

# SPORTVAGNEN OCH VI

**STOCKHOLMS  
SPORTVAGNSKLUBB**

## maj-juni 73

Låt oss begagna sommaren väl!

Som alla vet blir det inte någon publik vid tävlingen på Kinnekulle i midsommar. "Tråkigt" säger många förare som hoppats på några kronor att stoppa i fickan.

"Bra" säger jag och många andra, som ej anser klubben riktigt färdig för detta viktiga steg ännu på ett par tävlingar.

Styrelsen och Tävlingskommitten arbetar hårt för att få fram den bästa tävlingsrutinen och dessa experiment är både lov- värda och kommer att leda till något bra.

Men det finns en fara i det vi sysslar med. Faran är att ingen av oss som håller med tävlingarna normalt har tid att agera åskådare. Vi är antingen engagerade som funktionärer eller har ett team som vi jobbar i och vi upplever tävlingarna på ett helt annat sätt än de vanliga åskådarna. Vår uppfattning om vad som är en bra tävling överensstämmer inte alltid med deras - och de skall betala för att få se nöjet....

Av maskintekniska orsaker blev tävlingen i Anderstorp den första SSK-tävling som jag kunnat beskåda helt som referent och åskådare. Jag slog mig ner på huvudläktaren bland den tillupna gratispubliken och kunde förse de närmaste med tränings- tider och mer eller mindre sakkunniga utlåtanden om de olika ekipagen och deras chanser.

Själv hade jag viss svårighet att kunna uppfatta allt som hände, fast jag känner igen alla de bättre bilarna i varje klass. När ABC körde tillsammans löste ju Roffe

Skogshag alla problem i A-klassen, men vem som låg tvåa efter Hans Wallberg i B var det efter några varv svårt att hålla reda på. I C höll de tre ledande bilarna ihop som på ett snöre, så där kunde man mitt i fältet beskåda den tätstriden.

Så upplevde jag det. Men vad sa åskådarna runt omkring?

För dem var det bara ett myller av bilar, där man inte kunde hålla reda på vilka som varvades eller hörde till tåten av respektive klass.

I D och E trodde jag det skulle bli bättre, eftersom tätklungan i D borde dra ifrån och utgöra en grupp för sig. Men fast tävlingen bara gick över åtta varv, var det snart ett enda virrvarr av olika snabba E-bilar över hela banan, där de kämpande D-bilarna fick väva sig fram.

FA och FB var ju rena klasser, där det trots den stora klasskillnaden gick att hålla vagnarna isär. Problemet gäller huvudsakligen standardbilarna.

Vi har ju två tävlingar kvar, innan vi gör vår första publiktävling och har en möjlighet att ställa allt till rätta. Till att börja med kunde man överväga att återgå till 6 heat som på Kinnekulle. Det kunde också vara en god ide att stencilera ett antal startlistor extra, så att vi kunde sprida dem bland gratispubliken. Vem är vår kommande speaker och varför får inte han träna under de närmaste tävlingarna så att vi finner bästa formen även för detta. D-t

## kinnekulle

Dags för första racet, Kinnekulle. Förväntningarna stora på vilka nya bilar som kunde dyka upp. Mycket förhandssnack hade man ju hört.

Innan vi går in för att beskriva klass för klass kan sägas: Tävlingsarna blev olycksfria - inte en vurma. Publik fanns på läktarna fast det blåste småspik.

Festen i Skaraborgs Sportvagnsklubbs klubbstuga i närheten av depån var som vanligt lugn stillsam men trevlig. Snack till öl, läsk, korv och bakgrunds-musik.

### A

Den klass där de typiska "heta" sportvagnarna främst kan få åka. Tyvärr är bilarna sällsynta och klassen blir tunn. Den här gången fanns det emellertid en kul bil. En Ginetta G12, körd av Hans Eliasson, Karlstad. En grov beskrivning: Skär av en G4 bakom dörren. Sätt motorn bakom föraren och bygg en snygg bakvagn. Vagnen är mer avancerad än en G4, andra hjulupphängningar o.s.v. G12:an var försedd med en Ford 1500 Full-Race motor och en Hewland 5-växlad låda. Kul att den bilen kommit i rätta händer.

Olof Wiik kom igen med Astra, som gick som tåget. Någon sa visst att den hade ny motor.

