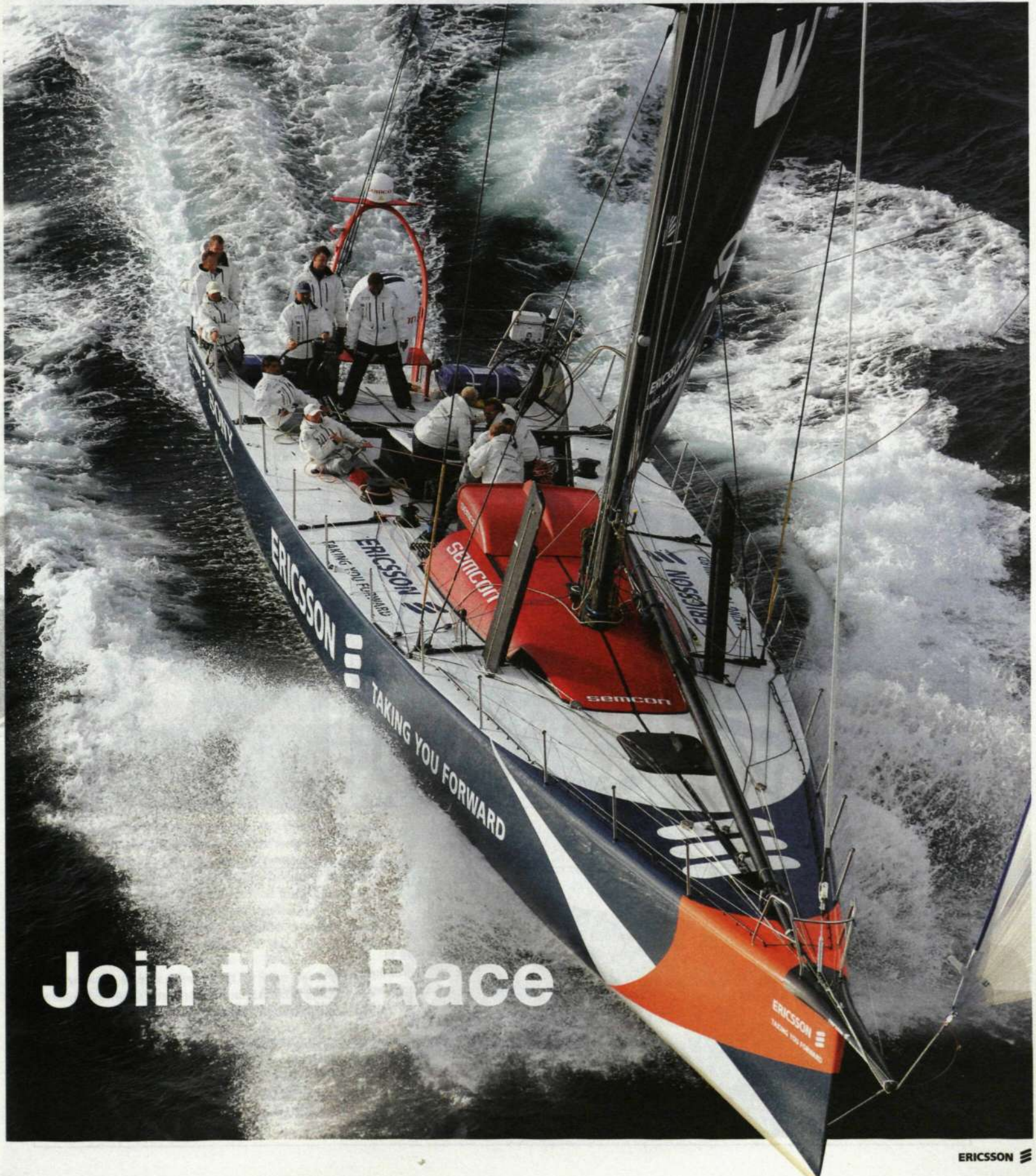


KONTAKTEN

TIDNINGEN FÖR MEDARBETARE
INOM ERICSSONKONCERNEN

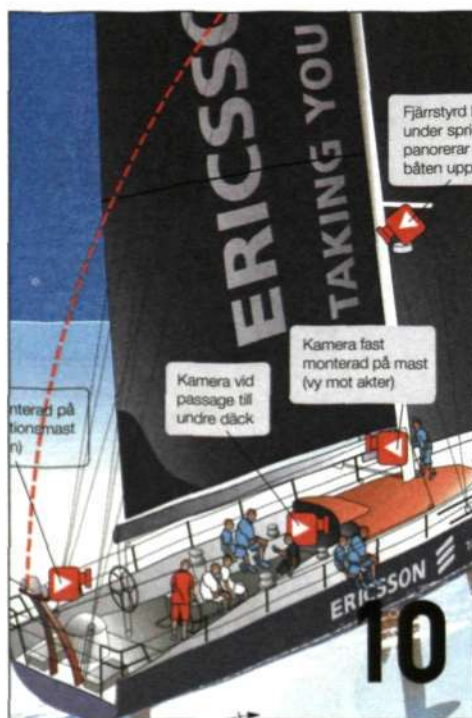
SPECIAL · 2005

▽ Bild: Rick Tomlinson



Join the Race

Möt Neal och hans team	4-5
Rutten, regler och utmaningar	6-7
Allt handlar om ledarskap och rutin	8-9
Båten alla pratar om	10-11
Experterna säger sitt	12-13
Säljperspektivet	14-15
I slutändan end-to-end	16



KONTAKTEN JOIN THE RACE • 2005

chefredaktör Jenz Nilsson, tel. 08-588 331 38 jenz.nilsson@citat.se
ansvarig utgivare Henry Sténson, 08-719 40 44, henry.stenson@ericsson.com
adress Kontakten, Box 1042, 164 21 Kista
fax 08-522 915 99
e-post kontakten@ericsson.com
Reportrar
jonas.blomqvist@citat.se
annelie.kjellberg@citat.se
sonora.ocampo-akerfeldt@citat.se

layout
Citat, 08-506 108 70
tryck NA Tryck AB, Örebro, 2005
distribution Strömberg, SE-120 88 Stockholm
tel. 08-449 89 57, fax: 08-449 88 10, ericsson.contact@strd.se
kontakten på webben
http://internal.ericsson.com/page/hub_inside/news/magazines/kontakten/index.html
adressändring Anställdas adressändringar för tidningen görs till lönekontoret. E-post: pa.service.desk@ericsson.com





krönika

Carl-Henric Svanberg,
koncernchef och VD

Ett företag med vind i seglen

Det är nu knappt tre månader sedan båten, som representerar Ericsson, Sony och Sony Ericsson i Volvo Ocean Race, sjösattes och döptes i Göteborgs hamn. En av världens mest avancerade enskrovsbåtar finns på startlinjen för att kappsegla på världshaven. Under åtta månader kommer den att utsättas för naturens krafter och nyckfullhet för att i juni nästa år gå i mål – i Göteborg. Det är min förhoppning och min absoluta övertygelse att vi kommer att vara framgångsrika i denna satsning.

