det att agera snabbt. Det bästa vi kan göra är att lämna leden och söka skydd så fort som möjligt. Eftersom det är något av rysk roulett att fortsätta färden. Det gäller även om vi har en navigator. Navigeringen i sig är då inte något problem. Vi ser på bildskärmen var vi är och hur vi ska åka. Dock kan vi inte se andra båtar! När vi väl gör det kan det vara för sent.

**Så här gör vi:**

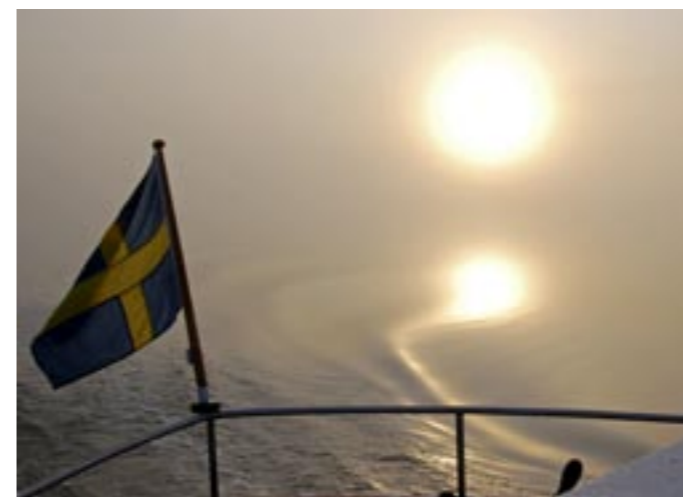
- Vi noterar position, tid och logg när vi ser dimman komma.
- Vi väljer snabbt ut en lämplig färdväg som leder oss från leden mot en skyddande ö eller vik.
- Läger ut en kompasskurs mot målet. Rättar kursen för missvisning och deviation. Bänkar (mäter) distansen.

Denna bild togs i mitten av maj vid lunchtid. Vårdimman låg tät hela dagen och denna båtägare föredrog att ligga stilla och invänta bättre väder. Ett klokt beslut.



Sjöröken ligger ofta lågt. Här ser vi land bra, men bara efter någon minut kan vi vara helt omringade av vita moln.

- Beräknar hur lång tid det kommer att ta för oss att styra mot målet. En snabbgående båt hinner troligtvis fram innan dimman kommer. En långsam-
- Vi litar på kompassen. San-



Tidig morgon i oktober. Solen försöker tränga igenom sjöröken som ännu inte vill släppa sitt grepp. När luften blir varmare är det plötsligt en solig morgon.

- Avger ljudsignaler. Slamra till exempel ett par grytlock mot varandra om du saknar mistlur.
- Använder ekolodet. Går

med långsam fart sista biten mot målet.

- Ankrar eller förtöjer på lämpligt sätt när vi kommit i skydd av någon ö.
- Kontaktar anhöriga och meddelar att vi blivit tvungen att avbryta färden.
- Stannar kvar så länge dimman ligger.

**VÄLJER VI ETT SKYDD** som är i lä för vinden mot en ö kommer vi troligtvis att ligga ankrad eller förtöjd på en plats där det inte är någon dimma. Dimman som träffar en ö i lovert lyfter den över ön. Nära strandkanten på läsidan åker då ofta dimman över ön. Sikten är bättre där och sannolikheten att vi då ska bli påseglade är betydligt mindre. Är det tjockt omkring oss gäller alltså förstärkt utkik.

**Dimman kommer – utomskärs**

Om vi färdas utmed en kust eller till havs när dimman kommer är det inte så mycket vi kan göra åt det. Utgångsläget är nu att vi inte kommer att hinna söka skydd. Vi fortsätter vår planerade färd. Är vi på väg från havet in mot kusten får vi kanske räkna med att ligga stilla och vänta på bättre sikt.

