

FIVESEGLINGENS LEGENDER del 4

<< tidigare publicerad i 505-bulletinen vintern 1983/84 >>

Blötsnön lade sig tung över de ihopkurade reportrarnas sluttande axlar. Asfaltens iskalla väta trängde långsamt men säkert genom strumporna och slog sig till ro i ett par redan skakande knän. Trots den outhärdliga pina som ansatte dessa tappra gossar fortsatte de oförtrutet sin tröstlösa vaka. De visste att målet för deras väntan var värd varje minut i detta



gråvita inferno. Plötsligt skymtar en vit triangel genom snögloppet och som genom ett trollslag framträder farkostens hela skönhet. Reportrarna hör skepparens sträva stämma ljuda när han tvingar ner den halvdöda gästen till midjan i det iskalla vattnet för att bära av mot rampen. Medan gästen sliter med att få upp båten på sjösättningskärran och få ordning på de fladdrande seglen går vår levande legend med fasta kliv i riktning mot yachtklubbens bastu. Nu har vi äntligen vår chans! Gott folk följ med oss in i denna nutida Nelsons dunkla inre.

Ålder och kön: 29 år, gosse
Kroppsvikt: 70 kg.
Hårfärg: Parkerviolett
Skonummer: 41

Röker?: Nej
Yrke: Civilingenjör
Hattnummer: 58
Civilstånd: Ogift

Berätta om din civila karriär:

Efter att i normal takt ha avverkat diverse förberedande skolor skrevs jag 1973 in på tekniska högskolan i Sthlm för att studera polymerteknologi. Jag har för mig att det har något med plast att göra. 1979 hade jag avverkat den teoretiska delen och tror att jag har klarat av resten också. Studielånet har i alla fall dragits in. För övrigt har ovanstående skola varit en förvaringsplats för åtskilliga fiveseglare genom åren.

Du seglar visst lite på fritiden...

Ja, det hela började 1966 med en gammal Spätta och lite fuskande i OK-jolle. 1967 bröt det ut ordentligt, Trissjolle 1993 inhandlades. Ett stort problem uppstod dock då det visade sig att min bror och tilltänkta gäst hatade segling och bestämt vägrade att befatta sig med båten. Efter ett helt år av tjat lyckades jag dock med hjälp av starkt våld tvinga ner honom i båten. Första egentliga racet blev Lerviksregattan där vi slutade som 5:a.

1970 blev det så dags för Trapezjolle. Tillsammans med min då 12-åriga bror som inte ens sett ett trapetsbälte på vykort och

än mindre haft det på sig gav vi oss ut på det vårkalla havet, vinden fyller seglen, båten börjar kränga och... gastjäveln vägrar hänga! Efter ett par timmars badande blev vi båda nerbäddade i lunginflammation. En smakstart alltså. Nåväl, så småningom förbättrades tekniken och hårda duster utkämpades mot bland andra Peter Jonsson (Falukropp) och hans far. Peter var på den tiden en tvärhand hög och vägde väl ca 40 kg. 1973 kröntes Trapezkarriären av en SM-seger.

Nu är det väl äntligen dags för lite väsentligheter!

Okej. Hösten 1973 kom vi i kontakt med Olle och Ebbe som hade en Parker 70:a till salu. Vid första titten uppenbarade sig en [mörkblå skönhet](#), dock med vissa drag av en nylackad Stock Car. Ebbe tog dock fram sina väl dolda bilhandlartakter och vips, vi var ägare till vår första five. Mjuk som en utsutten soffa och helt omöjlig att segla i hårdvind men ändå vår första five. Vi fick dock vissa betänkligheter när konkurrenterna hävdade att förra säsongen var båten gul och [Ebbe](#) bestämt hävdade att den mörkblå var originallack. "Would you buy a secondhand car of this man..."

Vår andra säsong i five blev mindre outhärdlig, med nya Saltissegel gick det hyggligt i lättvind. 1975 sålde vi soffan och köpte 5720. Tekniken började komma så smått. 1977 kom genombrottet på för-VM i La Rochelle. Morgonen innan första start hissade vi upp nya segel från Musto för första gången. Vi gick en halv knop fortare än alla andra och kunde vinna utan större besvär. På själva VM gick det däremot sämre. 1978 började vi gå bra i hårdvind och vann Kieler Woche med nyinköpta 6630.

Dra ballen för helvete...

Så karriären har alltid varit spikrak?