Volvo Ocean Race handlar om stenhård konkurrens under extrema förhållanden. Om att vara bäst under de givna förutsättningarna, lyhörd för när de förändras och anpassningsbar till det nya. Det handlar också om uthållighet, både fysiskt och mentalt. Därför har vi de mest erfarna seglarna på båten. Tio personer som med disciplin, hårt arbete och tydlig ansvarsfördelning har det gemensamma målet för ögonen – att lyckas. Vi vet själva att det är möjligt. Med ett bra team och tydliga ansvar är allt möjligt.

Ericssons deltagande i Volvo Ocean Race är på många sätt naturligt. Vi har genomlevt några väldigt tuffa år på den snabbföränderliga telekommunikationsmarknaden. Men tack vare hårt och fokuserat arbete kan vi nu blicka framåt. Vårt sätt att arbeta har gett resultat och det ska vi vara stolta över. Idag är vi ett Ericsson med vind i seglen igen. Det vill vi visa världen. Men framförallt handlar vårt deltagande om att skapa en plattform där vi kan visa våra kunder hur deras affär kan växa: Genom rätt teknik och de rätta lösningarna. Och med attraktiva tjänster som har ett attraktivt innehåll.

Årets Volvo Ocean Race bjuder på en högteknologisk resa. Tio minikameror och utrustning för ljudupptagning gör att vi kan följa vad som händer ombord – direkt i mobiltelefonen. För mig betyder det en enorm frihet och det är det vårt arbete på Ericsson handlar om: Att skapa användarvänliga tjänster med ett rikt innehåll som driver trafik i operatörernas nät och gör livet enklare för slutkunden.

På plats vid hamnarna där båtarna går in mellan etapperna, finns ett Race Village och vår paviljong. Där vi har chansen att påminna kunderna om varför de valt Ericsson som partner och på ett konkret sätt visa styrkan i vårt gemensamma kunnande tillsammans med Sony och Sony Ericsson. Varje berörd marknadsenhet har jobbat hårt med förberedelserna för att paviljongen ska vara en attraktiv mötesplats för kunder, medarbetare och allmänhet. För under dessa månader ska vi inte bara befästa vår position – vi ska ta ett stort kliv framåt.

Volvo Ocean Race är också viktigt för Sony. Det är ett företag som i snart 60 år försett världen med ett stort utbud av nydanande, tekniska produkter. Framför allt gav de friheten och rörligheten ett ansikte 1979 då Sony Walkman lanserades. I dag har vi med den nya Walkmantelefonen bevisat att avancerad teknik, telefoni och underhållning går hand i hand. Så även om Volvo Ocean Race är på blodigt allvar – för oss och besättningen ombord på båten – är det också underhållning.

Jag ser fram emot en spännande resa. Jag hoppas ni gör detsamma.



volvo ocean race: ledaren och besättningen

Neal McDonald

– seglaren skriver historien

Den brittiske seglaren Neal McDonald nådde berömmelse för fyra år sedan, när han som skeppare tog över ledningen för Assa Abloy-båten på andra etappen av Volvo Ocean Race (VOR) och ledde den till en enastående andraplats. Händelsen placerade McDonald i rampljuset och bland eliten av världens skeppare. Med en känsla av att det finns mer att hämta gör McDonald nu ett nytt försök att vinna världens tuffaste seglingstävling jorden runt.



Ericssons skeppare Neal McDonald upptäckte en passion för segling redan när han var fem år gammal.

Möjligheten dök upp tidigt i maj när Ericsson valde Neal McDonald som skeppare för sin medverkan i årets Volvo Ocean Race. Ericsson kallar oblygt McDonald för förstavalet från en lista över högklassiga seglare. "Han har talangen att kunna segla alla sorters båtar, från 49ers till havskappseglare. Han har en omfattande seglarbakgrund och är en genuin lagspelare." Så beskrivs han av Ericsson.

McDonald känner sig stolt över att ha blivit handplockad för att leda Ericssons lag.

– Det är en stor utmaning för mig, säger han. Ericsson är ett företag som jag tror att alla har hört talas om. Det är ett välkänt företag och det spelar en stor roll för oss. Det är kul att känna att ett företag som är respekterat runt om i världen står bakom oss. Det känns helt enkelt bättre.

42-åringen har tillbringat stor del av sin karriär inom professionell segling med att försöka vinna VOR och föregångaren Whitbread Round the World Race, men har aldrig nått ända fram.

– Jag har gjort i princip allt utom att vinna, och det är vad jag vill göra nu, sa McDonald när han utnämndes till skeppare för Ericsson Racing Team.

I en intervju med Kontakten avslöjar McDonald en längtan efter att vinna Volvo Ocean Race, som han beskriver som den ultimata utmaningen för en seglare.

– Vi seglar en massa emellan, men Volvo Ocean Race är det vi förbereder oss för. Jordan runt-seglatsen står i fokus för mina tankar.

I den senaste jorden runt-seglatsen lyckades McDonald lyfta sig till att nära på knycka slutsegern framför nosen på den tyska båten Illbruck. Det var

en sensationell prestation av McDonald och hans besättning, som ersatte holländaren Roy Heiner på tävlingens andra sträcka. McDonald satte fart och såg aldrig tillbaka.

Hans liv till sjöss började tidigt i livet; Neal McDonald upptäckte en passion för segling när han var fem år gammal.

– Jag var lyckosam nog att ha föräldrar som uppmuntrade mig att satsa på en sport som de tyckte var meningsfull. Ganska tidigt, 1988, blev jag involverad i olympisk segling, och strax därefter blev jag proffs i den bemärkelsen att jag inte haft något annat jobb, säger han.

Hans meritlista inkluderar, utöver andraplatsen i förra VOR, en sjätteplats i Flying Dutchman i Olympiska spelen i Seoul 1988 med det brittiska laget och

text: sonora ocampo åkerfeldt

foto: thierry martinez

Besättningen



Neal McDonald
Ålder: 42
Familj: Gift med Lisa
Roll i laget: Skeppare
Nationalitet: Britt

Som en av de mest eftersökta tävlingsseglarna i världen jobbade Neal McDonald med det engelska America's Cup-laget fram till augusti 2001 då han gick över till Assa Abloy's lag för att segla i Volvo Ocean Race (VOR). Han blev utnämnd till skipper för Assa Abloy's båt under den andra etappen av tävlingen 2001-02, nära Kapstaden, och slutade tvåa sammanlagt. Neal har förmågan att kunna segla vad som helst, från 49-ers till havskappseglare.