Synd att Roffe Skogshag inte ställde upp. Hade varit kul att se honom mot Olle Wiik. Såg inte en skymt av Lolan, däremot av transportbilen.

Mike Gärdin körde som vanligt Lotus Elan. Tore Helle dök inte upp inte heller någon Porsche 904.

Under tävlingen sköt Olle Wiik ifrån de övriga. Mike Gärdin åkte in på andra plats och Bo Eliasson på tredje plats efter en lugn körning, där det först och främst gällde att köra in bilen. På träningen hade man haft problem med att få håll i oljeträget, eftersom vagnen varit för låg.

### B

Hans Wallberg kom med "ny" Porsche - d.v.s. f.d. Dick Biström, f.d. Bengt Ekberg.

Vann som vanligt sin klass före en mycket snygg Rally Kadett med Lars Ove Johansson vid ratten. Kent Frohde kom den här gången först in på tredje plats.

### C

Efter slutförd tidsträning såg C-klassen ut att bli en ganska ointressant historia, där troligen samtliga andra vagnar skulle bli varvade av Bosse Fernströms nya Clubman.

Bosse tog också täten och försvann från sina konkurrenter och hade redan efter ett par varv en betryggande ledning.... men vid den fjärde varvningen syntes inte något grönt - bensinpumpen hade lagt av - och i täten låg Torsten Johanssons Amazon, tätt skuggad av Leif Carlssons PV och Jan Hammer i BMW.

Jan fick aldrig någon chans att blanda sig in i tätstriden, ty de båda Hisingsåken bredde ut sig över hela banan i en dräplig duell om att komma först över mållinjen. På sista varvet såg det ut som om Leif skulle lyckas gå om på rakan men Torsten lyckades hålla sin position under bron och kunde braka i mål med ett par meter till godo och med Jan hammer som god trea.

### D

I den stora D-klassen var intresset mest riktat mot om någon skulle kunna hota Lasse Nordahls Sprite. Efter första träningen trodde man att både Gino Waldner i sin Porsche och Greger Pettersson skulle ha en chans.

Björn Jerneberg (i detta nummer är Björns namn rätt stavat) och Mankan låg på träningen och kämpade ihop och såg ut att få göra upp om 4-5 plats.

Men att tippa race i förväg skall man inte göra med allt för stor tvärsäkerhet. Åtminstone inte jag som hade fel i allt utom beträffande Hans Wallberg i B.

Mankan dammade i räcknet under sista tidsträningen efter ett kast i depåbåje och han fick inte ordning på vagnen utan kasade runt på åttonde plats hela tävlingen.

Gino Waldners diffspärr rasade i starten och han var borta innan loppet riktigt börjat. Lasse Nordahl kom bäst iväg följt av Gunnar Dandanelles NSU och Greger Pettersson. NSU:n var borta efter ett par varv och i jakten på Lasse Nordahl

rasade Gregers spis samman och ännu en Comfortkoja stod parkerad vid sidan av banan.

Upp på andra plats smög sig nu Morgan Pettersson i sitt vita hundhus, medan Björn, som helt missat starten, körde upp på tredje plats som han höll loppet ut trots ivriga attacker från Nissshagen i sin Sunbeam Imp.

Än en gång besannades att Lasse Nordahl är en helt annan under tävling än på träning och det lär nog få skrivas en hel del för att komma före honom.

### E

Åter en uppvisning av Alf Andersson och Erling Carlsson med Lotus Europa? Eller skulle kanske Kenneth Svensson och Kjell Magnusson på Porsche kunna göra något.

Tyvärr inte. Alf var den här gången snabbast utan att Erling kunde göra något. På tredje plats kom Anders Grundström på BMW 2002 TI. Kul bil i detta heat var en Fiat 500 med Saab 2-taktsmotor. Jerry Davis satt bakom ratten.

### FA

Mycket fin klass i år. Förutom sådana toppkillar som Conny Andersson, Uffe Karlsson och Conny Ljungfeldt finns det en mycket snygg och fin bredd under. Flera som under föregående år kört med gamla 1000-kubikare har i år skaffat friska 1600-kubikare, kanske inte pur-färska vagnar men klassen därintill.

Tävlingen blev en fight mellan till en början Conny Andersson i en spritt ny March, Uffe Karlsson en ny Brabham BT 41, Conny Ljungfeldt i Håkan Dahlquists fjolårs-Merlyn och Bo hagberg i Gunnar Nordströms f.d. Brabham BT 35.

