

Mörkerpaddling

Inte nattdjur

Vi är inte nattdjur. Våra ögon och vår hjärna är vana att leva i dagsljus och vila i mörkret. Mörkret innebär för oss fyra tydliga problem.

För det första, **vi ser mycket litet**. Jämfört med många andra djur har vi dåligt mörkerseende. Särskilt dåligt är mörkerseendet just i fokusområdet. Vidare, de av oss som blivit lite till åren, och nu menar jag redan över 40, har i regel dessutom nedsatt förmåga till anpassning till ändrade ljusförhållanden. Våra ögon jobbar helt enkelt långsammare och kräver längre tid för att "blända upp". Vissa åldersförändringar ger nedsatt syn även efter anpassningstiden. Skumögda gubbar...

För det andra, **vi ser fel**. Den stereoskopiska behandlingen av synimpulserna från de bägge ögonen, alltså det som får oss att kunna bedöma avstånd och hastighet, är anpassad till dagsljus. Du tycker att t.ex. öarna är väldigt långt borta, för att så plötsligt ha dem alldeles inpå dig - avståndsbedömningen stämmer inte. Du kommer att under paddlingen märka att du tycker dig paddla väldigt fort - din hastighetsuppfattning är skev.

För det tredje, det är **svårare att hålla balansen** när det är mörkt. Man ser inte vågorna, vid helt beckmörker tappar man dessutom horisontkänningen

För det fjärde, på grund av allt ovan nämnda blir vi **rädda**. Visst kan man som någon kaxigt påstå att "det är inte mörkret där ute som skrämmer mig, det är mörkret här inne." Men nog är vi rädda även för mörkret där ute. Rädda i den driftsmässiga, djuriska betydelsen. Pulsen stiger snabbare vid händelser, vi visar större tendens att styras av känslor och glömma förnuftet, vi är mer benägna att göra fantasifulla tolkningar av uppdykande fenomen.

Alltså: I mörker ser du nästan ingenting, det du ändå ser missbedöms, du har svårt med balansen och du blir skitskraj. Kanske bäst att tillbringa natten i sängen istället...

Men livet är inte bara problem

Natten kan också beskrivas som en spännande och fascinerande tid, då allt det hemvana tar nya skepnader, då ett visst lugn härskar, då snurrebåtterroristerna sover, då du och jag är som vackrast, osv. Så finns det månlight, mareld, kompassbelysningens mjuka sken... Några av mina mest sinnliga och minnesvärda turer har skett nattetid. Att paddla om natten kan vara härligt, det bör provas av alla njutare.

Anpassa ögat till svagt ljus

Alldeles mörkt är det sällan, något går det trots allt att se. Och vårt svaga mörkerseende kan förbättras genom några enkla åtgärder.

Den första är tillvänjning. Vi kräver minst 30 minuter för att ögat och seendet ska ställa om sig till full nattkapacitet, vi som passerat 40-årsstrecket behöver ofta en kvart till. Anpassningen sker snabbast om ögat under tiden utsätts för fullständigt mörker.

Finns det starka ljus i närheten, ta på mörka glasögon under anpassningstiden, t.ex. medan du packar kajaken. Det låter kanske galet och kan resultera i en del överraskningar med packningen, men å andra sidan är det ju mörkt och ingen som ser dig...

Undvik bländning

All belysning ska undvikas, måste man lysa sig ska det ske med dämpat ljus i korta glimtar. Rött ljus anses påverka mörkerseendet minst, varför rödfilter till ficklampan och pannlampan är en god ide. En bit röd ballong och ett gummiband brukar gå bra. Var försiktiga med pannlampor om ni är en grupp, det är lätt hänt att blända varandra, även med rödfilter.

Av samma skäl, ta det lugnt med ficklamporna, särskilt när rödfiltret är avlägsnat. Visst kan det vara bra för att hitta något speciellt, men sedan ficklampan släckt är mörkerseendet kraftigt försämrat under lång tid. Spara strålkastandet tills det absolut behövs.



