

## När - inte om - dimman kommer Av Bengt Utterström

✉ Tipsa en vän



**När dimman kommer – för kommer gör den – gäller det att veta vad man ska göra. Dimman överraskar oss. Väderleksrapporterna pratar ofta om risk för dimma eller att dimma kan förekomma lokalt. Det ska man inte ignorera.**

VANLIGAST FÖREKOMMANDE är det med dimma på försommaren. Det beror på att havet fortfarande är kallt men luften varm. När varm fuktig luft kyls mot kallt hav uppstår dimma. På ostkusten kommer varma fuktiga luftströmmar från Baltikum och kyls av över Östersjön. Dimman driver med luftströmmarna mot kusten.

Oftast kommer dimman utan förvarning. Inom några få minuter kan allt vara vitt. Sikten upplevs många gånger så dålig "att man knappt ser fören". Det är förvisso oftast inte sant. Men när sikten är så dålig som ned mot ett hundra meter upplever man det som att köra båt i mjölk.

Ligger du i hamn eller till ankars när dimma kommer eller råder, stanna kvar! Den som lämnar en hamn eller ankringsplats i dimma har radar och 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 tar en förmiddag eller en hel dag ska du vara glad för att du stannade där du är. Det är gott sjömanskap.

Oftast överraskas vi av dimma under gång. Vad vi gör beror på var vi befinner oss. Är vi inomskärs gör vi på ett sätt. Befinner vi oss till havs gör vi på ett annat. Gemensamt är att utkiken måste förstärkas med syn och hörsel. Vidare ska vi avge ljudsignaler varannan minut. Se artikel här intill om ljudsignaler.

### **Dimman kommer – 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. Har navigatören inbyggda sjökort ser vi på bildskärmen vår position. Vi utgår härifrån att båten inte är utrustad med radar.

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. Anledningen är att det är något av rysk roulette att fortsätta färden. Det gäller även om vi har sjökortsnavigator. Navigeringen i sig är inte något problem när vi har navigator.

Vi ser på bildskärmen var vi är och hur vi ska åka. Men vi ser inte andra båtar! När vi väl gör det är det troligtvis för sent.

#### **Så här gör man:**

1.

Vi noterar position, tid och logg när dimman kommer.

2.

Väljer snabbt ut en lämplig färdväg som leder från leden mot en skyddande ö eller vik.

3.

Lägger ut en kompasskurs mot målet. Rättar kursen för missvisning och deviation. Bänkar (mäter) distansen. Beräknar hur lång tid det kommer att ta att styra mot målet. En snabbgående båt hinner troligtvis fram innan dimman kommer. En långsammare kommer säkert att färdas i dimman den sista biten. Farten anpassas så att vi kan stanna på halva siktsträckan.

4.

Litar på kompassen. Sannolikheten att den skulle börja visa fel just nu kan vi bortse från.

5.

Förstärker utkiken med syn och hörsel. Alla ombord måste hjälpas åt.

6.

Avger ljudsignaler. Slamrar med grytlock om vi saknar mistlur.

7.

Använder ekolodet. Går med långsam fart sista biten mot målet.

8.

Ankrar eller förtöjer på lämpligt sätt i skydd av någon ö.

9.

Kontaktar anhöriga och meddelar att vi blivit tvungna att avbryta färden.

10.

Stannar kvar så länge dimman ligger.

Om vi väljer ett skydd i lä för vinden mot en ö kommer vi troligtvis att ligga ankrade eller förtöjda på en plats där det inte är någon dimma. Dimman som träffar en ö i lovtar lyfter över ön. Där vi ligger är sikten bättre runt om. Det är en stor fördel. Sannolikheten att vi då ska bli påseglade när vi ligger för ankar är mycket 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 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 man:**

1.

Noterar position, logg, kurs och tid.

2.

Markerar på sjökortet vår position.

3.

Ritar i sjökortet in planerad färd.

4.

Anpassar farten – högst sex eller åtta knop. Vi ska kunna stanna på halva siktsträckan.

5.

Markerar i sjökortet var vi kommer att befinna oss enligt död räkning var 30:e minut. Här ligger en baktanke med farten sex eller åtta knop. Då markerar vi var tredje eller var fjärde sjömil. Genom att föra död räkning har vi en god uppfattning om vår position. Vi gör det även om vi har navigator. Givetvis använder vi navigators positionsuppgifter. Noterar dessa på ett löst papper. Markerar läget i sjökortet för att ha en aktuell positionsuppgift om navigatören skulle sluta fungera.

6.

Litar på kompassen. Den kommer inte att plötsligt visa fel bara för att det blev dimma.

7.

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.

8.

Avger ljudsignaler varannan minut.

9.

Följer färden även på ekolodet. Genom att notera djupen med jämna tidsintervaller kan vi stämma av det mot djupkurvorna i sjökortet.

Vi försöker inte ankra utomskärs. Om motorn är i gång och båten inte är fast med något ankare har vi alltid en större möjlighet att styra undan om en stor fartygsstav skulle dyka upp. Vi fortsätter färden som planerat. Att cirkla runt på samma ställe och vänta tills dimman lättat är bortkastad tid. Sannolikheten är större att komma ur dimman tidigare

om vi fortsätter. Dimman är ofta lokal. När vi allra minst anar det kan det återigen vara en vacker sommardag.

Den som har radar ombord och kan radarnavigering får valuta för investeringen. Med radars hjälp ser vi omgivningen. Det är en otrolig fördel vid navigering i dimma. Navigeringen i sig brukar inte vara största problemet. Det är alla andra som färdas omkring som utgör faran.

### **Grytlock duger gott**

Vid nedsatt sikt är vi skyldiga att avge ljudsignaler. Nedsatt sikt enligt de internationella sjövägsreglerna definieras som dålig sikt vid tjocka, hårt regn, mist, snöfall och sandstorm. Det sistnämnda är gudskelov inte så vanligt förekommande i våra farvatten! Man skiljer mellan manöversignaler i de fall där "det ena visuellt kan siktas från det andra" och signaler vid nedsatt sikt.

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

— Cirka 4-5 sekunder långt signalljud avges varannan minut 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, varannan minut, 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. Signalen avges varannan minut.

Fartyg med en längd under 12 meter är ej skyldigt att avge dessa signalljud. Man är dock skyldig att kunna avge annat kraftigt signalljud varannan minut. Två grytlock kan skramla högt.

Fartyg till ankars under 20 meters längd behöver inte längre ha skeppsklocka ombord. Skeppsklockan användes när till exempel fartyget har 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 på grund. Den som ligger "stilla" och driver med vinden och eller strömmarna är alltså på väg enligt lagens mening.

### **Hjälpmedel vid nedsatt sikt**

#### **MISTLUR**

ska finnas ombord.

Mindre båtar kan ha en gasdriven tuta. Om inte annat känner ni säkert igen dem från hockeymatcher.

#### **RADARREFLEKTOR.**

Om nyttan av den har det skrivits spaltkilometer. Den består av plåt- eller aluminiumskivor som är sammansatta i 90 graders vinklar för att reflektera radarvägorna optimalt. Helt klart är att sannolikheten att radarvägor ska studsas tillbaka är större om radarreflektor finns ombord.