
Scampi-Seglaren

2003



Roger Larsen i Broachen

Scampiförbundet 2003

Styrelse	Kontaktpersoner/Tel.	E-postadress
Ordförande/ sekreterare	Charles Puskaric 08-96 18 11	charles.puskaric@scampiforbundet.se
Kassör	Staffan Lundmark adjungerad hösten 2003	staffan.lundmark@scampiforbundet.se
Teknikansvarig	Hans Svedman 08-716 31 96	hans.svedman@scampiforbundet.se
Webb-ansvarig	Johan Syrén Anders Wall adjungerad hösten 2003	anders.wall@scampiforbundet.se
Ledamot	Leif Sundberg 073-668 96 85	
Suppleant	Kenneth Höjer 070-898 66 14	
Kappseglings- ansvarig	Vakant	
Klubbmästare	Vakant	
Valberedning	Jan Skagerling 070-580 93 01 Agne Holmér 08-760 44 88	
Revisor	Jan Zaar 070-593 80 63	
Kontaktpersoner:		
Scampi Väst	Stefan Oswaldson 031-795 42 55	
Hemsida	www.scampiforbundet.se	
E-postadress	info@scampiforbundet.se	
Medlemsgift 2003	200 kr	

Hemsida: www.scampiforbundet.se (f.d www.scampi.org)

Obs! Meddela din e-mail-adress på info@scampiforbundet.se
så kan vi även använda denna informationskanal.

Skrivbords halsar

2003! Ett år går fort och det är ett tag sedan höstens sista segling en söndag i oktober. Ändå är det inte många månader kvar innan det åter är dags att lyfta på presenningen och börja vårusta. Till dess och inför stundande helger vill vi gärna från styrelsen i Scampiförbundet bidra med lite information och trevlig läsning.

Under året som gått har vi haft några möten för medlemmar, dels riggträff på Bennis´ utanför Stockholm, dels praktisk seglingsteknik till sjöss med Peder Cederskiöld på Royal Sails. Vid årsmötet hade vi också nöjet att lyssna till Jonas Eklind som kåserade kring ämnet, Gastens handbok. I tidningen Segling har klassförbunden en spalt där vi löpande kunnat informera. I denna tidning finns axplock från vad vi skrivit under det gångna året. Vi har även under året fått utomordentligt fin hjälp av Anders Wall med vår hemsida. Tack Anders!

Tävlingsseglarna har som vanligt varit flitiga och till årsmötet kommer vi att kora segraren i Scampicupen. Läs i axplocken från Segling om Scampiseglarna i Gotland Runt och

andra tävlingar under året. Ett alldeles särskilt spännande bidrag har vi fått från Staffan Sollerhag som i sin Bubbel för fjärde gången ställde upp i Östersjö-maran. Staffan har skrivit en låång story som vi med glädje tar med i tidningen och som bara måste läsas! Tack Staffan!

Även de som inte tävlat har förhoppningsvis kunnat njuta till sjöss av den fina sommaren. På undertecknads långsegling blev det flera trevliga seglarmöten och då är det verkligen roligt att äga en Scampi. Många kommer fram i hamnar och berättar att de äger en Scampi själva eller längtar tillbaka till då de tävlade med Scampi. Scampi är helt klart en båt som många seglare fortfarande uppskattar och nämner med beundran efter alla år!

Med de orden vill jag önska alla våra medlemmar en riktigt

*God Jul och ett Gott Nytt
Seglingsår!*

*Charles Puskaric
Ordförande Scampiförbundet*

Vi hälsar våra nya medlemmar välkomna!

Mats Andersson, Helsingborg	Carpe Diem
Gunilla Antonsson, Huddinge	Isolde
Adam Bloss, Saltsjö-Boo	Carol
Johan Carlsson, Johanneshov, Stockholm	Medflyt
Sven Flinck, Farsta, Stockholm	
Hans Friedman, Stockholm	Scampi Protea
Robert Juhasz, Lomma	
Thomas och Eva Landergren, Täby	Caprice
Øistein Nordengren, Vallentuna	Lady C
Peter Zätterquist, Norrtälje	Jambalaya
Fredrik och Charlotta Walentin, Örebro	
Jan Zetterström	

Planerade aktiviteter våren 2004

Januari	Tekniska tips	Ronald Rybbe
Februari	Riggträff, Marin sjukvårdskurs	Benn's Scampi väst
7 Mars	Årsmöte	Älvsjömassan Alltför Sjön, Stockholm
April	Bottenfärg mm	Lotrec
Maj	Gotland Runt träff	

Exakt datum och plats se vår hemsida www.scampiforbundet.se

Fjärde gången gillt - Östersjömaran 2003

av Staffan Sollerbag

Östersjömaran firade 10 års jubileum i år en tävling och tävlingsform inom segling som Christer Roman och Bengt Jörnstedt en gång skapade. Maran seglas av två personer och över en sträcka av ca 600 NM. Östersjömaran är en manifestation för segelsporten och menat att skapa gemenskap mellan Östersjöländerna samt bidra till en fokusering av vår marina närmiljö. En segelform som debatterades vilt när det begav sig, då man menade att två mans besättning över en sån betydande lång sträcka som 600 NM var farligt. Idag kan man le åt de argument som framfördes i avsikt att förbjuda denna form av segling och tävling. Mig veterligen så har inga allvarliga olyckor eller s.k. "close calls" inträffat under dessa tio år utan jag tror mig själv stå för en av dom värsta incidenterna då jag gick på grund utmed Ölands ostkust i förra årets Mara.