Pendla med blicken

Ögats fokusområde, dvs det som vi uppfattar som precis rakt fram, har hög upplösning och bra färgurskiljning, men inte så bra ljuskänslighet. Bättre ljuskänslighet finns i zonen till höger och vänster om själva fokus. Det innebär att vi i svagt ljus ser ett föremål betydligt bättre, om vi tittar lite vid sidan av det. En van mörkerspanare låter alltid blicken pendla några grader höger-vänster, stirrar aldrig rakt mot objektet. Prova själv! Du kommer mycket snart att se vilken drastisk skillnad det gör.

Balansträna

Att hålla balansen i mörker är som att hålla balansen i dagsljus - det går bättre om man tränar. Och riktigt så mörkt att man helt tappat horisonten är det sällan, oftast finns det åtminstone någonstans en svag skymt av land, himmel eller horisont. Ta fasta på den punkten, även om den inte är rakt fram.

Rädda - det ska vi vara

Rädslan minskar man nog endast genom att skaffa sig vana. Helt försvinner rädslan inte, men det ska den inte heller göra. Natten är farligare för människodjuret, vi ska vara lite extra skärpta då. Den som inte har vett att vara rädd är livsfarlig för sig själv och andra. "Lagom" rädsla är naturligt och bra.

Bedöm inte avstånd och fart, beräkna dem

Att vår avstånds- och hastighetsbedömning brister i mörker kan inte ändras. Man får helt enkelt ha saken i åtanke, inte lita på sina relativa bedömningar utan istället på säkra observationer och matematik. Få av oss har logg (distansmätare) i kajaken, å andra sidan paddlar vi oftast samma lunk, och kan därför göra hyfsade beräkningar av utseglad distans (navigatörens uttryck för hur långt vi kommit). Eller undvika hela problemet genom att i mörker inte göra längre överfarter än några hundratal meter.

Ta reda på din fart

Vet du inte din vanliga paddelfart? Ta reda på den, genom att en vindstilla dag i strömfritt vatten klocka dig själv över en sträcka du mätt i sjökortet. Hastigheten beräknas mycket enkelt som sträcka dividerat med tid. Använder du enheterna sjömil och timme (glöm bara inte att omvandla minuterna till decimaltal!) blir resultatet i knop. Med enheterna kilometer och timme blir det förstås kilometer i timmen.

Exempel: I sjökortet har du funnit att det är 1,6 sjömil mellan två väl definierade uddar. Du paddlar i din vanliga paddellunk, och det tar dig då 27 minuter att tillryggalägga sträckan. 27 minuter är detsamma som 0,45 timmar (27 dividerat med 60). Du dividerar sträckan 1,6 med tiden 0,45 och får då farten 3,56 knop.

Samma exempel uttryckt i km/h: Sträckan har mätts till 2,96 km. Tiden är 27 minuter, dvs 0,45 timmar. Dividera 2,96 med 0,45 och du får farten 6,58 km/h.

Lägg siffran, säg 3,5 knop (eller 6,5 km/h), på minnet för kommande behov. Vid motvind, trötthet eller tungt lastad kajak, kompensera 0,5-1 knop nedåt. Medvind eller mycket pigg paddlare, kompensera 0,5 uppåt.

Gör din egen fartberäkning:

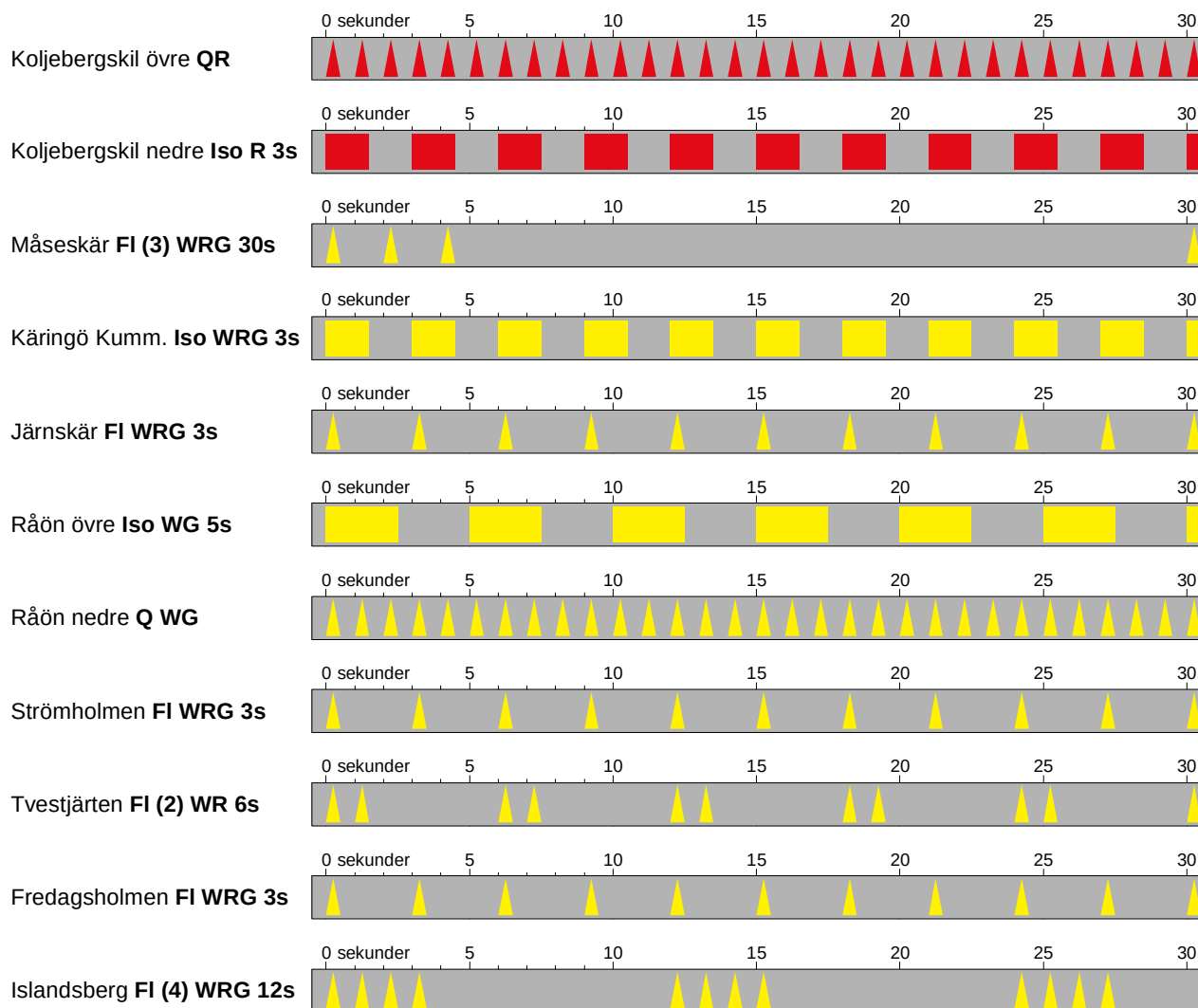
Fyrar och belysta sjömärken

Fyrkaraktärer

Det problem vi omedelbart stöter på är att skilja ett ljus från ett annat i natten. För att det ska bli möjligt, har man gett fyrarna och sjömärkena olika sätt att blinka, olika **karaktärer**. En fyrs karaktär står utsatt i

sjökortet, i förkortning. Man måste alltså lära sig förkortningarna och vad de betyder. Bild 1 visar några fyrkaraktärer som kan bli aktuella direkt utanför oss på Stocken:

Bild 1: Karaktärer för fyrar i området runt Stocken



Särskiljning

Två fyrar, som riskerar att förväxlas, ges olika karaktärer. Men man kan mycket väl råka ut för att ha två fyrar med snarlika karaktärer i sikte. För att säkert särskilja dem använder man då klocka, helst stoppur.