Steve Hayles
Ålder: 32
Familj: Flickvänner
Anna
Roll i laget: Navigatör
Nationalitet: Britt

Steve Hayles var den yngste navigatören någonsin i The Whitbread Round the World Race (föregångaren till VOR) när han navigerade Dolphin & Youth i tävlingen 1993-94. Han var också navigatör ombord Lawrie Smiths Silk Cut i Whitbread 1997-98 och ledde vägen för Team Tyco i 2001-02 års VOR.



John Kostecki
Ålder: 41
Familj: Singel
Roll i laget: Taktiker
Nationalitet: Amerikan

Som skipper på förra VOR-vinnaren Illbruck är John Kostecki en av världens högst ansedda seglare. Två Whitbread/VOR-tävlingar innebär att han kan bidra med ovärderliga kunskaper till Ericsson-laget. John deltar i hamntävlingarna.



Jason Carrington
Ålder: 35
Familj: Flickvänner
Pam
Roll i laget: Besättningsman

Nationalitet: Britt
Jason Carrington ingick i laget som byggde Assa Abloy-båten (VOR 2001-02) vid Green Marine. Vid sidan av båtbygge har han gjort tre jorden runt-seglats och tar därigenom med sig en unik kombination av egenskaper och erfarenheter till teamet.



Dave Powys
Ålder: 51
Familj: Gift med Jane,
två barn
Roll i laget: Shore
manager

Nationalitet: Australiensare
Dave Powys har mer än 25 års erfarenhet av båttävlingar. Han utbildade sig till mariningenjör i Australien. 1989-90, med Maxi Yacht Rothmans, och 1993-94 med Fortuna, var han involverad i Whitbread-tävlingarna.



Richard Mason
Ålder: 31
Familj: Gift med
Caroline, en dotter
Roll i laget: Rorsman
Nationalitet: Nya

Zeeländare
Årets tävling blir den andra för Richard Mason, den första var ombord Assa Abloy 2001-02. Född i Australien och uppväxt i Nya Zeeland; Richard är en av de mest erfarna seglarna i sin åldersgrupp. Hans lista över framgångar inkluderar vinst i the Newport Bermuda Race on Morning Glory 2004. Bosatt i Sverige.



Tim Powell
Ålder: 35
Familj: Gift med Clare
Roll i laget: Besättningsman
Nationalitet: Britt

Tim Powell var watch captain för Team Tyco i senaste VOR (2001-02). Han gjorde sitt första Whitbread Round the World Race 1993 ombord på Dolphin & Youth och fyra år senare återvände han på Silk Cut tillsammans med Ericsson-lagkamraterna Neal McDonald och Steve Hayles.



Tom Braidwood
Ålder: 33
Familj: Gift med Belinda
Roll i laget: Besättningsman

Nationalitet: Australiensare
Tom Braidwood har tävlat mycket i Farr 40 och större båtar. Han fanns också med i America's Cup 1995 och har inte mindre än elva Sydney Hobart Yacht-tävlingar och två medverkanden i Admiral's Cup på meritlistan.



Guillermo Altadill
Ålder: 43
Familj: Gift med
Amaya, tre barn
Roll i laget: Besättningsman

Nationalitet: Spanjor
Guillermo Altadill är en av Spaniens mest respekterade seglare. Allt igenom sin långa karriär har han fått rykte om sig att bygga båtar som seglar lite snabbare än konkurrenternas. Karriären inrymmer flera olympiska spel liksom rekord för jorden runt-seglingar med maxi-katamaraner.



Magnus Woxén
Ålder: 34
Familj: Singel
Roll i laget: Besättningsman
Nationalitet: Svensk

Magnus Woxén, född i Stockholm, är en mycket eftertraktad seglare som tackade nej till flera seriösa erbjudanden för att ansluta till Ericssons lag. Detta är hans tredje jorden runt-seglats efter att ha tävlat i de två senaste VOR tillsammans med Ericssonlagkamraterna Tom Braidwood och David Rolfe. Magnus har också seglat Gotland runt 15 gånger.



Tony Kolb
Ålder: 29
Familj: Gift med Kim,
två barn
Roll i laget: Besättningsman

Nationalitet: Tysk
Tony Kolb, född i München, är både en skicklig segelmakare och båtbyggare, och medför därför viktiga kunskaper till laget. Han har etablerat sig som en populär seglare i Tyskland, och segrar i tävlingar som Sydney Hobart Yacht Race gjort honom mycket respekterad.



David Peter Rolfe
Ålder: 35
Familj: Singel
Roll i laget: Besättningsman

Nationalitet: Nya Zeeländare
Som erfaren segelmakare har David Rolfe deltagit i ett imponerande antal segeltävlingar genom åren. Det började med the Sydney Hobart offshore classic 1989, och hans senaste framgångar var med maxi-katamaranen Cheyenne i the Orynx Quest.

För mer information om besättningen:
<http://www.ericssonracingteam.com/team.html>

år 2001 vann han The Race på Club Med. Han seglade America's Cup första gången 1995.

Legendariske seglingscoachen Jim Saltonstall hade störst påverkan på McDonald som ung seglare.

- Han (Saltonstall) är ansvarig för de flesta olympiska medaljer som England vunnit de senaste åren. Hans skola har skapat många talanger inom segling, säger McDonald.

I dessa dagar vänder sig McDonald till erfarna seglare som svenska Magnus Olsson. Med fem Whitbread/VOR-tävlingar på meritlistan är Olsson Ericsson Racing Teams tekniske chef.

På frågan om vad han ser som sin främsta tillgång som skeppare svarar Neal McDonald:

- Laget runt mig, ingen tvekan om det. Utan dem fyller jag ingen funktion.

Laget består av fyra briter, två australiensare, en nyzeeländare, en spanjor, en svensk och en tysk, och samtliga håller McDonald högt med stor respekt för hans ledartalanger och förmåga att hålla ihop laget.

Neal McDonald ser fram emot tävlingen och mellan raderna sipprar fram en återhållen optimism vad gäller att vinna:

- Jag tror att alla i laget bara ställer upp om de tror att de kan vinna. Och det är självklart vad vi eftersträvar i tävlingen. Det är en utmaning vi tar oss an, och vi har rätt folk för att kunna möta den, säger han.