Tittar man lite längre söderut och mot kontinenten så är det ensamsegling som mer och mer ökar i popularitet och då över betydligt längre distanser, inte så sällan i väldigt trafikerade farvatten och ibland i väldigt små farkoster. Detta med miljö blev i år en extra krydda då ett stort Kinesiskt lastfartyg Fu Shan Hais kolliderade med Gdynia från Polen och sjönk 3 NM utanför och

norr Bornholms nordliga spets endast två veckor före vår start. Positionen av det sjunkna fartyget, oljeutsläpp, miljöförstörning med nerkletade stränder utmed Blekingekusten föranledde tävlingsledningen för Östersjömaran att ändra årets bansträckningen. Bansträckningen skulle enligt inbjudan varit i stort sett som tidigare år med start i OXS - Gustav Dalen - utsjöprick Klintehamn - Bornholm - Hanö - Gustav Dalen - OXS. Förändringen blev att Bornholm skippades och vi skulle runda Almagrundet och Christiansö, men i övrigt samma bana. Almagrundet ligger 70 NM norr om OXS och Christiansö ligger 10 NM ONO om Bornholm. Med förhärskande syd - sydvästliga vindar under hela perioden som Östersjömaran i år varade så skulle banans förändring inte bli speciellt lyckad, då tanken med detta var att vi skulle undvika oljan som i stora mängder flöt omkring i Hanöbukten. Christiansö ligger i riktning Ost - NO i förhållande till den sjunkna Kinesen och fick klä skott för oljesmeten som driver från fartyget i riktning mot Christiansö och vidare förbi denna vackra ö. Detta betydde att vi skulle komma att seglade mitt i stråket av olja. Dessvärre resulterade detta att flera av oss deltagare fick oljefläckade segel och nersmetade båtar. ➤

Hemmahamn för undertecknad är Kopparmora på Värmdö ca 70 NM norr Oxelösund. Jag seglar Scampi SWE1266 Bubbel som jag köpte tidigt i våras. En båt som var i gott skick samt med framstående tävlingsresultat där bl.a. en Gotland Runt vinst i Scampi klassen 1999 finns med. Lämnade bryggan vid Kopparmora kl. 17.00 den 6 juni och "snäpp" där gick gasvajern av. Vad gör vi sa Dick, min medsegelare. Inga problem svarade jag, jag har seglat Östersjömaran 3 gånger tidigare i en Express och när en motor på denna typ av båt användes så handgasar man. Utombordare ni vet, och under själva kappseglingen är motorn dessutom undanstuvad. Vi handgasar oss mot Oxelösund då vinden för dagen var väldigt svag och vår ETE var ca 18 timmar. Vi började ringa till diverse marinor som låg på väg till OXS för att försöka finna på en ny vajer. Fann en i Nynäshamn och den extremt trevliga flickan hade nog kunnat göra hur mycket som helst för att vi skulle få fatt i den. När jag sa att vi passerar Nynäshamn ca 01.30 den 07 juni så tvekade hon dock. Vi skippade vajern och bestämde oss för att det fungerar bra ändå. Tio timmars motorgång och 8 timmars segling, sedan var vi framme i OXS.

Klockan 1500 samma dag påkallade tävlingsledningen vår uppmärksamhet genom att skjuta (pang) för genomgång av årets Östersjömaran. Känner till gången i det hela med den rena tävlingsinformationen till säkerhetsge-

nomgången av representant från Sjö-
säkerhetskompaniet. Precis som i tid-
ningen Segling (dom senaste numren)
fokuserades det i år på "MOB" man
över bord. Mycket bra genomgång då
just den mentala inställningen och trä-
ning kan vara skillnaden mellan lyck-
ad räddning och katastrof till att man
seglar helt säkert och ingenting hän-
der. Men allt kan hända som vår seg-
larvän Henrik informerade oss om
efter seglingen. Vid ett försegelbyte
(tror jag det var) så hängde Henrik
plötsligt i knäveckan över mantåget
och vägrade att släppa taget. Henrik
var dock strax tillbaka på rätt sida av
mantåget och allt var frid och fröjd
igen. Jodå, han var kopplad till säker-
hetslinan. Meteorologi genomgången
från SMHI blev intressant och vi för-
väntades få lätt till mellanvind från i
stort sett sydlig riktning från start.
Detta innebar en lång spinnakergång
upp till Almagrundet. Måndag den
09 juni skulle en front från sydväst
komma in med rejält starka vindar som
förväntades bli upp till 17-20 m/sek.
Märkte att det blev en viss rörelse
bland åhörarna. En lång kryss i kraftig
sjö och skapliga vindar var vad som
skulle komma på vägen mot Gotland.
I övrigt gav prognosen oss förhärskan-
de sydvästliga vindar som senare på
veckan skulle vrida mot väst och ännu
senare kanske mot nordväst.