Bo hagberg släppte efter en stund. Det blev en mycket hård fight mellan Conny Andersson, Uffe Karlsson och Conny Ljungfeldt och den ordningen stod sig i mål.

### FB

Formel Wee för hela slanten. Stig Arne Eriksson, den slutliga tredjepristagaren, gjorde come-back efter några års bortvaro. Han har under vintern själv byggt en bil dels av gammalt skrot han haft sedan Beverly Hills Racing Teams dagar. Vem minns väl inte den McLaren han byggde tillsammans med Esso Gunnarson och som sedan brann upp på Gelleråsen, innan den någonsin hann gå något race. I övrigt hade killarna friska bilar enl. det nya reglementet.

Starten tog Mats Petersson följt av Ingemar Sundstedt och Tonny Svensson. Stig-Arne Eriksson hade oturen att få växelspaken i handen. Innan han fått dit den hade alla passerat. Han gav sig inte för det utan körde som aldrig den. Mats Ingemar och Tonny böt platser ofta. Till slut kunde Tonny ta ledningen och köra imål som vinnare följt av Ingemar Sundstedt och Stig-Arne, som kört ifatt fältet och fått tåtkänning.

P.G. och D-t



E-klassen startar på Kinnekulle

# anderstorp

Om den första serietävlingen på Kinnekulle gick utan större vagnsskador så blev den andra tävlingen på Anderstorp desto mer skrotbetonad. Själv kom jag till banan först på söndag morgon och möttes av berättelser från träningen på lördagen, då det varit ganska halt på banan.

En Escort hade brunnit. Torsten Carlssons PV hade efter ett kast på en oljefläck tagitt ett skutt rakt upp i luften - först satt sig på ändan, sedan ställt sig på nosen och sedan klafsats ner på alla fyra - med resultat att den nu såg ut som en övergödd tax.

Comforts båda nya Clubmankor stod redan på dragbilarna med brända kolvar och i andra klasser hörde jag talas om många som havererat.

Under sista tidsträningen på söndagen var det flera som behövde skaffa sig en vettig startposition - Hans Wallberg hade på lördagen glömt att svänga i depåkurvan, men när han kom ihåg att göra det så stod han efter tidsträningen i främsta ledet.

Bassan fick kvalificera sig med sin gamla koja och fick en hyfsad träningstid jänte ett rasat framlager, som hann bytas före start.

Som det nu såg ut i startprotokollen kunde man konstatera att bästa C-bil på träningen fått sjunde startposition i klass D. Det är kanske redan dags att börja tänka på nästa tävlingsreglemente.

I denna tävling kördes bara 4 heat - A, B och C tillsammans, D och E i ett heat samt FA och FB för sig. Denna heatindelning var inte helt lyckad.

Roffe Skogshag brydde sig inte om att träna med sin Lola utan ställdes sist i startfältet, men han var på andra varvet före alla andra och varvade sedan samtliga, varför segrarna i B och C bara fick köra 7 varv.

De snabbaste D-bilarna fick en förfärlig massa omkörningsbekymmer med E-klassen, där bara de främsta inte blev varvade. Så tar vi tävlingen klass för klass.

## A

Här var som sagt Roffe Skogshag överlägsen. Sten Hillgard hade bästa träningstiden och började bra men fick ge upp efter två varv. Jan Hillman kom tvåa långt efter.

## B

Hans Wallberg lade sig genast först och höll den positionen i mål utan att hotas. Han slog även de andra A-vagnarna utom Roffe Skogshag förstas.

Kent Frodhe låg till att börja med tvåa, men fick på fjärde varvet ge sig för Mike Gärdin i Lotus Elan och den ställningen hölls sedan i mål.

## C

Här fanns bara tre vagnar som kunde konkurrera om segern. Torsten Johanson i sin Amazon kom bäst iväg, Jürg Böchi med sin Ansoona fick några B-bilar mellan sig och ledaren medan Bassan missade starten helt och först fick häng på de två andra efter ett par varv. Sedan tog sig Bassan upp på andra plats, men han hade aldrig någon reell chans att komma om Torsten fastän han ett par gånger kom upp i bakhasorna. I stället fick Jürg Böchi bättre fart på sin vagn och återtog andraplatsen och gjorde ett par hårda attacker och i sista kurvan såg det ett ögonblick ut att ge resultat. Torsten uppmärksammade faran, fick extra tryck på järnet och gick över mållinjen med liten marginal före Böchi som hade Bassan tätt inpå.