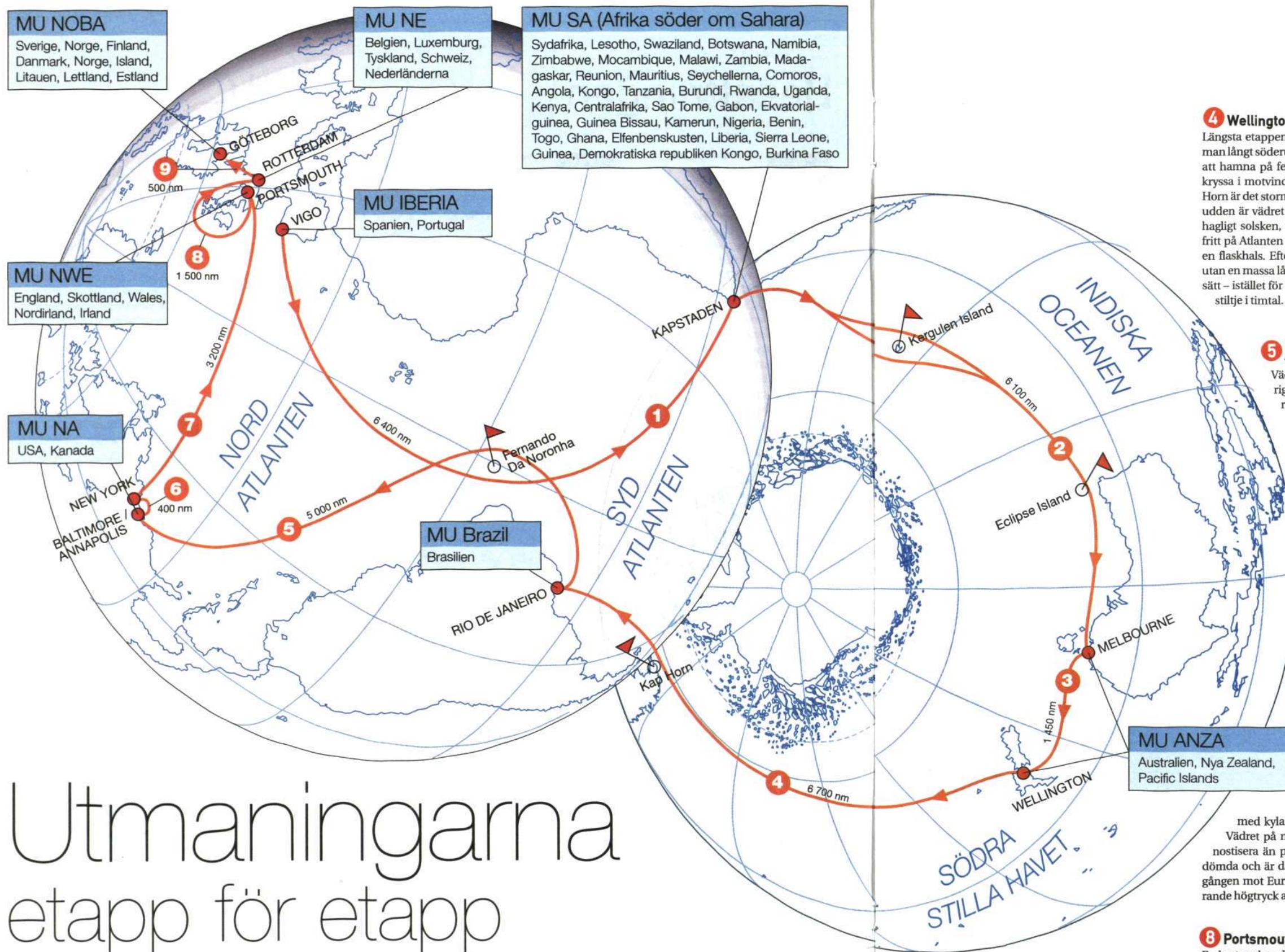
Han är också noga med att påpeka att ett lags framgångar inte bara hänger på besättningen, utan också teamet på land, som här leds av australiensaren Dave Powys.

På frågan om vad han skulle syssla med om han

inte blivit professionell seglare svarar han direkt: trädgårdsmästare. Men han tar omedelbart tillbaka svaret och säger att han förmodligen hade blivit ingenjör eller en nattklubsägare. Nå, skämt å sido, McDonald är en kvalificerad skeppsbyggnadsingenjör.

Vid sidan av segling ligger vänskap högt på listan över saker som Neal McDonald värderar mest i livet.

- Vänskap hör ofrånkomligen till det viktigaste i livet. Sen tänker jag att man, för sig själv, måste kunna mäta hur man lyckas i karriären. Och för en seglare handlar det givetvis om prestationerna mätt i positioner i de tävlingar man tycker är viktiga. Och ja, jag gissar att vi har rätt kul emellanåt också.



text: jonas blomqvist illustration: martin gradén

Kort om reglerna

"The responsibility for a boat's decision to participate in a race or to continue racing is hers alone." Den viktigaste regeln från Racing Rules of Sailing säger som det är utan krusiduller. Volvo Ocean Race är ingen barnlek och sker på egen risk...

Egentligen är den tuffa världsomseglingens omfattande regelverk väldigt enkelt, det gäller att segla olika etapper snabbare än konkurrerande båtar – och att klara av vädret.

Hur tävlingsrutten löper ser du på kartan till vänster. För första gången startar loppet i spanska Vigo, istället för som tidigare i Storbritannien. Nio etapper om totalt drygt 32 000 sjömil ska seglas innan båtarna når målet i Göteborg. Nyheter är att sju hamnrace där publik verkligen får se båtarna nära i full aktion ska avgöras och sex poängpassager ska passeras under några av etapperna. Förutom Racing Rules of Sailing finns regler i Sailing Instructions, Notice of Race och Volvo Open 70 Rule.

Poängräkning

Volvo Ocean Race är inte en tävling där det gäller att nå målet först, utan det handlar om att samla poäng genom att placera sig högt på etapperna, i hamnrace och poängpassager. Räkningen är enkel: ta antalet båtar i hela tävlingen, minus så många som en båt har framför sig på etappen. Om sju båtar startar får vinnaren sju poäng, tvåan sex, och så vidare. För hamnrace och poängpassager gäller halva poäng.

Segrare

Flest poäng sammanlagt vinner. Skulle det vara lika räknas antal förstaplats på etapper och i hamnrace. Kan båtarna ändå inte skiljas åt gäller andraplats och så vidare. Är det fortfarande lika vinner den båt som var bäst på den sista etappen. En rad priser delas ut under tävlingens gång.

Besättning

Under segling ska minst sex besättningsmedlemmar vara ombord. Besättningens maxantal ombord kan faktiskt variera, beroende på hur många kvinnor som finns med. Om det bara är kvinnor är maxantalet elva, om minst fem är kvinnor får besättningen vara tio personer och är det färre än fem gäller nio personer.