Söndag 08 jun S-SV 2-5m/s
Måndag 09 jun SV 15-17 m/s
(byar 20-23 m/s)
Tisdag 10 jun SV 12-14 m/s
avtagande till 1-5 m/s

Onsdag 11 jun SV 2-5 ökande
till kuling 15-17 m/s avtagande mot
natten SV 3-6 m/s
Torsdag 12 jun SV-V 3-6 m/s
ökande mot natten till 10-13 m/s
Fredag 13 jun 10-13 m/s ökande
till 10-15 m/s

SMHI:s vindobservationer är baserade på en medelvind över en 10 minuters period. Detta innebär att alla observationer som görs innebär att den högsta vindhastigheten är betydligt högre än den angivna. Bra att komma ihåg!

Starten gick och spinnakrarna kom upp fältet var väl samlat till en början. Några valde att gå en underkurva för att få en bra vinkel upp mot Almagrundet. Dick och jag valde att hålla oss till rhumbelin, vilket vi nog förlorade på. Vi hade nog alla måndags prognosen i huvudet och väntade bara på att vinden skulle fylla i från sydväst och då med hur mycket. Tidigt på måndags morgonen började vinden tillta och ökade sedan hela tiden.

Som tidigare nämnt är jag ny ägare till Bubbel med alla dess tekniska detaljer, det var enklare med en Express kan jag säga. Jag hade under vårrustningen lyckats koppla in den nya kylen till batteri nummer 1 och förbrukningsströmmen till batteri nummer 2. Vad innebar detta? Efter 1 dygn hade vi ingen ström kvar och det var verkligen inget vidare. Kylen som skulle förbruka mellan 0.6 amp - 2,4 amp per timme visade sig dra i genom-

snitt nästan 60 amp per dygn mot dom utlovade 15-25 amp. Tål att titta på. Vinden ökade stadigt och snart var den uppe i stormstyrka, motorn gick inte att starta och vi hade inte ens ström till VHF'en. Illa! Efter en kort överläggning bestämde vi oss för att köra vidare. Kontakten med Stockholm Radio kunde vi ha genom mobiltelefon och död räkning klarar vi oss alltid med. Död räkning i all ära, men hur i hela fridens namn klarade man sig förr i tiden då GPS'en inte var uppfunnen. Nåväl, vi behövde inte navigera med död räkning då jag hade en reserv GPS, en handhållen med batterier som skulle klara oss runt hela banan. Min fina plotter, en Garmin 180 med nyköpt kort över Hanö-bukten, Bornholm samt Blekingekusten, kostade mig 3000 kronor, den hade jag ingen större glädje av. Utan ström försvann allt - motorn, VHF, loggen, GPS'en med plottern, datorn för väder prognoserna, autopiloten samt lanternorna (fick användareserverna). Måste erkänna att det kändes så där.

Vi fortsatte dock och stävade mot Klintehamn. Stormen hade nu fyllt i med full styrka och båtar som kunde mäta vindstyrka rapporterade under måndagen 18-24 m/sek. Sjön var den kraftigaste jag upplevt trots 3 tidigare starter och även då i stundtals hårt väder. I den enormt höga sjön satt Dick och jag och frågade oss hur i hela friden vi skulle ta oss över nästa annalkande våg. Vi seglade i stormen med två rev intagna (bottenrevat) och en

högt skuren genua 3. Bubbel var hur trygg som helst och seglade fantastiskt. Segelvalet gav oss tillräckligt med power för att bemästra sjöarna. Utan att bli för detaljerad seglade vi sträckan Almagrundet - Klintehamn snabbast på seglad tid i vår grupp där båtar med LYS upp till 1.15 ingick och i gruppen båtar mellan LYS 1.16-1.26 slog vi 2 stycken.

Vi passerade Gotland och Klintehamn men vädret medgav inte att ringa upp Stockholm Radio för dom obligatoriska rapporterna, trots att signalerna på mobilen troligen dykt upp. Vi började närma oss Öland då signalerna på mobilen återigen dök upp, Dick slängde sig på telefonen för att ringa Stockholm Radio och meddela våra rapporteringstider. Vid det här laget hade vi missat 4 stycken obligatoriska rapporter. Precis då, i samma sekund, ringer Sjöräddningen Göteborg till oss och en trevlig röst i andra ändan undrar om vi mår bra, vilket vi gör. Stormen och dom uteblivna rapporterna hade startat en kedjereaktion av oro som började hos Stockholm Radio och tävlingsledningen i OXS som skickat ärendet vidare till Sjöräddningen Göteborg. Hade dom inte fått kontakt med oss vid den här tidpunkten så hade ett räddningspådrag satts igång med flygspaning m.m. Tryggt att trots allt veta att systemet fungerar. Sjöräddningen hade innan kontakt togs med oss ringt till min hustru som befann sig på sitt arbete, för att höra om hon varit i kontakt med oss. Kalabaliken blev nu uttalad.