Vid gång i leder är det lättare att särskilja ljusen än vid angöring från havet. När man går i led, följer man ju med i kortet och vet därför ganska väl när nästa fyr

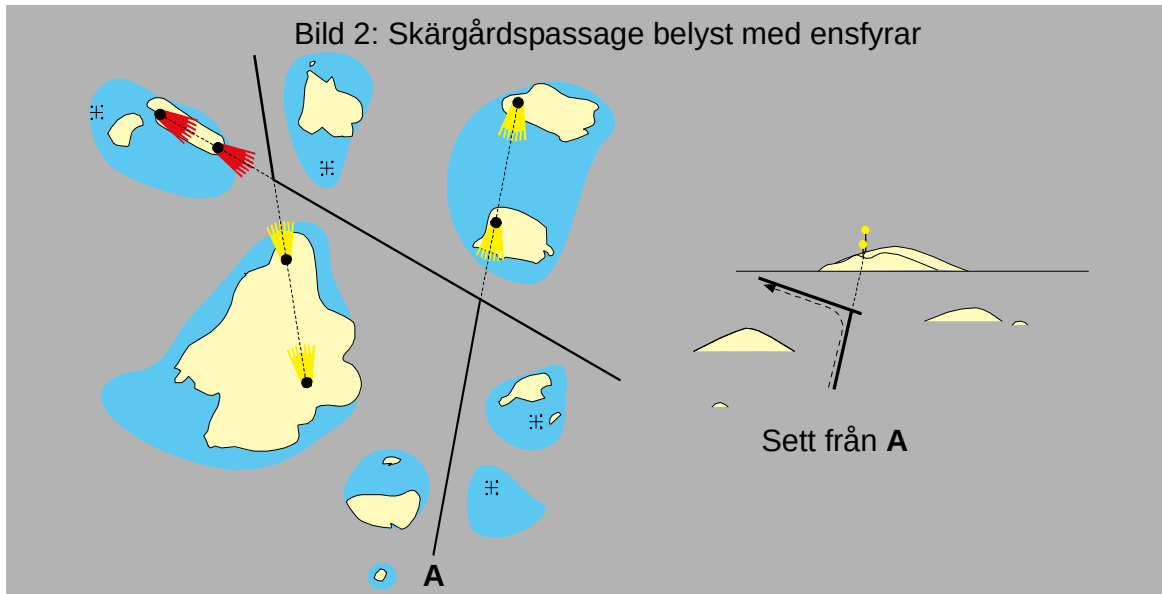
ska dyka upp, hur den ska blinka och ungefär i vilken bäring (≈riktning) den kommer. Av bilden ovan framgår att fyrarna Järnskar, Strömholmen och Fredagsholmen, som står bara ett par sjömil från varandra, har samma karaktär. Ändå lär det i praktiken inte vara något som helst problem att skilja dem åt.

Att gå i led med hjälp av fyrar

Våra skärgårds- och kustleder är ofta ordnade så, att man kan få hjälp av fyrar större delen av tiden. Man säger att farleden är belyst. Varje fyr har förstås bara ett begränsat avsnitt inom vilket den leder fritt från grund, när det avsnittet är slut tar nästa fyr över, osv, osv.