**Så här gör vi:**

- Noterar position, logg, kurs och tid.
- Markerar på sjökortet senast kända position.
- Ritar i sjökortet in vår planerade färd om vi inte redan gjort det.
- Anpassar farten. Min rekommendation är högst 6 eller 8 knop. Man ska kunna stanna på halva siktsträckan.
- Markerar i sjökortet vart vi kommer att befinna oss enligt död räkning var 30:e minut. Genom att föra död räkning får vi en god uppfattning om vår position. Vi gör det även om vi har en navigator. Givetvis använder vi navigators positionsuppgif-

ter som noteras på ett papper. Läget markeras i sjökortet. Detta för att då har vi en aktuell positionsuppgift om navigatören slutar fungera.

- Vi litar på kompassen. Den kommer inte att plötsligt visa fel bara för att det blev dimma.
- Förstärker utkiken. Allas ögon och öron måste hjälpas åt. Vi har alltid en person på fördäck när dimma råder. Utkiken störs då minimalt av ljudet från motorn.
- Avger ljudsignaler varannan minut.
- Följer färden även på ekolodet. Genom att notera djupen med jämna tidsintervaller kan vi stämma av det mot djupkurvorna i sjökortet.

**MIN REKOMMENDATION** är

att inte försöka ankra om du befinner dig utomskärs. Om motorn är i gång och båten inte är fast med något ankare har du alltid en större möjlighet att styra undan om en annan båt skulle dyka upp framför dig.

Det är också min rekommendation att fortsätta färden som planerat. Att cirkla runt på samma ställe och vänta tills dimman lättat känns som bortkastad tid. Snarare är det nog så att sannolikheten är större för dig att tidigare komma ur dimman om du fortsätter. Dimman är ofta lokal. När man allra minst anar det kan det återigen vara en vacker somrardag.

**DEN SOM HAR RADAR** ombord

och kan radarnavigering kommer nu att få valuta för sin investering. Med radars hjälp ser du hur omgivningen ser ut. Det är en otrolig fördel vid navigering i dimma.

Navigeringen i sig brukar inte vara största problemet. Det är alla andra som färdas omkring oss som utgör faran. Vi är också en fara för andra när sikten är dålig. □

# Ljudsignaler i dimma

Vid nedsatt sikt är vi skyldiga att avge ljudsignaler. Nedsatt sikt enligt de internationella sjövägsreglerna definieras som dåligt sikt vid tjocka, hårt regn, mist, snöfall och sandstorm. Det sistnämnda är gudskelov inte så vanligt förekommande vid våra farvatten. Å andra sidan är snöstorm inte så vanligt förekommande vid nordafrikas kust heller!

Av Bengt Utterström

**MAN SKILJER MELLAN** manöversignaler i de fall där "det ena fartyget visuellt kan siktas från det andra" och signaler vid nedsatt sikt när vi inte ser andra båtar.

**Så här signalerar du vid nedsatt sikt varannan minut:**

— Cirka 4 – 5 sekunder långt signalljud avges av alla maskindrivna fartyg som är på väg och gör fart genom vattnet. Maskindrivna fartyg är alla båtar som drivs framåt med maskin.

— — Två långa signaler avges av alla maskindrivna fartyg som är på väg men har stopp i maskin. Det gäller alltså för alla som ligger och driver.

— •• Ett långt och två korta signalljud avges av alla som har begränsad manöverförmåga. Hit räknas segelbåtar som seglar och till exempel fartyg som bogserar något.

**FARTYG MED EN LÄNGD**

under 12 meter är inte skyldigt att avge dessa signalljud. Man måste dock kunna avge annat kraftigt signalljud varannan minut. Två grytlock som slås mot varandra skramlar bra.

Fartyg till ankars under 20 meters längd behöver inte längre ha skeppsklocka om-

bord. Skeppsklockan användes när till exempel fartyget ankrat i dimma. Avge ljudsignal • — •, kort lång kort, eller annat ljud som talar om att du finns.

**ETT FARTYG ÄR PÅ VÄG** när det inte ligger i hamn, till ankars eller står på grund. Den som ligger "stilla" och driver med vinden och eller strömmarna är alltså på väg enligt lagens mening.

Hjälpmiddel vid nedsatt sikt.

En fast monterad mistlur bör finnas ombord. Mindre båtar kan ha en gasdriven tuta eller en bra visselpipa.