Min fru arbetar på SAS precis som jag och hennes oro började eskalera till den grad att alla närvarande medarbetare på blev engagerade. Kanske inte så bra, trots allt. Vi hade haft en tuff segling mot Klintehamn och vi sov i sittbrunnen hela detta dygn som stormen varade. Kändes tryggt att ha kompiserna nära till hands. Sjön bröt tidvis kranbalksvis in i sittbrunnen, så en och annan nära drunkningsupplevelse fick man finna sig i. Nu fungerade som sagt telefonen, så vi började ringa runt. Ringde hem och talade med min dotter Frida som lugnt och sansat informerade mig om att det nog vore bra att ringa till mamma på jobbet, vilket jag gjorde.

Fortsatte sedan med tävlingsledningen och Steve Franzen, drivkraften personifierat för denna klubb och tävling. Över telefonen, sa Steve att när kontakten uteblivit i ett dygn börjar en viss oro att krypa fram. Diplomatsk som Steve alltid är så sa han till mig att han nog var mer orolig för andra deltagare än för oss ombord på Bubbel. Allt frid och fröjd och vi "Stevade" vidare mot Klintehamn som vi rundade 23.45 natten mot tisdag.

Vinden började nu att sakta avta och vi skulle få ett lugnt dygn på väg mot Christiansö. Lugnt och lugnt, kunde ha diskuterats. Det blåste kanske inte så mycket denna tisdag eftermiddag och natten mot onsdagen, vilket gav oss möjlighet att vila ikapp. Vårt viloschema hade vi inte haft möjlighet att

följa under måndagsdygnet. Vi återgick nu till detta och sov omväxlande på segelsäckar och i seglarbingen, beroende på vilken man somnade först på, vi var trötta. Hur som helst så var natten mot onsdag en lugn och fin natt och vi stävade mot Hanöbukten och rakt in i en separeringszon. Där låg Bubbel utan en motor som vi kunde starta, utan VHF och nästan utan vind tillsammans med Bitvargen en Contrast 33. Läskigt att befinna sig just här utan radio och utan möjlighet att ta oss därifrån, med den ena gigantiska tankern/lastfartyget efter det andra stävade emot oss. Dick sov och jag satt och funderade på vad jag skulle göra om bäringen till fartygen innebär en kollision. Insåg att det inte fanns speciellt mycket jag kunde göra. Jo, en sak kanske och det var att vara mentalt förberedd på kollision samt göra det klart för mig själv hur räddningsflotten skulle i vattnet och dessförinnan hur jag planerat att skjuta nödraketer. Nödraketer för att väcka uppmärksamhet och senare för att bli omhändertagna om olyckan var framme. Det hela slutade lyckligt och vi seglade så småningom ur zonen och ut på friare vatten. Läskigt var det!!!

Mot Christiansö med soligt och vackert väder samt en vind som började fylla i med uppskattningsvis 15-17 m/sek. Sjön började gå hög och Bubbel började gå bra igen. Scampin är ju fantastisk i mellanvind 5-7 m/sek och fulla ställ, men jag har insett att hon går än bättre i riktigt hård bidevind och med

ett alternativt två rev samt min högskurna genua 3. Det skall till mycket av segelbåt för att hänga med oss då, har jag förstått. Den sjunkna Kinesen började nu göra sig påmind då oljeklumparna blev mer och mer påtagliga. Vi seglade som sagt rakt igenom stråket av olja och min fina Genua 3 blev oljebefläckad samt att oljeklumpar landade på däck. Trist historia även om oljeskadade segel är en försäkringshistoria. Vet ännu inte om det går att få bort fläckarna, men det får bli en senare historia. Rundar Christiansö kl.16.00 som har stränderna täckta med oljeflänsar, det ser för jäkligt ut och man blir ledsen. Hanö nästa! Innebar en sträckbog i avtagande vind dock med besvärlig sjö som stundtals bröt in i sittbrunnen. Vi rundade Hanö kl. 23.50 natten mot torsdag. Vi låg fortfarande efter med sömnen och tog ett tyst beslut att segla mot Utklippan under natten utan spinnaker.

Personligen så gillar jag inte att segla spinnaker med endast en person i sittbrunn och eftersom vi behövde vila så blev beslutet att segla utan.