Ha, ha. Tvärt om bottennappen är otaliga. Ett av dom värsta var nog [EM-76](#) i England. Det blåste stadigt 18 m/s redan innan start, men seglingen kom igång ändå. Strömmen gick rakt mot vinden vilket gjorde att sjön blev enorm. Kryssarna bestod av ständigt återkommande, ner i ett hål, in i en vägg. Nåja, starten gick och efter en halvtimmes kryss kom vi upp till märket. Anders som blivit betydligt kaxigare med åren skrek utan att tveka - Dra ballen för helvete!! Och upp kom den. Vi flög fram på slören och kraschlandade vid nästa märke. Anders myntade då uttrycket. "Bättre att lyss till den sträng som brast, än att aldrig spänna en båge".

Det var dock inte bara strängen som brast, allting brast. För att inte skrovet skulle slås sönder i den svåra sjön blev vi

tvungna att kapa alla tampar och vant som höll kvar de släpande riggresterne. Till slut hängde riggen kvar endast i storskotet. När sedan skotbågen sakta böjde sig till horisontalläge kapade vi storskotet också. Efter en timmes drivande i Engelska kanalen blev vi inbogserade till land av en räddningskryssare. Kvar av båten var skrovet och endast skrovet. All lös utrustning blev kvar på botten. Väl iland fick vi höra att 25 st master gått av. Som tur var dök Larry Marks upp med en hel riggverkstad och ett antal master. Efter två dagars intensiva reparationer kunde vi dock fullfölja de sista racen. Det var förresten tur att inte Lasse Edström var med, han som tyckte att det blåste på VM-82... EM-76 var faktiskt första och enda gången jag varit riktigt rädd i en 505.

Det har ryktats att Anders lagt hängvästen på hyllan?

Nja.. det stämmer inte riktigt. [Anders](#) har kört varenda säsong [i 17 år](#) och behöver nog ett sabbatsår.

Vem är då den nye kronprinsen?

Han heter [Göran Bobeck](#), och därmed slut på kommentaren. (Bullen kan dock som första tidning meddela att även denna gast har både hustru och barn vilket torde dementera alla illvilliga rykten om att just detta skulle vara orsaken till att Anders fått sparken. Staffan lär också ha uttalat sig om kvinnor och segling med orden, "visst kan man kombinera kvinnor och segling, bara man kör rod och tight cunningham".

Har du något måtto?

Stay alive, sail Five.

Vem vill du ta med dig på på en öde ö?

Paul Elvström och Silvia. Dessa båda får också bli mina kandidater till Kung och Drottning. Med Elvis kan jag snacka segling och med Silvia kan jag... (Här uppstod tyvärr ett tekniskt fel på bandspelaren reds. anm.)

Vem beundrar du mest i hela världen?

Min bror som stått ut med mig i 17 år.

Vad gör du för att hålla dig i form på vintern?

Jag spelar bandy i div. 3 för Ulvarna, och hockey-bockey med 505 Tigers. Dessutom blir det lite utförsäkning och långfärds-skridsko. (Red. undvek av olika skäl alla frågor om bodybuilding)

Hur går det nästa säsong?

Med ny gast och alltför lite samträning kan det kanske bli en del teknikproblem, men det löser sig nog. Dessutom kan det bli något av nytändning, en positiv injektion.

Har det blivit segt de senaste åren?

Nej, det vill jag inte påstå, men visst har vi dragit ner ordentligt på träningen. Den stora moroten inför varje säsong är väl egentligen stortävlingar där man får träffa en massa trevliga människor. Resultaten har blivit mindre betydelsefulla och istället är det stämningen och atmosfären runt dessa arrangemang som lockar mest.

Vad är det dominerande draget i din karaktär?

Begynnelsevek men slutstäv. Lugn och uthållig.

Är du vidskeplig?

Njae.. Det enda som jag aldrig missar är att ta med en banan till lunch mellan racen. Utan bananen är det bara att segla in. Dessutom tror jag på tomten och jag spottar alltid över vänster axel när jag möter en "[turkey](#)" på kryssen. Jag drar alltid upp båten med aktern först om det är fullmåne och betalar startavgiften med ovikta tior. Nej, vidskeplig är jag inte.

Vem bestämmer taktiken ombord?

I lätt och mellanvind är det nog fifty-fifty. När vinden ökar får gästen ta över det mesta av taktiken, då behöver man all koncentration för att hålla fart på båten. Dessutom ser man dåligt som rorsman i hårdvind med vatten som hela tiden sprutar i ansiktet.

Har Fiven nått sin optimala fart eller finns det mer att ta ut?