**RADARREFLEKTOR.** Radarreflektorn består av några plåt- eller aluminiumskivor som är sammansatta i 90° vinklar. Dess uppgift är att reflektera en radiovåg från en radar. Radiovågen har svårt att studsas tillbaka om föremålet har runda hörn.

Min inställning till radarreflektor på fritidsbåt är att det är bättre att ha en än att vara utan. Sannolikheten att radiovågen ska studsas tillbaka till det andra fartygets radar bedömer jag som större om radarreflektor finns ombord. □



Den gamla skeppsklockan är mer än bara en prydnad och fin femtioårspresent.

# Garmin byter ut felaktiga digitala sjökort

Den mörkblå färgen anger noll till tre meters djup. Den ljusblå tre till sex meter. Någon officiell sjömåtning på två meter inom tremeterskurvan finns inte.

Navigatortillverkaren Garmin har egna digitala sjökort till sina navigatörer. Sjökortet heter BlueChart och finns bland annat i versionerna g2 och g2 Vision. Varje år uppdateras de med ny information om sjömärken och fyrkaraktärer med mera. I år bar det sig inte bättre än att någon programmerare på BlueChart gjorde om indelningen av djupkurvor. Det lades in djupkurvor som inte finns. Bland annat så lades det in en djupkurva på två meter.

Av Bengt Utterström

**NÄR SJÖFARTSVERKET** gör sina djupmätningar mäter man i de flesta fall inte vattenområden som är grundare än tre meter. Det heter att man mäter "fram till 3-meters kurvan." I svenska sjökort är det området färgat med mörkblå färg.

Någon på BlueChart tyckte att det är väl fiffigt att lägga in en två-meters kurva i det mörkblå området. Personen gjorde där en generalisering och genast hade vi fått en två-meters kurva.

**I SJÄLVA VERKET** kan vattendjupen innanför tremeters kurvan variera mellan 0 till 3 meter. Vad som är noll och vad som är tre meter eller däremellan framgår i de flesta fall inte i sjökorten.

BlueChart gör inga egna djupmätningar utan de har sin kartografi och djupkurvor från

Sjöfartsverkets papperssjökort vars underlag är cirka 20 år gamla. Det är nämligen så länge sedan som BlueCharts kartografi till de digitala sjökorten gjordes.

Detta är en pinsam historia för Garmin, men till deras försvaret ska nämnas att de gjort en hel del för att återkalla alla felaktiga kort.

**ENLIGT MATTIAS** Däldborg på Garmin Sweden AB har man annonserat i dagspress, sänt ut pressinformationer och skrivit om det på sin webbplats. Extrapersonal har även inkallats för att administrera byten av de digitala sjökorten.

I pressreleasen kan man bland annat läsa: "I vissa farvatten ger sjökortsinformationen inkorrekt information av vattendjupet. Detta skapar en



risk att båtar kan gå på grund." Det fick en seglare i Stockholm erfara. Segelbåten gick på grund inom ett område där det skulle vara minst två meter djupt.

**I NORMALFALLET** skulle det området vara mörkblått och ange noll till tre meters djup. Men så var nu icke fallet.

Har du köpt ett BlueChart g2 kort under tiden april och till 3 juni så ska det lämnas åter till Garmin. I utbyte får du ett sjökort av 2008 års modell. Det finns inga nya versioner från 2009 att tillgå. Någon gång i november/december

får du sedan ett nytt sjökort som då är rättat med senaste informationen.

Mitt förslag är att du då förvissas dig om att det är den versionen som är den aktuella för nästa säsong, det vill säga 2010 års digitala sjökort. Det blir med andra ord två byten som varje kund får göra.

**KOMMANDE VERSIONER** av nya sjökort ska testas innan de släpps på marknaden berättar Mattias Däldborg.

Mer information om utbytet av sjökorten finns på [www.garmin.se](http://www.garmin.se) □

## Bengt Utterström

- Författare till den nyutkomna boken Plotter GPS och radar.
- Ny författare till den klassiska navigationsboken Fritidsskepparen.
- Frilansskribent och navigationslärare.
- Kontaktinfo: [www.fritidsskepparen.com](http://www.fritidsskepparen.com)

