

Möte mellan två kryssande isjakter för olika halsar

Det blåmarkerade stycket handlar om händelseförloppet

Det grönmärkerade stycket tar upp vilka regler som är inblandade

Det rödmärkerade stycket visar vad jag hävdar i detta fall

Jag har nyligen varit med om en olycka. Lördagen den 6 januari 2018 i tredje delseglingen fick jag en båt i min babordsida i höjd med höften. Den andra båtens metallklädda framdel har en med (skridsko eller metallskena) i metall under sig och en vajer snett uppåt bakåt över sig. Nosen krossade babordsidan i min båt som är gjord av balsaträ med glasfiber på båda sidor. Min fart framåt gjorde att hans med gled under mitt skrov bakåt. Stäven, nosen, verkar ha glidit längs min skrovsida. Det är troligt att vajern träffade min ryggs vänstra sida. Tack skridskoåkaren för vårt lilla samtal på isen där vi redde ut detta.

När detta precis hänt ekade minnet av kraschens ljud i mitt huvud, men i övrigt var det lugnt och stilla. Jag låg på rygg några meter bakåt från min färdriktning sett. Smärtan i den stora vänstra ryggmuskeln som fått sig en kyss låg mot isen och värkte. Jag var orolig att värken var smärta i ryggraden. Det skrämde mig och jag bestämde mig för att ligga kvar. Jag pratade med min kompis som låg mitt i skrothögen. Vi konstaterade att båda var "ok". Tre saker funderade jag på lite extra. Kommer ingen snart? Är det ett hål i min babordsida? Klarade sig masten?

Fredrik var den som kom först. Ben kom fram och snackade. Jag hörde efteråt att fler stannade, men det blev inte direkt någon folksamling. Fyrhjulingen kom efter ett bra tag. Det gjorde inget, men snabb hjälp skulle kunnat vara avgörande. Jag piggnade till under tiden som gick. När fyrhjulingen kom ställde jag mig på alla fyra och det kändes skönare. Stå upp var bättre än att ligga på isen, ett gott tecken.

Båda isjakterna, båda seglarna och två funktionärer åkte in till land med fyrhjuling och släpkärra. Innan hade vi ringt och bett om en ambulans åt mig. I ambulansen konstaterade de ganska fort att det nog inte var så farligt. På sjukhuset gjorde de samma bedömning och kunde skriva ut mig någon timme senare.

Situationen då? Vi möttes i en vanlig sb/bb situation. Båda såg varandra långt i förväg. Jag seglade på för att se om det skulle gå att passera framför eller jag skulle gå bakom stagvändning var inte aktuellt pga att vi befann oss nära vänster layline. När vi kom på ett avstånd så att beslut kunde fattas valde jag att gå bakom. Jag hade full kontroll på läget och det skulle inte bli något annorlunda möte än de andra man normalt gör. När jag började falla började den andra båten också att falla. Nu närmade vi oss varandra fort. Jag och andra har efteråt gjort bedömningen att det borde gått i 50 km/h. Det blåste nog 4-5 m/s, men isen var ganska skrovlig. Jag föll nog av maximalt så fort jag upptäckte att han faller. Han fortsatte att falla och jag kunde inte komma undan. Eftersom vi båda börjat falla så långt ifrån varandra hann jag svänga ca 90 grader och även han. Jag minns att hans skrov var ca 90 graders vinkel mot mitt skrov i träffen. Hans nos träffade mig på min babordssida i höjd med höften. Man kan se märket från hans nos styrbordssida i mitt skrov plåten har en karaktäristisk form som visas av avskurna fibrer i exakt samma form. Detta tyder på att vi hade hunnit svänga mer än jag minns så att vi t.o.m. hunnit passera 90-gradersvinkeln.

I protestförhandlingen bedömde de att jag väjt för sent. Min berättelse var att det var en vanlig situation där jag hade kontroll och lätt skulle kunna passera bakom med god marginal. I protestförhandlingen fick jag inte höra hans beskrivning och kan därför inte veta hur de kunde besluta som de gjorde. Vi skrev varsin protestlapp på hotellet, egentligen för sent för att kunna hålla en protestförhandling. Tiden för inlämnandet skrev vi så att den skulle uppfylla kravet på giltig inlämningstid. Nu verkar det knäppt, men vi ville ju ha en förhandling eftersom det var en så rejäl krock.