Båten

För att göra tävlingen så säker, rättvis och publikmässigt spännande som möjligt finns en rad bestämmelser om båtarnas mått, konstruktion och utrustning. Här styr Volvo Open 70 Rule. Den ersätter den förra tävlingens Volvo 60 Rule och den viktigaste innebörden av den nya regeln är att båtarna i Volvo Ocean Race 2005-2006 blir större, snabbare, lättare, har färre segel och kräver en mindre besättning än senast tävlingen som avgjordes 2001-2002. Idén med den nya båttypen är att främja besättningarnas seglingsfärdigheter och minska möjligheten för deltagarna att köpa framgång.

4 Wellington–Rio de Janeiro:

Längsta etappen präglas av tufft väder. Återigen vill man långt söderut för vindarnas skull, men det är lätt att hamna på fel sida av lågtrycken och då tvingas kryssa i motvind. Ända in mot poängpassagen Kap Horn är det storm, isande vindar och isberg. Vid själva udden är vädret otroligt växlande, full storm till behagligt solsken, vilket kommer av att vindarna gått fritt på Atlanten och Stilla Havet, men här möts de i en flaskhals. Efter rundningen är det klurig segling utan en massa lågtryck. Det är prövande på ett annat sätt – istället för världens hårdaste vindar kan det bli stiltje i timal.

5 Rio de Janeiro –Baltimore/Annapolis:

Vädernässigt den mest bekväma. Återigen passadvindssegling. Stiltjebältet runt ekvatorn ska passeras, men det som utmärker sträckan jämfört med övriga är att båtarna ska utnyttja, och ta sig över, golfströmmen. När de närmar sig den amerikanska ostkusten kommer strömmen från sidan med 4–5 knop. Gör det svårt att kombinera bästa fart och kurs. Hur den tacklas är avgörande. En poängpassage.

6 Baltimore/Annapolis –New York:

Kortaste seglingen kan vara snäll, men också bli rätt så extrem om kraftiga vindar kommer från nordost. Då går vinden mot strömmen, vilket ger extrem sjö. I sådana förhållanden gäller det att inte segla sönder båten.

7 New York–Portsmouth:

En relativt lugn vårsegling över Atlanten med en poängpassage, men det kan bli ganska tufft med kyla som kommer ned från nordpolen. Vädret på norra halvklotet är svårare att prognostisera än på södra: lågtrycken är mer svårbedömda och är därmed svårare att komma rätt i. Ingången mot Europa är ofta bökgig, kan ligga blockerande högttryck att ta sig igenom.

8 Portsmouth–Rotterdam:

En kort seglats där inte mycket kan hända. Kan man tro. Båtarna ligger nära land hela tiden och vädret kan vara lite hur som helst, utom extremt. Den lokala väderkunskapen är avgörande och en bra segling kräver sin taktiker.

9 Rotterdam–Göteborg:

Kort avslutning som påminner om förra etappen. Taktik och lokal kunskap återigen viktig för att komma först till Göteborg.

KÄLLA: METEOROLOG LAGE LARSSON OCH VOLVO OCEAN RACE.

KÄLLA: VOLVO OCEAN RACE

Utmaningarna etapp för etapp

1 Vigo–Kapstaden:

Näst längsta etappen direkt, med en poängpassage. Båtarna kommer snabbt ut i passadvindarna mot ekvatorn. Nära ekvatorn kommer doldrums, stiltjebältet, med allt från åska till sol. Etappens stora utmaning är att komma in rätt mot Sydafrika utifrån Atlanten. Tricket är att hitta en väg mellan de högtryck som vandrar mellan Sydamerika och Nordamerika, det kan handla om ett par tusen meters passage, ett nålsöga på ett världshav.

2 Kapstaden–Melbourne:

Kapstaden kan vara blåsig, men ofta börjar etappen med måttliga vindar där det gäller att snabbt hänga med lågtrycken på rätt sätt för att få vind i seglen. Seglingen går över de beryktade "Roaring Forties", "Screaming Fifties" och ännu längre ned. Här kan det vara storm efter storm, byigt väder med snö. Medelvindar på 15 m/s och våghöjder upp mot 15 meter. Mycket av etappen handlar om att välja hur långt söderut man vågar gå. Ju mer syd, desto kortare väg tack vare jordens klotform. Samtidigt ökar risken för isberg. Sedan ska de hitta rätt väg mellan högtrycken upp mot Australien där vädret är lugnare. Två poängpassager.

3 Melbourne–Wellington:

Runt Melbourne påminner vindarna en del om svenska sommarvindar: det är ofta snabba växlingar. Utmaningen för besättningarna är segelval och snabba byten. Detaljknuskap om hur vädret brukar vara i området är viktigt.

volvo ocean race: lagarbete

Konsten att hålla allt på rätt kurs

Att bli en vinnare handlar inte om tur. Tvärtom ligger **hårt arbete, disciplin, uthållighet, erfarenhet – och flexibilitet** – bakom. Vare sig man ska vinna på marknaden eller på havet, gäller det att ha koll och anpassa färden efter väder och vind med rätt person på rätt plats.

Visst går det att dra tydliga paralleller mellan Ericssons deltagande i Volvo Ocean Race (VOR) och företagets dagliga framfart på marknaden. Det är också en av anledningarna till att Ericsson deltar i VOR. En världsomsegling över haven är ett utmärkt tillfälle för ett multinationellt företag att visualisera hela paletten av managementfloskler i praktiken. För hur man än vänder och vrider på det – de har kommit in i vår vokabulär av en anledning. För att de är samma in i vår vokabulär av en anledning. För att de är samma in i vår vokabulär av en anledning.

– En vinnare blir den som inom vissa givna regler är vassare än konkurrenterna, säger Magnus Olsson, rutinerad flerfaldig världsomseglare. Det handlar om att sy ihop ett team där varje person dels är jätligt bra på sin funktion men naturligtvis också funkar socialt i teamet.

Sex nationaliteter samsas under knappa åtta månader på den 21 meter långa båten. En intim tillvaro som för den ovane kan bädda både för kultur- och personlighetskrockar. Men på en båt är honnörord som professionalism, prestigelöshet och respekt för varandra självklarheter.



Magnus Olsson

– Allt som händer på en båt påverkar en. Den mentala biten är oerhört viktig, säger Lisa McDonald, skeppare på Amer Sports Too under VOR 2001/02. Därför måste man vara trygg som människa med en flexibel personlighet som inte låter sig påverkas av småtjafs, som kan bibehålla fokus på närliggande beslut när det gäller.

Det är inte heller vilka som helst som kvalificerar sig att delta på VOR. Det är trots allt världens tuffaste seglingsutmaning och kräver förutom en enorm stresstålighet också lång erfarenhet av segling för att kunna hantera alla tänkbara situationer som uppstår längs vägen. Det är ingen slump att besättningens genomsnittsalder ligger på 35 år.