Den roliga striden gick nog ganska många åskådare förbi, eftersom den försiggick mitt i ett virrvarr av A- och B-bilar.

## D

Här hade man väntat sig en hård strid om andraplatsen, då Lasse Nordahl hade jämbördiga träningstider med 4 andra vagnar. Gino Waldner var helt överlägsen på träningen.

I starten kom Gino först iväg tätt föl av Björn Jerneborg (rätt stavat igen) medan både Greger Pettersson och Bill Taube missade starten. Gino skenade bara iväg och vann överlägsen, varför vi mest intresserar oss för striden om de följande platserna.

Efter ett varv hade Lasse Nordahls Str (enl. DN) kommit upp på andra plats och Greger arbetat sig upp till tredje. Under tredje och fjärde varvet slet sig Greger närmare och närmare Lasse, men så gick hans differential i bitar och den sista comfortkojan var färdig. (Tidigare hade Bassans koja körd av en C-förare lagt av och man tycker snart att Comfort-gängets otur borde ta slut. Kom igen med nya tag.)

Ungefär samtidigt hade Göran Boström i Ansoona smitit om Björn Jerneborg och de sista varven blev en defilering för Gino på avstånd följt av Lasse Nordahl med en av Göran Boström hårt attackerad av Björn som i sin tur hela tiden hade Morgan Pettersson nafsande i bakhasorna. Det blev också ordningsföljden i mål.

## E

Det blev som vanligt en strid mellan Alf och Erling. Alf kom bättre iväg i starten och lyckades hålla undan i fyra varv, men sedan smet Erling förbi och vann. Trea blev Kjell Magnusson.

## FB

Thomas Gunnarsson i Merlyn 1300 hade haft så överlägsen bra träningstider att man var inställd på att det skulle bli en promenad för honom att ta hem klassen. Han tog också starten och var efter ett par varv klart före sina konkurrenter, där Tonny Svensson och Per Anderberg hade en hård kamp. Men så började Thomas motor att gå orent och vagnen gick kraftgång i fältet. Per Anderbergs Brabham låg länge först men på sjätte varvet tog Tonny Svensson kommandot efter en hård duell. Tredje platsen tog Seved Lundberg BMW.

## FA

Intresset knöt sig kring tåtkvintetten från träningen, Stellan Wingård, Conny Ljunfeldt, Håkan Alriksson, Lasse Karlsson och Leif Spalding. I starten kom de iväg i startordning men redan i Opelkurvan stack Conny iväg på innern och tog ledningen. När de kom tillbaka efter ett varv hade Conny och Stellan ryckt åt sig en ledning före Lasse Karlsson, som gått om Alriksson.

Vid utgången ur STP-kurvan på målakan gjorde Stellan en lång påhälsning i gruset efter en hård attack mot ledaren. Stellan fick upp vagnen på banan igen behållande sin andra plats, men Conny hade fått en klar ledning som han sedan höll ända in i mål.

Efter två varv försvann Stellan från banan för gott och i samma veva hade Alriksson tagit sig upp på andra plats medan Leif Spalding skaffat sig känning med de övriga i tätan. När sedan Lasse Karlsson försvann på femte varvet var ordningsföljden i mål klar.

I STP-kurvan snurrade man annars flitigt. En smärre ikrokning slutade relativt lyckligt även om det samlades 4 vagnar vid sidan av banan just där. En av grabbarna tappade diverseplåtbitar och antingen blev vagnen skadad eller så blev han skärdd för han sökte sedan klättra över räcket i startkurvan, där vagnen blev stående i förmodligen ganska sjukt tillstånd.