Reglerna som styr den här situationen ligger under NIA, Part IV Sailing Rules. Jag vill börja med att återge det som står allra först i detta kapitel. "The purpose of the following rules is to prevent collision. Any infraction of these rules is cause for disqualification." Fundera lite på vad det betyder. Detta är kanske i sig ingen regel, men det ger en fingervisning om hur det är tänkt att segla isjakt. Det viktiga är att vi inte krockar. Därför är det viktigt att vi agerar på ett sätt som gör att risken för kollision minskar, regeln kräver faktiskt det. Dessutom säger andra meningerna att man skall diskas om man bryter mot en regel. Detta betyder att fler än en kan diskas i en situation, alla som bryter mot en regel. Regel A lyder: "Fair Sailing. In all situations, the judges, Race Committee, and contestants must act in terms of common sense, safety, and good sportmanship." Kanske kan denna regel betyda något i situationen. Regel B.3 "When two yachts are sailing ON-THE-WIND, the yacht on the PORT TACK shall keep clear of the yacht on the STARBOARD TACK." Stora bokstäver betyder att ordet finns definierat. Regel B.5 "A right-of-way yacht shall not alter her course so as to mislead or prevent a non-right-of-way yacht from keeping clear."

Jag hävdar att styrbordsbåten har brutit mot B.5 i och med att han föll av. Den kursändringen gjorde det omöjligt för mig att hålla undan. Samtidigt hävdar jag att jag försökt hålla undan på ett tillbörligt sätt och alltså uppfyllt kravet enligt B.3. Detta visar jag grafiskt i min powerpointpresentation. Grafiken visar tydligt orimligheten i att göra någon annan bedömning.

På vilket sätt kan babordsbåt hantera ett möte med en styrbordsbåt? Om babordsbåten ligger före kan den välja att passera framför styrbordsbåten. Det får absolut inte finnas något tvivel om det kommer att lyckas. Om det bedöms som osäkert eller omöjligt att gå före måste babordsbåten välja att slå eller gå bakom. Ingen av dessa ageranden får ske på ett sådant sätt att det finns risk för kollision. Man kan inte göra en tight manöver som precis lyckas och sedan säga att det gick bra denna gång. Man måste veta att det skall gå bra varje gång annars bryter man mot regel A.

På vilket sätt kan styrbordsbåt hantera ett möte med en babordsbåt? Det absolut vanligaste är att styrbordsbåten bara fortsätter rakt fram. Innan mötet måste man hålla kursen så som B.5 beskriver. Om man vill slå får man göra det. Då måste det ske på ett behörigt avstånd så att man inte stör babordsbåten. Det finns en speciell regel som beskriver vad som gäller under stagvändningen vilken vi inte tar upp här. Regel B.5 som beskrivs ovan får inte heller brytas i samband med stagvändningen. Vill man däremot gå bakom babordsbåten, vilket ibland sker, måste man tidigt visa babordsbåten med en fallning att denne kan passera säkert. Missköter man detta riskerar man att bryta mot B.5.

Ibland väljer styrbordsbåten att falla kraftigt. Det resulterar i stor risk att kollidera. B.5 överträds oftast i dessa fall. Babordsbåten kan ju inte förutse det draget och får därmed problem att väja. De som har varit med om dessa situationer vet hur svåra lägen som kan uppstå. Varför väljer då vissa seglare att falla? Det kan bara beskrivas med att man får en blackout. Är man van seglare skall detta sitta i ryggmärgen. Väj inte *mot* en annan båt av rädsla, väj *från* varandra! Om man för styrbords halsar på kryssen ser en båt som fortsätter på kollisionskurs skall man lova eller slå. Oftast räcker det att lova och sedan gå tillbaka vilket sker ganska ofta på krysslavline där många kommer in för babord tight. På länsen skall man falla. Om man gör tvärtom bryter man mot regel A p.g.a. att det är farligt.

Jag blev diskad för att för sent ha visat mina avsikter att gå bakom. Om det skall vara normen borde det inte behövas en kollision för att bli diskad för det i andra möten. Som styrbordsbåt skulle man kunna protestera mot alla babordsbåtar som inte visar tydligt och i tid att de avser att gå bakom. Jag skulle kunna acceptera det, men samtidigt tvivlar jag på att man skulle vinna en sådan protest.

Se även powerpointpresentationen som visar situationen animerat ur olika perspektiv.