– Segling är mycket en erfarenhetsbaserad sport. Att ha seglat olika båtar, med olika besättning, i olika funktioner och under olika förutsättningar skapar – mentalt sett – en starkare person, vilket behövs för att kunna hantera alla tänkbara situationer som uppstår längs resan, säger Lisa McDonald.

Men ingen segling utan skeppare. Skepparen är



Lisa McDonald

ytterst ansvarig för alla beslut på båten och måste stå för ett tydligt ledarskap. På en båt finns inget utrymme att vela – det skulle kunna betyda direkt fara för besättningen.

– Tydligt ledarskap är inget som hindrar att man samtidigt är lyhörd för besättningens erfarenheter och åsikter. Men i slutändan bestämmer skepparen vad som måste göras i varje given situation, säger Lisa McDonald.

Skepparen är också den som sätter ihop teamet och tittar då på betydligt mer än bara funktion, som exempelvis vem som trimmar bäst. Social förmåga och att vara positivt lagd är väldigt viktiga lagspelar-egenskaper. Och med sinne för humor kommer man riktigt långt.

– När man hittar de personer som jobbar bäst ihop är hälften vunnit. Ett tight team som värnar varandra, som drivs av viljan att vinna och lyckas utnyttja båtens prestanda till max ligger helt klart mycket bra till, säger Magnus Olsson.

Men både Lisa och Magnus poängterar att det ändå inte är allt. Förutom en bra båt med bra besättning behövs en förstklassig organisation runt omkring, särskilt när båten är i hamn mellan etapperna. Något som möjliggörs av en bra sponsor.



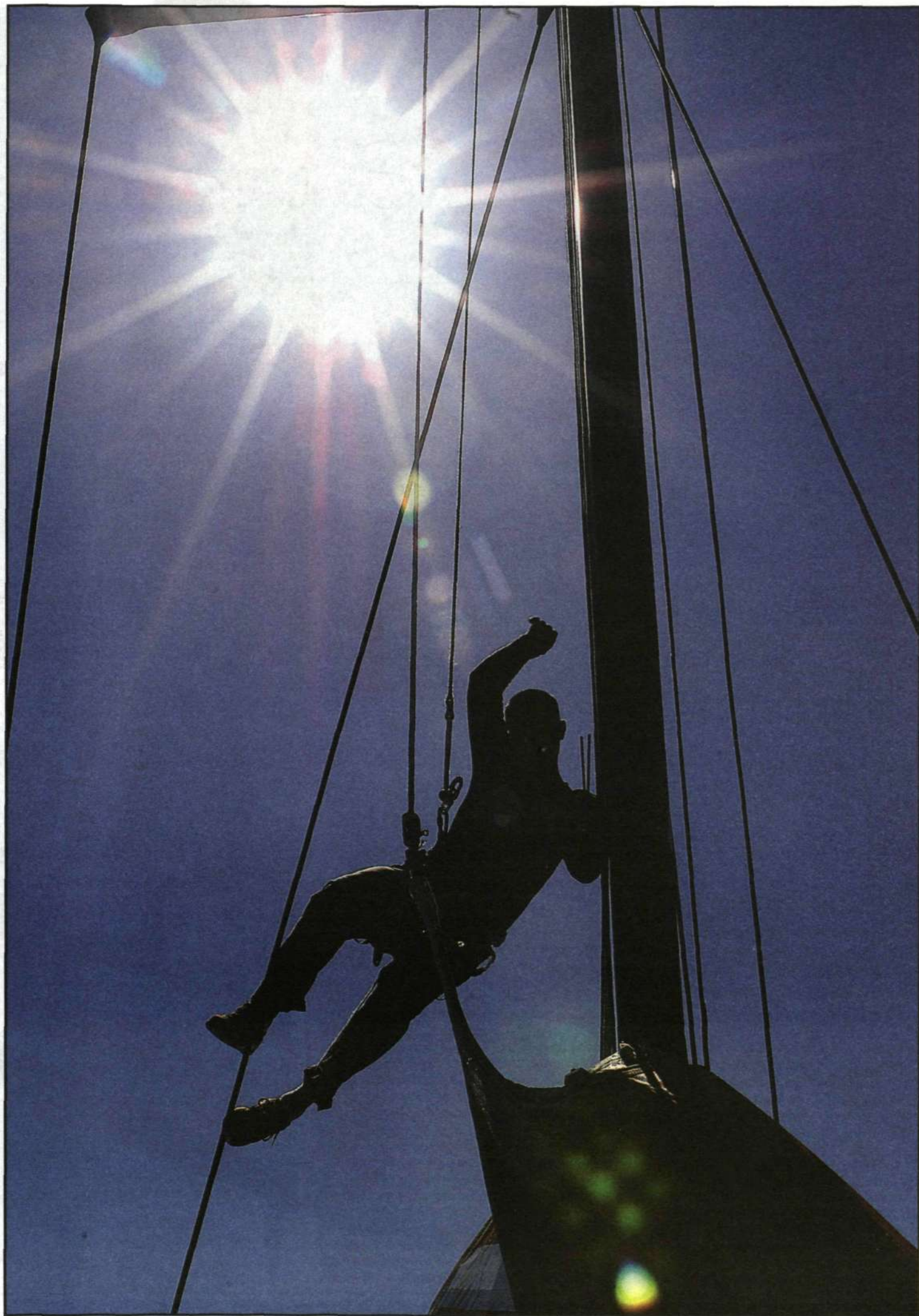
Magnus Woxén och Tony Kolb skotar segel på Ericsson VO 70.



Navigatören Steve Hayles studerar sjökorten vid båtens navigationscentral.

text: annelie kjellberg

foto: rick tomlinson



STÖRRE SEGELYTA

I år får masten vara fyra meter längre än tidigare och mängden segel har ökat med 62 procent.



	ERICSSON	TIDIGARE REGEL
Längd	21,5 m	19,5
Bom:	4,7-5,7 m (hemligt)	
Djupgående:	4,5m	
Storsegel:	172 kvm	
Försegel:	140 kvm	
Spinnaker:	500 kvm	
Antal segel:	11 per etapp	18 segel
Masthöjd:	31,5 m över vattenlinjen	27,5 m
Vikt:	12 500-14 000kg	
Köl bulb:	min 4500 kg, svängbar	ej svängbar

totalt 62 % mer segelyta än tidigare

LÄNGRE OCH LÄTTARE BÅTAR

Reglerna tillåter två meter längre båt än tidigare. Båtarna får dessutom vara byggda av kolfiber som t.ex. Ericsson. Det gör dem "lätta" och vridstyva men också känsligare för stötar vid en kollision med t.ex. isberg.