Det var svaga vindar och skulle vi ta en förlust så kanske detta var ett bra ställe att göra det på. Vi la upp undanvinden på så sätt att vi skar oss fram i lämpliga vinklar mot Utklippan, allt för att upprätthålla bästa VMG. Jovisst förlorade vi en del kanske upp till 1,5 tim, men sömnen var att prioritera den här gången. Det är just detta som Östersjö-maran handlar om - ska vi ta

det där segelbytet eller låta kompisen sova. Det finns otaliga exempel på hur deltagare från start gått ut hårt med många segelbyten och därmed med för lite sömn. Om man då i ett senare skede när vinden kanske friskar i och man tvingas till hårt arbete utan sömn, då orkar man inte och tvingas kanske att bryta.

Det gäller att finna en balans i sitt engagemang och seglande som passar just oss. Vi hade aldrig en tanke på att bryta årets Mara, trots allt strul och vi tänkte definitivt inte bryta i detta skede. Sova var det som gällde sedan kavlar vi upp armarna och kör hårt igen.

Torsdag den 12 juni och vi är äntligen på väg norrut, vi har rundat hörnet innanför Utklippan och strategin skall här vara klar huruvida vi skall välja att gå på insidan eller utsidan av Öland. I mina två tidigare genomförda Maror har jag valt utsidan av Öland. Jag har personligen känt att det aldrig är en chansning att gå på utsidan, du har alltid en valmöjlighet. Du kan segla nära utmed kustlinjen, inte för nära så att du går på grund vilket jag fick erfa 2002, alternativt ut på havet och bort från land. Allt beroende på vilken vind och vädersituation du har. Seglar du i Kalmarsund har du inga alternativ utan du seglar i ett mycket smalt spår. Till saken hör också att utsidan Öland är ett par distans längre än insidan, vilket man skall ta med i beslutet. Vi valde insidan i år, och varför då kan

man ju undra. Väderprognosen var 5-7 m/sek SV-V vridande till nordväst natten mot fredag och ökade till kuling 14-15 m/sek. Efter förhärskande sydsydvästliga vindar under veckan räknade jag med att vi också hade nordgående strömmar i sundet samt att dom SV-V vindarna på mellan 5-7 m/sek skulle det ge oss en fin resa. Vi skulle dessutom få en bättre vinkel mot Gustav Dalen med den nordvästliga vinden när vi väl var ute ur sundet. Det är alltid ett spännande val om man skall gå på utsidan eller insidan. Jag har nu haft tid att analysera valet och kan konstatera att vi inte har förlorat mot båtar som valde att segla på utsidan av Öland.

Fredag morgon och NV vinden fyllde i precis som prognosen sa och ökade till 13-15 m/sek. Trots att vi fegade natten mot fredag då vi tog in ett rev lite väl tidigt, så gjorde vi bra fart och pendlade på sträckan upp mot Gustav Dalen i 6-7 knop. Rundande Gustav Dalen kl 1055 på fredagen med en Avance 33 (LYS 1.14) flåsande oss i nacken. Har genom åren haft en trevlig tävling med grabbarna Gösta och Stefan på Avancen och i år var det första gången jag skulle klå dom. Vi slog dom på seglad tid men givetvis också på LYS. Stolta och glada gick vi i mål klockan 14.11 fredagen den 13 juni.

Visst ja, vi har ju ingen fungerande motor, så det blir till att segla hela vägen in till bryggan. Som gammal jolleseglare/brädseglare och förvisso Express seg-

lare så var nu detta inget större problem. Lägg till, stuva undan det värsta, ta med kassen med öl, kassen med rena kläder och tvättgrejor och upp till bastun. Ingen stund på jorden är så härlig som efter en genomförd Mara när man står i duschen och senare sitter i bastun med en sval öl i handen. Efter bastun serverar grabbarna och tjejerna i restaurangen pytt i panna med stekt ägg och en kall starköl därtill. Mår man bra efter detta??!!!

El problemet skulle lösas och det gjorde jag genom att köpa ett nytt batteri, ladda på ett av dom gamla och vi var så gott som på väg hem, trodde jag. Dick försvann ner i en grannbåt för en fika medan jag skulle preppa båten för hemfärd till lördag eftermiddag. Städa, torka, kolla oljan och dieseln m.m. Kommer så småningom till motorn för att kolla just oljan, drar ut oljestickan. Ni som vet hur vattenblandad olja ser ut förstår nu vad som välde ut ur min Yanmar, en grå äcklig sörja. Även om jag inte förstår så mycket av det tekniska, så visste jag vad som hänt. Jag trodde mitt hjärta skulle stanna och jag var tvungen att lägga mig ner på durken för att samla mina tankar.