D-t

## ssk-serien

A.	Rolf Skogshag	6
	Jan Hillman	4
	Olof Wiik	3
	Jan Erik Karlsson	3
B.	Hans Wallberg	12
	Kent Frodhe	6
	Mike Gärdin	5
C.	Torsten Johansson	14
	Jürg Böchi	7
	Tommy Eriksson	6
	Leif Carlsson	5
D.	Lars Nordahl	12
	Morgan Pettersson	8
	Björn Jerneborg	8
	Gino Waldner	7
E.	Erling Carlsson	13
	Alf Andersson	13
	Kenneth Svensson	6
FA.	Conny Ljunfeldt	11
	Conny Andersson	7
	Leif Spalding	6
	Ulf Karlsson	5
FB.	Tonny Svensson	14
	Ingemar Sundstedt	5
	Per Anderberg	5

Här kan man nu börja tippa fel igen. A-klassen är öppen, då man inte vet vilka som kommer till start. I B ser Hans Wallberg ut att vara ett starkt kort och jag gör inga garderingar. Torsten Johansson har startat bra i C, men räcker försprånget???? I D leder som vanligt Lasse Nordahl, men Gino Waldners vagn tycks vara helt överlägsen i klassen och om den bara håller kommer väl..... I E singlar vi slant. FA beror på vem som ställer upp och i FB torde Tonny Svensson ha goda chanser.

## vad innebär SI

De flesta har väl hört talas om SI-systemet - det internationella system av enheter som de flesta länder i världen enats om att använda. Alla kanske ändå inte har helt klart för sig vilka förändringar det nya systemet medför och jag skall försöka reda upp litet i "sortdjungeln" och speciellt ange vilka förändringar som är att vänta på bilområdet.

Hittills har det funnits många olika enheter för att ange längd, tryck, hastighet o.s.v., och orsaken till SI är givetvis att det finns stora fördelar med ett avstämt och gemensamt system över hela världen.

SI utgår från sju stycken grundenheter nämligen: längd - meter, massa - kilogram, tid - sekund, elström - ampère, temperatur - kelvin (grader), ljusstyrka - candela, Materiemängd - mol.

Ur dessa sju grundenheter kan alla andra enheter härledas, men för enkelhets skull och av traditionsskäl har vissa härledda enheter fått egna namn. T.ex. effekthenheten watt, vilken kan härledas som kilogrammeterkvadrat per sekundkubik el. förkortat  $1 W = 1 \text{ kg} \cdot \text{m}^2 / \text{s}^3$ .

SI är strikt logiskt uppbyggt och det är dekadiskt, d.v.s. alla enheter skall vara multipler av 10 av grundenheten. Multipeln anges med ett ord framför grundenheten - t.ex. 1 mikrometer =  $1 \text{ m} = 10^{-6} \text{ m}$ . Detta gäller dock inte tidsenheterna minuter och timmar, men i alla beräkningar används ändå sekunder, varför det inte vållar några större problem.

Allt det här är kanske inte så nytt och största delen av SI-enheterna har ju använts i Sverige redan tidigare. Den mest påtagliga skillnaden är dock att en del "ologiska" enheter kommer att försvinna. Standardiseringskommissionen har bestämt att SI skall vara helt genomfört 1978 i Sverige och därefter är ologiska enheter bannlysta.

Just på bilområdet kommer det att bli stora förändringar genom att vi använder ganska många "ologiska" enheter. Här följer en presentation av de nya enheter som vi måste vänja oss vid i framtiden.

Vi kan börja med enheten för effekt, d.v.s. hästkraft. Den skall ersättas av kilovatt (kW) och omräkningsfaktorn blir  $1 \text{ Hk} = 0,736 \text{ kW}$ .

Redan nu kan man se exempelvis i SAAB:s annonser att man anger motoreffekten i kW inom parentes. Tyvärr får vi dock fortfarande dras med kW(SAE) och kW(DIN), men tendensen är ju att man hellre använder DIN-normen.

Varvtal skall anges i varv per sekund och omräkningsfaktorn blir  $1 \text{ v/min} = 1/60 \text{ v/s}$

Vridmoment skall anges i Newtonmeter i stället för kilopondmeter (eller det tidigare helt felaktiga kpm) och  $1 \text{ kpm} = 9,81 \text{ Nm}$

Hastighet borde i konsekvensens namn anges i m/s, vilket är den korrekta SI-enheten, men man har ändå beslutat att behålla km/h inom fordonstrafiken. Det skulle visserligen vara praktiskt möjligt att införa m/s, (även om det skulle bli dyrt) och mätetalen för normala hastigheter vållar inga problem, då  $1 \text{ km/h} = 0,278 \text{ m/s}$ . Serien 50, 70, 90 och 110 km/h motsvarar ganska väl 15, 20, 25 och 30 m/s. Man anser dock att det är mer logiskt med km/h i trafiken, då man oftast räknar avstånd i km och det är enklare att räkna tiden det tar att köra en viss sträcka i timmar än i sekunder. Mot detta kan man dock säga att m/s borde vara bättre ur trafiksäkerhetssynpunkt, för det är inte alla som tänker på att man hinner färdas 25 m på en sekund, då man kör med 90 km/h. I tekniska sammanhang får man dock räkna med att m/s blir vanligare än förr.