Under däck finns två fasta minikameror. En vid kommunikationscentralen och en vid navigationsbordet. Ytterligare en kamera används för att följa besättningen.

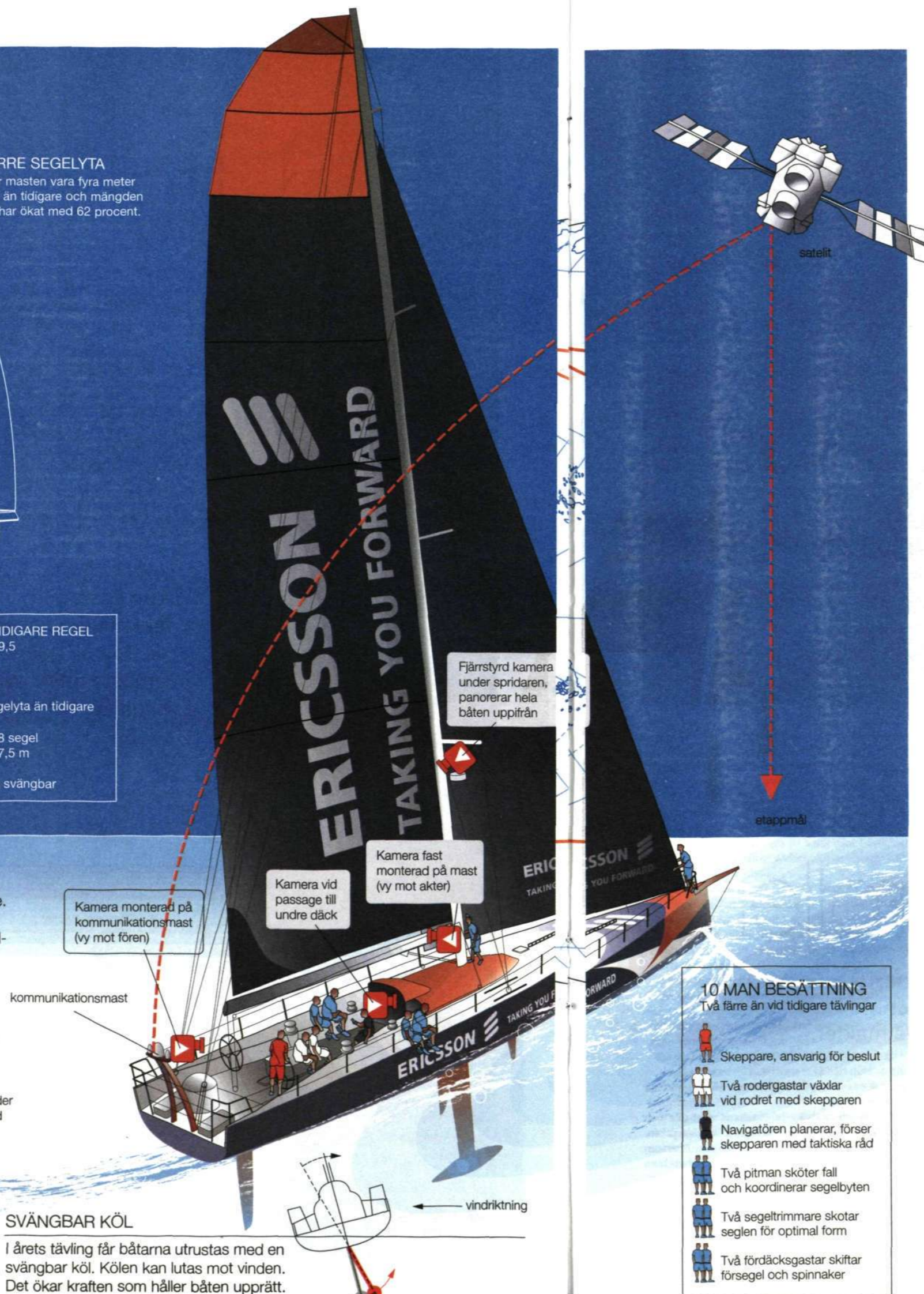


Mikrofoner finns i alla kameror utom den under spridaren. En extra mikrofon är monterad vid luckan och tar upp alla bakgrundsjud.

KÄLLA: VOLVO OCEAN RACE
OCH SEMCON

SVÄNGBAR KÖL

I årets tävling får båtarna utrustas med en svängbar köl. Kölen kan lutas mot vinden. Det ökar kraften som håller båten upprätt.



Fjärrstyrd kamera under spridaren, panorerer hela båten uppifrån

Kamera fast monterad på mast (vy mot akter)

Kamera vid passage till undre däck

Kamera monterad på kommunikationsmast (vy mot fören)

kommunikationsmast

vindriktning

10 MAN BESÄTTNING

Två färre än vid tidigare tävlingar

- Skeppare, ansvarig för beslut
- Två rodergastar växlar vid rodet med skepparen
- Navigatören planerar, förser skepparen med taktiska råd
- Två pitman sköter fall och koordinerar segelbyten
- Två segeltrimmare skotar seglen för optimal form
- Två fördäcksgastar skiftar försegel och spinnaker

Kappsegling på teknikens topp

Volvo Ocean Race (VOR) är höga farter och hård konkurrens under extrema förhållanden: det perfekta exemplet på när **människa och komplex teknik samspekar**. Ericssonbåten är en av de extremaste enskrovsbåtarna som någonsin kappseglat runt jorden.

– Det är en extrem tävlingsmaskin och den bästa båt som jag nånsin varit med om att bygga," säger Jason Carrington, som övervakat båtbygget hos Green Marine i Storbritannien. Omsorgen som lagts på detaljer i alla led i byggprocessen är fantastisk och seglingsteamet har haft goda möjligheter att löpande komma med synpunkter.

Tack vare detta års nya öppnare designregler är båttypen – Volvo Open 70 (VO70) – bredare, 2 m längre, har högre master (med 4 m) och är nästan 1 ton lättare än de tidigare Volvo 60-båtarna som använts sedan 1993. Viktminskningen är möjligt huvudsakligen för att mast, skrov och bom är byggda i kolfiber istället för kevlar och sandwichkonstruktion i glasfiber.

Ytterligare en anledning är den ställbara kölen – som utgör nästan halva båtens vikt – som enkelt kan anpassas till vindriktning och lutning. Det betyder att båten på ett lätt sätt kan få ökad stabilitet utan att tillföras vikt. På de tidigare Volvo 60-båtarna var man tvungen att pumpa in upp till 2,5 ton vatten för att kompensera för lutning. Dessutom innebär en större båt en naturlig ökning av segelytan. Bara spinnakern är 60 procent större – vilket ger en betydande kapacitet när man seglar för undanvind. Inte helt överraskande beräknas också årets race gå 21 dagar fortare än om samma bana seglades av Volvo 60-båtarna.