Motorn var full med vatten och jag som skulle hem med båten för att fira midsommar och sedan ytterligare några dagar i båten tillsammans med familjen innan vi gemensamt skulle vidare ut till vårt landställe. Iväg till Saltö Marin för att snacka med Anders. Han visste direkt att min vacuumventil

pajat och att jag behövde ett nytt gummimembran. Jag behövde givetvis tömma motorn på olja så fort som möjligt. Köpte ett gummimembran till en Volvo som såg ungefär likadant ut samt ett antal liter olja. Hur får jag ut oljevattnet frågade jag Anders. Du får pumpa ut det, men tyvärr hade inte Saltö Marin några oljepumpar. Vi fick tag i en sådan i OXS inre hamn som också har en Marina. Efter fem oljebytten så behöll motorn oljetrycket och puttrade på fint vid bryggan. Vi lät motorn gå i ca 1 1/2 timme innan vi bestämde oss för att det fungerar. Visserligen läckte vacuum-ventilen lite men det gjorde inte så mycket och motorn gick nu fint. Klockan 2000 på lördag kvällen efter prisutdelning så lägger vi ut för att ta oss hem dom 70-75 distansen.

På vägen ut ur hamnen möter vi Östersjömarans sista båt som ännu inte gått i mål, en Allegro 33 som fastnat i stiltje, men som nu var nära. Vi tuffar upp mot dom och hyllar deras kämparglöd och ropar -hoppas vi ses nästa år - frasen. Då bestämmer sig Yanmar att nu får det vara slut och stannar. Efter två fruktlösa startförsök hissar vi storen och glider tillbaka till OXS. Snopet!!!!

Ringer min hustru Ann och beställer hämtning medels bil nästa dag. Dick och jag fick trots en Yanmar som inte ville fungera en ganska trevlig kväll tillsammans med ett par pilsner.

Det är nu söndag den 15 juni och jag

borde ha varit hemma med båten. Ringer Anders på Saltö Marin och förklarar vad som hänt. Jag får honom att förstå att jag behöver hjälp. Vi lägger båten vid hans brygga och nycklarna i brevlådan. Hej då Bubbel, och åker hem till Stockholm i bil. I mitt huvud så vacklade jag mellan hopp och förtyvylan. Jag har en mycket förstående hustru som tröstande sa till mig, när jag var som mest ledsen, att vi får nog en ny motor för 50-60.000 kronor. Anders ringer inte och jag bestämmer mig för att hur som helst åka ner till OXS på måndagen efter midsommar med en ny vacuumventil samt att stoppet i toaletten skulle fixas. Anländer OXS ca 09.30 och kliver in till Anders på Saltö Marin för att fråga vad som sker. Måndag - torsdag före midsommar har gått och jag har inte hört ett ljud. Ledsen i ögat förklarar Anders att han brutit högra handens tumme under midsommar helgen och att han inte kan mecka min Yanmar. Vet inte om han var oförsiktig med sillen eller nåt?!. Jag blev givetvis riktigt ledsen, och ärligt talat mest för min skull, och inte ett dugg för hans brutna tumme, fast dom känslorna kunde jag ju inte visa. Skruvade väl fast den nya vacuumventilen, meckade toalett ett antal timmar för att sedan åka tillbaka till Stockholm. I bilen hem funderade jag på vad sjutton jag skulle göra. Jag behövde ju hjälp!!!

Som medlem i Sjöassistans har man bogserhjälp, resekostnadshjälp m.m. och min chansning blev nu att ringa

Stockholm Radio och fråga om dom kunde hjälpa mig att få båten till någon som kunde mecka. Nåväl, kontakt togs och ärendet las fram. Efter 15 minuter ringer Stockholm Radio tillbaka och informerar att dom har en mobil kille i Söderköping som heter Janne Sandberg som jag skall kontakta. Sagt och gjort, jag ringer Janne, som förfaller vara världens trevligaste kille. Vi bestämmer att vi ringer varandra nästa dag. Ringer och väcker honom påföljande morgon, ivrig som jag är, han ber att få ringa tillbaka vilket han gör ca 11.45. - Du Staffan, kan du hämta ett par grejor åt mig i Edsberg hos en Yanmar firma och sedan kan vi ses i OXS kl. 14.00. Sagt och gjort, jag hämtade prylarna och var på väg i bilen till OXS i god tid för att nå dit innan kl. 14.00.

Janne kommer insmygande med sin stora bil och glider efter hälsningsfraserna ner i min båt. På väg ner i båten frågar Janne mig om jag kollat dieseln. Det var ju det jag skulle ha gjort innan den vattenblandade oljan sipprade ut ur min motor. - Nä, svarar jag Janne, det har jag inte gjort, men å andra sidan stod ju motorn och gick i 1 1/2 timme vid bryggan samt att jag startade Maran med full tank. Klok och trevlig som Janne visade sig vara så började han med att kolla soppan. Janne bad om en burk och tappade av vad jag trodde var diesel. Han vänder sig till mig och säger att det här är 95% vatten och ingen motor går på vatten, informerar han mig lite finurligt. Men

vatten och H2O är väl ändå någon form av bränsle, försökte jag. Jo, svarar Janne, men då får man köra jävligt hårt. Efter tömning av tanken som visade sig innehålla mer vatten än diesel samt tankning av frisk soppa, lite luftning av systemet så hoppar Yanmar igång hur lätt som helst. Vi sätter oss och snackar en stund och jag frågar Janne hur i hela friden vattnet kunde komma in i tanken. Svaret var enkelt, genom avluftningsslangen som utmynnar på akterspegeln, där har vattnet trängt in. Men, var sjutton har dieseln som fanns i tanken tagit vägen, tanken var full vid start. Antagligen samma väg som vattnet kom in blir Jannes svar.