Ensfyrar

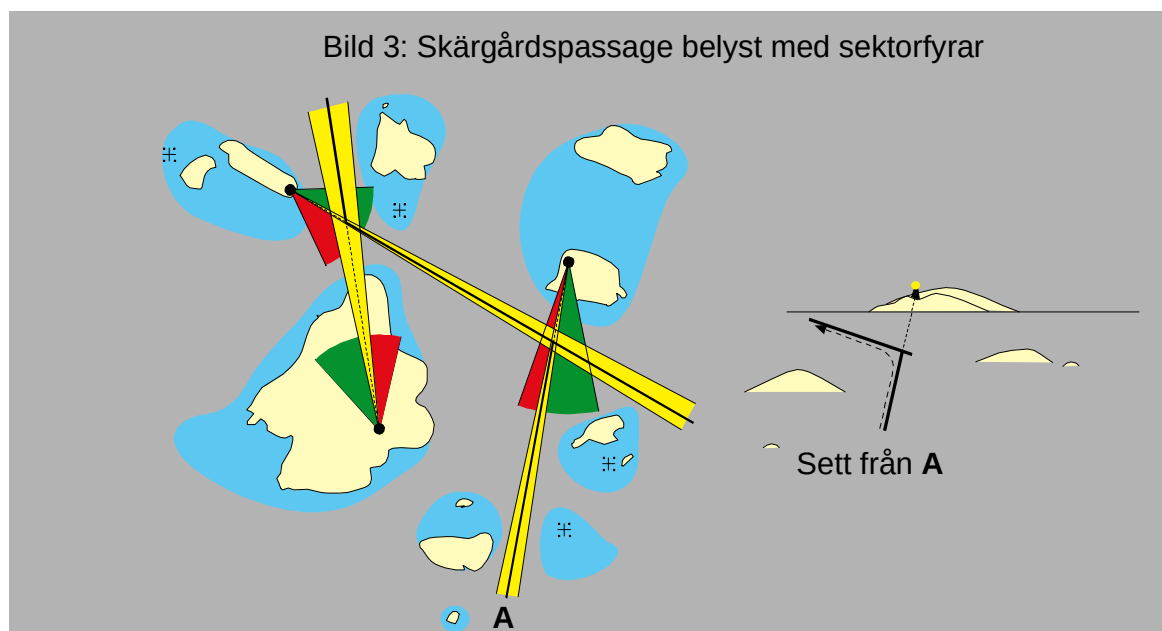
Bild 2 visar en led belyst med ensfyrar. Varje friledande linje skapas av två fyrljus. Ensfyrar ger mycket hög precision och lämpar sig väl för mycket smala leder. OBS att de är avsedda att betraktas från betydligt högre höjd än våra sittbrunnar - vissa enslinjer kan vara svåra att se från kajaker.



Sektorfyrar

Sektorfyrar visar fritt område och farligheter enligt bild 3. Vit sektor innebär fritt från grund, grön eller röd sektor indikerar att man kommit för långt åt sidan. Sektorsystemet medger belysning av en bredare zon jämfört med ensfyrarna, vilket kan vara en fördel för t.ex. kryssande segelbåtar. Kajakpaddlaren ges en möjlighet som fyrkonstruktörerna antagligen aldrig

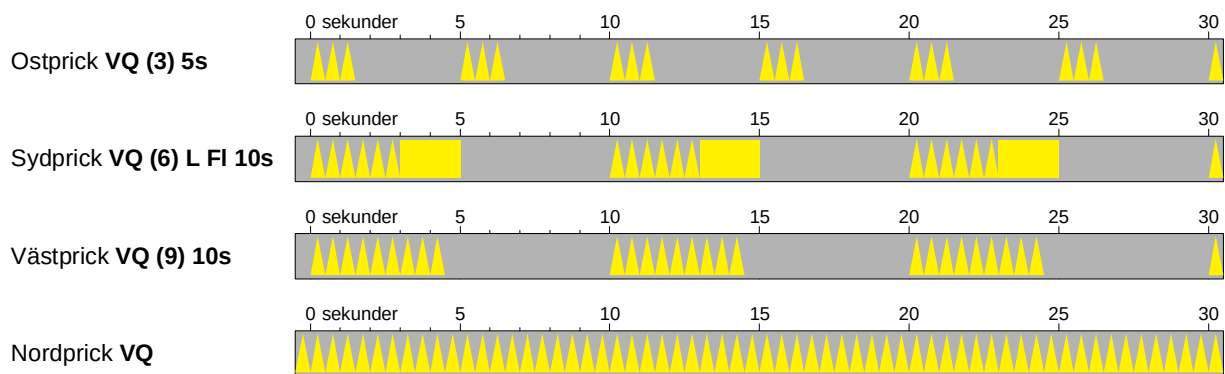
tänkt sig: Att undvika annan sjötrafik genom att hålla sig ur den vita sektorn och istället ligga i röd eller grön sektor. Men se upp där fyrbyte sker och båtarna lämnar den första fyrens vita sektor! Se naturligtvis också upp för bränningar och andra hinder i de färgade sektorerna, det är långt ifrån alltid det lämpar sig att paddla i dem.