Fiven har alltid varit en snabb båt och konstruktionen har stått sig otroligt bra genom åren. De stora förändringarna har varit främst på materialen i skrov, centerbord och roder som gjort att man kunnat köra med betydligt högre riggspänning samt att man sluppit onödig avdrift pga sladdriga centerbord. I framtiden tror jag att det är mest i lättvind som det finns något att göra. För egen del behåller vi samma grejor som förra året, möjligen kan man ta ut lite mer fart ur våra Hoodsegel där den riktiga farten inte började komma förrän i slutet av säsongen.

Har du aldrig funderat på att varva ner i kölbåt?

Nej, kölbåt har hittills inte varit något alternativ för mig. Jag har testat både J-24 och Express men i jämförelse med Fiven har det varit som en kafferast runt hela banan. Därmed inte sagt att dessa båtar eller deras besättningar på något sätt är sämre än Fiven men det är väl en temperamentsfråga. Fiven är för mig precis lagom pigg och livlig utan att taktiken hamnar i skymundan. För mig är det inget alternativ att rusa fram i 25 knop med två slag på varje kryssbog i t.ex en Tornado.

Alla båttyper har sina speciella för- och nackdelar. Att redaktionen sedan skojar med t.ex bomhöjden på Snipe eller

kallar Trissjollen för havets höskrinda får inte tas på allvar och speglar inte någon allmän kaxighet hos fiveseglare. Men inget är så allvarligt att man inte kan skoja om det eller....

Olle, en smygbyråkrat...

Kicken, var tar den?

Äntligen kommer vi in på en väsentlig frågeställning. Innan jag presenterar mina egna tankar kring detta, vill jag rikta skarp kritik mot Olles centralbyråkratiska och toppstyrda utredning, som för övrigt saknar all vetenskaplig stringens. Det är helt ointressant att i 10 års tid utreda **hur** kicken tar, när den enda intressanta frågan är **var** den tar. För att ytterligare belysa kritiken mot Olles utredning kan jag avslöja att Olle har setts cyklande på Tranebergsbron in mot maktens boningar iförd attacheväska och keps!!! SMYGBYRÅKRAT!! (För objektivitetens skull kommer Olle att efter denna artikel ges utrymme att bemöta kritiken. red. anm.)

Nåja, min egen uppfattning är alltså att man måste närma sig problemet på empirisk väg, genom praktiska experiment. Min hittills starkaste upplevelse som helt kom att förändra mitt liv, ägde rum i Saltsjöbaden. En solig eftermiddag i juni låg jag böjd innanför förskottet och spanade oförtrutet efter något tecken på var kicken tar, och plötsligt slog det mig som blixten från en klar himmel. BLÅ MÄRKET! Kicken tar på blå märket! Sanslös föll jag ner på botten. Vid uppvaknandet en timme senare förstod jag hela vidden av min upptäckt. Sedan dess tror jag bara på kicken. Jag har kickat både Gud och Jultomten.

Har du några husdjur?

Nej, inte för tillfället. När jag bodde hemma hos mina föräldrar hade vi en hund. Anders har dock alltid varit den starkaste förespråkaren för husdjur. En dag i sin späda barndom stod han i fönstret när farsan kom hem och skrek: - Får jag inte en katt så hoppar jag! Men han fick ingen katt, han hoppade inte heller. Istället fick han en Guldhamster, som tyvärr slutade sina dagar redan efter några veckor då han tog sig en middagslur på äkta mattan. Min mor placerade sin vänsterdoja rakt på den stackaren och han upphörde därmed att vara hamster och blev istället en del av mattan.

Olles kommentar

Ja kära läsare... som ni förstår kom detta grymma påhopp inte helt som en överraskning. Jag har under en längre tid förstått att något var på gång och när jag för en månad sedan hade inbrott på ett av mina lokalkontor i Köpenhamn där min

topphemliga utredning i sin helhet microfilmats förstod jag att vargarna samlats för det avgörande slaget. Men kära läsare, jag lovar och svär att när min utredning slutligen publiceras kommer jag att rentvås från alla misstankar. Mitt namn kommer att spridas över jorden och nämnas med respekt och aktning i vetenskapliga kretsar från Vetlanda till Tullinge. Att Staffan har mage att kalla mig för en smygbyråkrat beror bara på avundsjuka för att vi slog honom på SM.

We will return - Gobble Power! //OLLE

RAAPSUGGAN



ÅRETS GULDMECK, av Staffan.

Eklunds båt har en hel konsol på centerbordstrumman för alla trimtampar.