Man skall betänka att vi var lika mycket under som över vattnet denna stormiga måndag den 09 juni, så allt är väl möjligt kan man väl sammanfatta det hela. Nästa morgon kör min hustru mig tillbaka till OXS för att hämta båten. Jag lämnar OXS klockan 0700 och efter att omväxlande seglat och gått för motor anländer jag hemmahamn klockan 01.40, en dryg vecka försenad. På Jannes förslag har jag nu en tvåtaktsolja i dieseln (1%) för att uppnå en bättre smörjning. Troligtvis kommer jag att slippa följdproblem med spridare/ bränslepump osv.om jag kör just den här blandningen. Nu fungerar Yanmar perfekt igen och mitt inre lugn börjar återvända till min näraste omgivning's stora lycka. Allt frid och fröjd trots allt!!

Vad kalaset kostade?!!!

1 st nytt batteri	650 kr
1 st ny vacuumventil	600 kr
12 liter olja	1000 kr
(har lite kvar) 1 st oljepump	60 kr
1 st gummimembran	60 kr
Service kostnad	2900 kr
Resekostnad (Janne)	1500 kr
Totalt	6770 kr
	./ 1500 kr
(utgör den del Sjöassistans hjälper mig med)	
Summa totalt	5270 kronor

Konklusion

Att vara väl insatt i min båts elsystem hade underlättat mitt deltagande i årets Östersjömara. Inget ont som inte har något gott med sig. Hade elen fungerat, så hade vi också startat motorn på en vattenblandad olja i tråget som kanske kostat mig en helt ny motor. Att varje år byta gummimembran i vacuumventilen kommer i alla fall jag att göra samt att flytta densamma högt upp i garderobsutrymmet. Avluftningen från dieseltanken kommer att utmynna i handsfacket i framtiden. Dom två gamla genomförningarna kommer att förbindas med en blindslang, allt för att slippa ta bort dom. Årsavgiften till Sjöassistans på 450 kronor har i ett nafs betalat sig flera gånger om och jag kan bara rekommendera att alla ansluter sig. En obeskrivlig hjälp och trygghet , kan jag intyga.

En trots allt lyckad Östersjömara med häftig segling i goda vänners lag. Pröva!!

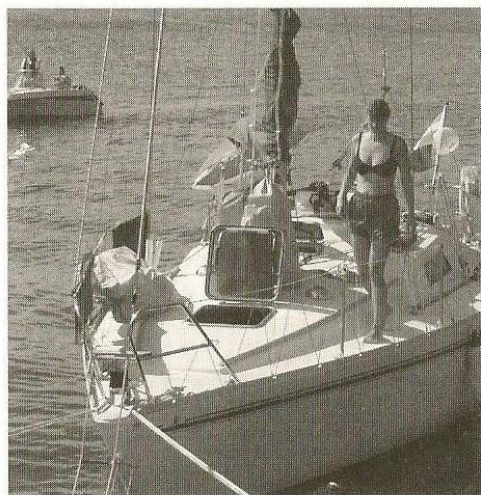
Staffan Sollerhag , SJY Bubbel



Axplock från Segling

”Nu är resultatet klart i Scampicupen år 2002. Segrare blev Kenneth Höjer med Snigeln på 522 poäng, tvåa Jan Skagerling med Carianne på 478 poäng och trea Jan Zaar med Lisskulla på 383 poäng. Grattis alla tre! och tack till alla övriga skeppare och gästar som gjorde fina insatser i Scampicupen. Totalt var det 24 båtar som deltog.

I januari hade vi en välbesökt riggträff hos Benn's i Saltsjö-Boo utanför Stockholm. Vi var ca 30 personer som genom Scampiförbundet fick förmånen att lyssna till ytterst kunniga Per Skoglund och Sten ”Knotan” Tellander. De berättade om hur vi bör sköta våra riggar. Vi fick mängder av bra råd och tips rörande mast, vajer,



vantskruvar, röstjärn, trissor, fall och annan utrustning. Per arbetar också med att besiktiga skador för försäkringsbolagen och kunde berätta att de vanligaste skadorna gäller spridarinfästningar, riggbultar och förstag. Sammanfattningsvis handlar allt egentligen om att **KONTROLLERA UTRUSTNINGEN!** Se därför över riggen noggrant före mastning i vår. Upptäcker du något, vänta inte utan åtgärda nu eller ring Per eller ”Knotan” om du har frågor, de kan det här!”