Flytande sjömärken

De flytande sjömärkena, bojar och prickar, kan användas för positionsbekräftelse, och i vissa fall som kursstöd och kontrollpunkter vid överfarter. Farledsmärken är alltid röda eller gröna, beroende på vilken sida av farleden de befinner sig. Utanför farlederna, men även i vissa fall vid dessa, finns kardinalmärken, vars utseende och karaktär beror på hur de geografiskt står i förhållande till grundet.

Bild 4: Karaktärer för flytande kardinalsjömärken



Karaktärlogiken är enkel att minnas:

Ost om grund, "kl 3", **3 snabblixtar**, Q eller VQ.

Syd om grund, "kl 6", **6 snabblixtar** och **ett långt blänk**.

Väst om grund, "kl 9", **9 snabblixtar**.

Nord om grund, "kl 12", **kontinuerliga snabblixtar**.

Enklare flytande sjömärken har ingen belysning men istället bra reflexband i samma färg som märkets färg; en vanlig ficklampa är oftast tillräcklig för att se en prick på 150-200 meters håll. Prova själv så får du se hur lätt det är att hitta prickar med ficklampan.

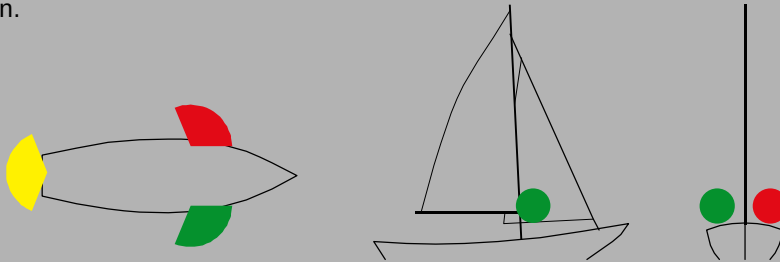
Lanternor

Ämnet är större än detta kompendiums ambitioner, men vi går igenom lanternuppsättningen för några vanliga farkoster, som man med stor sannolikhet möter.

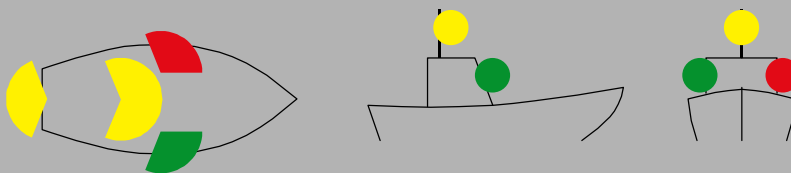
5a: Roddbåt, segelfartyg under 7 meter, kajak men även maskindrivet fartyg under 7 meter och fart mindre än 7 knop; ett runtlysande vitt ljus. En ficklampa som riktas mot mötande fartyg godkänns också.



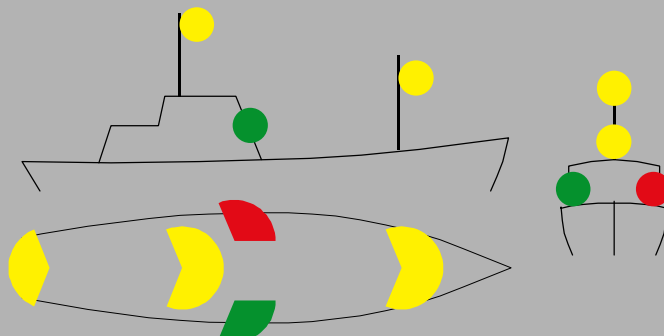
5b: Segelfartyg; röda och gröna sidoljus, vit akterlanterna. Sidoljusens sektor från midskeppslinjen till 22,5 grader akter om tvärs på respektive sida. Akterlanternans sektor från 22,5 grader akter om tvärs på ena sidan till samma vinkel på andra sidan.