Av traditionsskäl får vi behålla volymenheten liter, och det känns väl trots allt bättre att säga liter än millikubikmeter. Längdmåttet mil bör dock undvikas och det är nästan bara i Sverige som det används.

Den enhet som vållat mest diskussion är tryckenheten pascal =  $\text{N/m}^2$ . Denna enhet är nämligen mycket liten i förhållande till normala tryck (lufttrycket 100000 Pa) varför en del länder bestämt sig för bar i stället ( $1 \text{ bar} = 100000 \text{ Pa}$ ). I Sverige har man dock bestämt att vi främst skall använda pascal, men de normalt gångbara enheterna blir då (kPa) kilopascal och MPa megapascal.

För att få en uppfattning om storleksordningen av de nya enheterna har jag som exempel räknat ut några data för en Alfa Romeo 2000 GTV i tabellen.

	tidigare	SI
Cylindervolym	1962 cc	1,962 l
Effekt /varvtal	129 Hk -5500 v/min	95 kW - 92 v/s
Vridmoment /varvtal	18,2 kpm -4400 v/min	179 Nm -73 v/s
Bränsleförbrukning	1,2 l/mil	0,12 l/km
Däckdiameter	165 x 14	165 x 355
Rekommenderat lufttryck	1,8 kp/cm <sup>2</sup>	177 kPa

Det nya känns väl litet ovant, och det kommer säkert att ta längre tid än till 1978 att få bort de gamla enheterna. Förändringen är dock oundviklig och en av följderna blir att vi måste ändra på klassgränserna i SSK-serien, om vi vill följa med vår tid. Det är väl kanske inte aktuellt till nästa år, men om det å småningom ändå är dags för en revidering av reglementet bör vi kanske gå över till kW-effekt, eftersom klassgränserna kommer att förskjutas något för att vi skall få jämna mätetal.



## vad kostar 1 kW

Värmen är i många fall vår värsta fiende. Mycket arbete läggs också ned på att få riktig kylning och man monterar in temperaturmätare för att försöka hålla värmen i schack.

Man kan inte belamra bilen med all den elektronisk utrustning som skulle behövas om vi skulle mäta alla de temperaturer vi ville känna till - bortsett från kostnaderna, som jag inte ens vågar tänka på.

Det finns dock en enkel metod som kan ge svar på en del frågor och som kan ge oss en vink om var vi skall sätta in arbetet.

Man kan med termocromkritor grovt mäta temperaturen på alla utifrån åtkomliga delar. Kritstreckket ger färgomslag om man passerat den för just den kritiska kritiska gränsen.

Det går inte att göra under körning med direkt bilen kör in i depån har inga delar hunnit kallna märkbart.

## till salu

4 st 5 $\frac{1}{2}$ -tums JP-fälgar med 50%-iga Xac-däck

passar Porsche 356C, 912, 911

PRIS: 800 kr  
(Fälg. 450, däck 350)

1 st Guss-båge till Porsche 356

PRIS: 200 kr

Kenneth Svensson  
0753/75 660 el 08/86 56 54  
arb.: 08/ 22 62 00 /ankn 195

## nya medlemmar

Bengt Eric Andersson  
Tor Olsson  
Christer Cederborg  
Kerstin Jansson  
Rune Klint

Torsten Johansson  
Barbro Nystedt  
Lennart Fahrman  
Jan Åkesson  
Jerry Davis

Leif Buchholz  
Anders Hermansson  
Sune Ohlsson  
Gunilla Ohlsson  
Anders Rotviken

Torgils Bonde  
Rolf Wibard  
Håkan Ahlstrand  
Ragna Ahlstrand  
Claes Andersson medl. nr 300

Hans Zetterström

# geniet

Mankan har vissa anlag som instruktör, men han har ibland för höga ambitioner och vill hinna med för mycket....jag minns en gång.....

Jag och Lasse Thörnblad skulle ner till Västindien och göra en film. Lasse som vi för enkelhetens skull bara kallar Tvåan, hade varit Mankans lärare i segelflyg och nu skulle Mankan lära Tvåan att dyka. Jag som var producent och regissör skulle också få en lektion på samma gång, så att jag skulle kunna hjälpa till vid undervattenstagningarna.