”Söndagen den 9 mars höll Scampiförbundet årsmöte i anslutning till båt-mässan ”Allt för Sjön”. Programmet inleddes med att Jonas Eklind höll ett mycket underhållande kåseri på temat ”Gästens handbok”. Jonas, med lång erfarenhet både som skeppare och gäst (bl.a. på atlantsegling), berättade att gästens bästa egenskap är prestigelöshet. Viktigt är också att hela besättningen före avgång har resonerat igenom syftet med seglingen. Gäller det att segla snabbast från en punkt till en annan punkt eller gäller det något annat? Vanligaste olyckan för gästar inträffar när gästen hoppar i land. Även om allt ändå vanligen går bra är det samtidigt gästen som först möter båtgrannar vid tilläggning. Hövlighet från

gasten är därför en annan bra egenskap för att övriga i besättningen ska få trevlig samvaro med andra! Jonas avslutade med några verkliga berättelser om ansvarsfrågor och annat. Tack för härligt kåseri! Läs gärna Jonas kommande bok i ämnet!”

”Sommarsäsongen är äntligen här med en lång härlig seglings-sommar framför oss. Tävlingsbåtarna är redan igång med Lidingö och Ornö Runt bakom sig på Ostkusten. Ornö Runt firade 30-års jubileum i år! Flera kappseglare ligger i träning inför årets upplaga av Gotland Runt. Magnus Forslund, som med sin familjebesättning på Boj Boj framgångsrikt seglat Gotland Runt ett flertal gånger, har tagit ett bra initiativ till en riktig peppnings-träff för både rutinerade och blivande Gotland Runt seglare.

För oss som inte tävlar men som gärna cruisar omkring längs Sveriges kuster kan jag till Skeppsbiblioteket rekommendera lite sommarläsning. T.ex. Skärgårdstiftelsens (Stockholm) vänböcker, ”Skärgårdsväder” (2003) av Lage Larsson och Jeppe Wikström, ”Mellan Skyar och Hav” (2002) av Jens Wahlstedt, eller varför inte Jonas Ekblads senaste bok för gästare eller Bengt Jörnstedts klassiker ”En seglares äventyr”.

”Förhoppningsvis har alla Scampi ägare kunna segla och njuta av den fantastiskt fina sommaren. För under-tecknad blev det långsegling på drygt

500 NM, vilket bjöd på allt från högt tryck med svaga vindar till kuling, åska eller plötslig tjocka. Vid det senare uppskattar man verkligen sin GPS!

Tävlarna uppskattar ju sina Scampi och efter en peppningsträff i juni kom sex Scampi till start i årets upplaga av Gotland Runt. Hans Svedman i Trimle, Magnus Forslund i Boj-Boj, Lars Lindbäck i Magushka, Kenneth Höjer i Snigeln, Roger Larsen i Broachen samt Johan Syrén i Jambalaya. Hans Svedman med besättning vann. Grattis! Trimle som hade rutinerade Boj Boj inom synhåll i stort sett hela tiden, låg bra fram till Knolls grund. Sedan hände något. Vad? Från att ha lett, låg både Trimle och Boj-Boj bland de sista båtarna! Det blev till lite av omstart i tävlingen enligt Hasse Svedman och tack vare nordostlig vind och möjligheten att gå med lite bättre fart än övriga båtar lyckades man åter ta täten och behålla den in i mål!”

”Efter ännu en fantastisk seglings-säsong ligger nu de flesta Scampi





- tryggt på land, väl täckta och konserverade för att stå emot vinterns alla isiga vindar och minusgrader.

Någon Scampi ligger dock fortfarande i sjön för traditionsenlig adventssegling vilket låter lockande. Vi får väl se om fler låter sig övertalas till det!

Under sensommaren och hösten har många Scampi bytt ägare. Glädjande många nya ägare hör av sig till styrelsen genom hemsidan och blir medlemmar. Ni är mycket välkomna! Flera av den nya Scampiägarna har också lyriskt berättat om hur härligt det är att segla Scampi jämfört med andra båtar. Det är roligt att båttypen fortfarande

är så uppskattad vilket även prisbilden vid försäljningar visar.

Även om vi är nöjda med våra Scampi är det ändå alltid roligt att se alla nyheter. I läsande stund har både flytande mässan på Orust och Scandinavian Boat Show i Stockholm gått av stapeln. Båda mässorna attraherar allt fler och den senare mässan är i år utökad med en dag pga. av fjolårets publiksuccé. Vårens båtmässa Allt för sjön i Stockholm äger rum 27 februari - 7 mars och som vanligt har Scampiförbundet sitt årsmöte på mässans sista dag (söndagen 7 mars, 2004).

(Vi skriver regelbundet under Klassförbund, Scampi, i tidningen Segling)

**God Jul och Gott Nytt År
önskas alla Scampiseglare!**