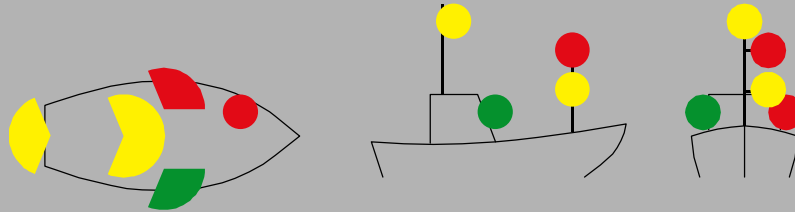
5c: Maskindrivet fartyg under 50 meters längd; som segelfartyg, men dessutom en vit topplanterna med en sektor som sidolaternornas sammanlagda.



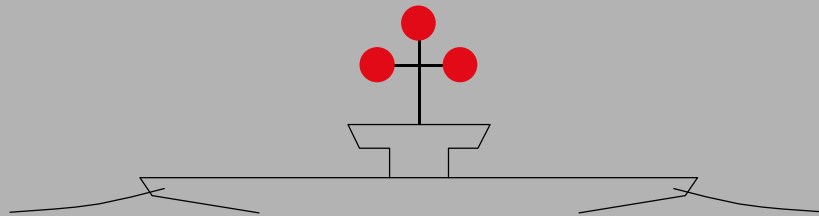
5d: Maskindrivet fartyg över 50 meter längd; som 5c, men dessutom ännu en topplanterna med samma sektor som den första. Den aktra lanternan ska sitta högre än den förliga.



5e: Maskindrivet fartyg sysselsatt med fiske; som vanligt maskindrivet fartyg, men dessutom ett **rött** runtlysande ljus över ett **vitt** likadant, **grönt** över **vitt** om det är trålfiske. En hel rad andra ljus kan också föras.



5f: Linfärja; tre röda runtlysande ljus i triangel



5g: Snabbgående slyngelbåt med halvfull förare och igenimmade rutor; inga ljus.



Eget uppträdande i mörker

Igelkottar på sjöfartens motorväg...

Det är precis som på dagen, kajaker får se till att hålla sig undan för att inte bli nedseglade. Dels är vi väjningsskyldiga i farleder, dels är de konkreta styrkeförhållandena inte till vår fördel. Vi är ju igelkottarna på sjöfartens motorväg, och måste hålla undan för att överleva. Följande dikt stod en gång i Svensk Sjöfartstidning, som kommentar till en artikel om sjövägsregler. Jag tycker alla sjöfarare, i synnerhet kajakpaddlare, bör ta raderna till sig:

*"Here lies the body of Michael O'Day
who died maintaining his right-of-way
He was right, indeed, as he sailed along
But he's just as dead as if had he been wrong"*

Håll undan

Alltså, håll er till vattnen utanför farlederna, gå nära land, utnyttja gärna grunda områden där inga andra törs färdas. Ha ficklampan i beredskap för att kunna visa reglementerat ljus, men bär också gärna reflexer. Blixtljus, som många paddlare använder, betyder egentligen fiskeredskap i ytan, och är alltså grovt reglementsvidriga. Men hellre bryta regler än bli påkörd... Självt bär jag ett blixtljus i flytvästens ficka, med tanken att jag ska kunna använda det även för att synas om jag ligger i vattnet utan kajak.

Håll ihop

Det krävs lite extra ansträngning för att hålla ihop en grupp nattetid. Tåt formering är att rekommendera. Någon form av svagt ljus på alla i gruppen - t.ex. en lysstav tejpad på mössan eller hängande på ryggen. Utse någon till gruppens riktmärke, förse den personen med ett ljus som skiljer sig från de andra. Tåta kontroller bakåt av dem som paddlar före, de som ligger i kön måste ropa eller blåsa visselpipa om de ser att avståndet ökar. Blir ni osåkra? Stanna och samla gruppen i flotte, prata genom situationen och bestäm hur ni ska göra för att hålla ihop bättre. Gör hellre två mindre grupper än att försöka hålla ihop en stor.

Håll kursen

Den navigatoriska ledaren (en sådan bör man nämligen utse) ska förstås vara duktig på kartläsning och behärska konsten att ta ut kurser och följa dem. Allra bäst är att planera paddlingen i förväg och anteckna kurser och brytpunkter i sjökortet eller på ett separat papper. Alla överfarter längre än några hundra meter bör mätas i kurs och sträcka, samt tidsberäknas.