Vi körde ner till Nyköping, lånade Tvåans faders båt och gav oss ut i skärgården. Det var i mitten av juli och vattentemperaturen hade gått upp till kvalmiga 17<sup>o</sup>, så vi hoppades att det skulle bli varmt och skönt med våtdräkt.

Grabbarna hittade en liten pannkaka ute i havsbandet, där det fanns en ring att förtöja båten. Vi steg iland på den meterhöga klipphallen, spanade ut över de spegelblanka havet, kastade en förströdd blick mot några höga cumulus över land, drog på våtdräkterna och kollade övrig utrustning. Gubben, som bara skulle fridyka alldeles intill klabben, fick sina instruktioner av Mankan och sedan axlade de två andra tuberna och försvann ner i havets djup. Luftbubblorna försvann allt längre bort och jag kastade mig i för mina enskilda övningar.

Jag hade varit nere en kvart, då jag märkte att det hade blivit litet sjögång, så jag stack upp skallen över vattenytan och såg att scenen hade förändrats. En kort krabb sjö hade rivits upp på nolltid. Små ilskna gäss toppade vågorna och vattnet slog in över aktern på båten, som var lätt uppdragen på klabben. Det var stackmolnen som snabbt drivit ut över havet och tagit en by med sig.

Som jag beskådade eländet såg jag att aktern på båten sjönk allt djupare - inte var 33-hästarmotorn någon hjälp att hålla den ganska vattenfyllda båten uppe. Den gled sakta utåt tills trossen var sträckt. Jag tog mig snabbt upp på klabben och försökte hala upp båten igen. Idiotiskt försök - den vägde ton. Jag såg en regnby nalkas och fick ner våra kläder i en av sjösäckarna och började sedan bärga allt löst.

När det var klart fick jag koncentrera mig på att se till att inte båten blev sönderslagen. Jag var väldigt glad över våtdräkten, som gav ett visst skydd, när båten ville dunka mig mot klipporna.

Jag hade redan från början ställt mig tvivlande till tilläggsplatsen, men Tvåan var hemma i farvattnen och Geniet ansåg sig i kraft av nyligen avslutad tjänstgöring vid Kustartilleriet, vilken till stor del tillbrigats under vatten och i specialbassänger, som en mer kvalificerad sjöman än Gubben som bara seglat i skärgården i trettio år. Så jag hade blivit överrörstad.

Där stod jag nu i vattnet för att rådvad som räddas kunde, medan de två sjömännen roade sig på 15-20 meters djup. Mina eder och förbannelser blixtrade ikapp med åskvädret och tiden syntes mig oändlig. Jag var ganska blåslagen och det värkte i alla muskler av ansträngningen, när äntligen Geniet och hans elev stack upp två förvånade och ganska dumma anleten över vattenytan.

Med denna förstärkning kunde vi organisera ett rationellt bärgningsarbete och efter en timme satt vi i en länsad båt och försökte få igång en sjöblöt snurra. Trots att detta var under Geniets racerbåtsperiod lyckades vi inte något vidare, utan fick börja paddla hemåt. Så småningom blev vi taga på släp och efter att ha rivit av våtdräkten och fått på mig de torra kläderna försökte jag sammanfatta mina tankar om detta onödiga äventyr i några kärnfulla och otryckbara ord.

Mankan strök ett par våta testar ur pannan och svarade lugnt: "Men du fick en jädra bra lektion i att jobba i våtdräkt."

Inför en sådan tjockskallighet saknar även jag ord.

Fula Gubben

---

## SM - nytt

Av de två tävlingsreferaten att döma skulle man kunna tycka att Comfort-stallets satsning på nya kojor och Longman-toppar varit en felspekulation. Men alla har kanske inte observerat att Bassan haft vissa framgångar i SM. Sexa på Knutstorp med den gamla vagnen och sexa på Mantorp i sin nya Clubman. I resultatlistorna står det förstås Sebastian Wrethagen, men det är samma person. På Knutstorp kom Bosse Fernström sju och i Mantorp var Greger Pettersson sju.

På Knutstorp kom också Hans Wallberg på åttonde plats i klassen över 1300 cc, vilken är ett riktigt getingbo.