Hjälpmedel

En bra kikare kan vara ett utmärkt hjälpmedel. Den bör emellertid ha ljusstyrka minst som en 7 x 50-kikare, annars ger den inte mycket i mörker. Man kan beräkna ljusstyrkan genom att dividera linsdiameter (50 mm) med förstoringen (7 gånger), en kikare 7 x 50 har då ljusstyrka 7,14. En kikare 8 x 40 har med samma beräkning bara ljusstyrka 5,0.

En ljusstark och stänktåt **ficklampa** är ett måste, ska finns tillgänglig under paddling. Dämpa den med handen när det är risk för bländning. För kartstudium och sådant är det bra att även ha en liten ficklampa, helst med rödfilter. Pannlampa är bra, men bländar lätt. Sätt åtminstone rödfilter på den. Om någon i gruppen måste tända sin stora ficklampa eller pannlampa med fullt ljus, se till att hojta först, så att de andra har chansen att rädda sin mörkersyn genom att titta ner eller kisa.

God ide är ha ett **bluelight** (handbloss med vitt sken) redo på däck. Tänder man ett bluelight är det visserligen ajöss med mörkerseendet, men ingen farkost med någorlunda nykter förare kan undgå att observera ljuset.

Belyst kompass är mycket bra att ha. Idealiskt vore en kompass med ställbar ljusstyrka, som på stora båtkompasser. Plats för innovation! Har du ingen belyst kompass, använd din svaga ficklampa med rödfilter till att belysa din vanliga kompass.

Radarreflektor vore bra att ha (till skydd mot yrkes-sjöfarten, ty mot fritidsfolkets slyngelbåtar hjälper de inte alls). Tyvärr är alla effektiva radarreflektorer alltför stora för kajaker. Glöm alla tips om ihopknycklade ölburkar och inplastad aluminiumfolie, de ger helt enkelt ingen praktiskt mätbar effekt. **Räkna alltså aldrig med att du ses på radar.**

Att styra efter kompass

Om man hela tiden stirrar på kompassen, blir kursen slingrig och mörkerseendet försämrat. Använd dig istället av siktmärken rakt fram, det finns nästan alltid något att styra mot eller hålla konstant vinkel till. Månen, ett moln, en stjärna, en hög landformation långt borta. Håll blicken där, och ta ner den för koll med kompassen endast lite då och då. Måne och moln flyttar på sig, men det gör inte så mycket, för du kollar kursen med kompassen säg var 5-10:e sekund. Du kommer att styra betydligt rakare än om du blåstirrar på kompassen. Detta tips gäller för övrigt i minst lika hög grad dagtid, och även andra båtar än kajaker.

En del människor, t.ex. rutinerade seglare, har utvecklat stor känslighet för vindens riktning, och kan med bara någon grads fel ange varifrån det blåser, även i mörker. Har man denna förmåga, går det utmärkt att som riktmärke använda konstant vinkel till vinden. Vindriktningen pendlar oftast 5-10 grader hit och dit, men medelvärdet är tämligen stabilt.

Pejla

Kompassen kan även användas för pejling, dvs för att mäta kompassriktningen, bäringen, till föremål som t.ex. fyrar. **Enklast görs detta genom att svänga med hela kajaken**, tills pejlobjektet är i linje med kajaken och kompassen, och då avläsa kompasskursen.

Se upp för magnetiska föremål

Kompasser är känsliga för magnetisk påverkan, utsätts de för sådan kan de visa alldeles tokigt. Det får inte finnas några magnetiska föremål i närheten. Järn, vanligt stål, nickel, radioapparater, bandspelare, mobiltelefoner, påslagna ficklampor, en del tålpinnar och vissa ölburkar är exempel på magnetiska material och föremål. Rostfritt stål och aluminium är däremot omagnetiska och ofarliga för kompassen. Detta gäller givetvis även i dagsljus, men i mörker kan vi vara utlämnade till att lita på kompassen i högre grad än när vi har ljus.

Vi önskar dig många sköna nätter i kajaken!