– En annan förbättring är rullsystemet för seglen, säger Carrington. Att rulla in segel är bra mycket mindre fysiskt krävande än det traditionella sättet att ta ner och bärga ett segel varenda gång. Det betyder att båten kan seglas med mindre besättning.

Fakta om båten

Volvo Open 70 Rule – designspecifikation:

Båtnamn: Ericsson
Båtnummer: SWE 1876
 (året då Ericsson grundades)
Båtens medlemskap: GKSS, KSSS (Kungliga segelsällskap)
Designad av: Bruce Farr, framstående båtdesigner från Nya Zeeland

Från november 2004 fram till juli har nästan 38 000 mantimmar lagts ned på att bygga båten. Bara de första sex och en halv veckorna ägnades åt att tillverka redskap och båthus. I snitt har 30 personer arbetat dag och natt med Ericssonbåten och ja, jag kan försäkra er att de är väldigt ivriga att se hur vi presterar i tävlingen, säger Carrington.

För att försäkra att alla intresserade parter kan följa tävlingen, har båten försetts med ett medicenter ombord. Med fasta minikameror och avancerad klipptröstning kan besättningen både kontrollera kameror och klippa ihop film. Och för att man ska vara riktigt säkra på att få med de riktigt dramatiska sekvenserna, finns en knapp på däck som gör att besättningen enkelt kan få igång kamerorna och automatiskt filma vad som händer – utan att tappa koncentrationen på racet. •

... ..



Att tolka vädret rätt under tävlingen är livsavgörande menar meteorolog Lage Larsson.

Vädret har den verkliga huvudrollen

Storm och stiltje. Snö och trettiofem grader plus. **Isberg och öppet hav.** I Volvo Ocean Race tävlar båtarna inte bara mot varandra – den verkliga utmaningen är att klara av vädrets makter.

Sedan Sir Alec Rose sköt startskottet för det första Whitbreadracet en solig morgon den 8 september 1973 har världshavens väder spelat tombola med havskappseglingarnas båtar. Deltagare har fallit överbord, mästare har knäckts och båtar har kapsejsat.

Allt har sitt ursprung i något människan inte kan styra. Vädret.

Att tolka det rätt är på ett sätt livsavgörande, på ett annat avgörande. För den båt som utmanar naturens krafter för mycket kan följden bli katastrofal. Samtidigt gäller det att tolka vädret och ta de rätta taktiska besluten. När allt kommer omkring så vinner

den som har läst av vädret bäst. Därför krävs meteorologiska kunskaper och information.

– Det är en viktig del av Volvo Ocean Race. Ett par felval kan betyda att en båt går från toppen till botten av fältet eller tvärtom.

Orden kommer från någon som vet. Lage Larsson är meteorolog på SVT och ägnar delar av året åt att hjälpa seglingsteam, i år hjälpte han ett America's Cup-projekt. Han har varit involverad i tre Whitbread och i det senaste Volvo Ocean Race var han meteorolog för Amer Sports två båtar.

Larsson tar en titt på tävlingsrutten och konstaterar

att det är som i alla tidigare race: alla etapper har sina utmaningar.

Båtarna vill undvika högtryckens vindstilla och solgassande väder. Vindarna finns kring lågtrycken. Det viktiga är att pricka dem på rätt sätt. Eftersom vindarna snurrar runt ett lågtryck gäller det att hitta den sida där det blåser medvind.

– Därför vill man hitta norrsidan av lågtrycken om man befinner sig på södra halvklotet om man vill österut och södra sidan om man är på norra klotet.

Generellt är det lättare att göra säkra prognoser på södra halvklotet. Där är det mindre land som påver-

Stilla havet och doldrums är det som psykar och fysiskt tar på besättningen mest

Väderregler

För denna upplaga av Volvo Ocean Race gäller att lagen får tillgång till samma väderdata från vissa bestämda väderstationer. Detta är en reaktion på 2000-2001 års tävling. Då fick meteorologin en alltför utbredd roll i och med Internets nära nog obegränsade mängd väderinformation. Nu kommer samma data sändas till båtarna minst var sjätte timme. Utöver det får ingen annan meteorologisk kontakt ske ute till havs. Förmågan att tolka den på bästa sätt blir därför avgörande, inte hur mycket data lagen kan hitta. Väderexpert ombord är navigatören. Lagen har även egna meteorologer knutna till sig, som dock inte får vara i kontakt med båtarna under etapperna.

kar vindarna. Samtidigt är de södra haven vädermässigt värst.

– För seglarna själva är Volvo Ocean Race tuffa tag i de sydliga oceanerna.

Här finns världens kraftigaste vindar runt breddgraderna 40 och 50 – "Roaring Forties" och "Screaming Fifties". Vindhastigheterna når ofta 40 knop med byar upp till 60 knop, vilket ger vågor upp mot 15 meter. Så länge båtarna har medvind tar de vågorna akterifrån och klarar då stora vågor. Båtarna kan komma upp i hastigheter över 30 knop när de surfar på vågorna. Ibland seglar de till och med ikapp vågorna. Även när de kryssar i motvind klarar de höga vågor, men seglingen är då långt ifrån trevlig.

På södra klotet vill båtarna gå så nära Antarktis som de vågar för att på så sätt korta avstånden, samtidigt som de inte får hamna på fel sida av lågtrycken. I racet finns faran att köra på valar eller bortkomna fartygscontainrar. Långt söderut löper båtarna också risken att stöta på isberg.

– Isberg är ett stort hot när båtarna kommer i mörkret med farter på 25–30 knop. Värst är så kallade growlers, isberg som bara sticker upp någon decimeter ovanför ytan. Besättningen kan se de stora isbergen, men inte growlers. De är stenhårda och kan förstöra en båt.

Den absolut tuffaste delen av racet när det gäller hård sjö är ingången mot Sydamerikas spets. Konstigt nog heter det Stilla Havet fast att det är storm, isande vindar och isberg in mot Kap Horn, världshavens mest mytomspunna plats och ibland kallad "the maritime graveyard", sjöfartens kyrkogård.

Om ingången till Kap Horn är så hårt det kan bli, är motsatsen något som är nästan lika fruktat hos havskappseglare. Stiltje.

Två gånger ska båtarna passera ekvatorns så kallade doldrums. Det är en meteorologisk term för att norra Atlantens nordostvindar möter södra Atlantens sydostvindar. Där de krockar försvinner vindarna uppåt. Kvar blir en stilla sjö.

– Stilla Havet och doldrums är det som psykar och fysiskt tar på besättningarna mest.

Medtagna seglare är en vanlig syn i hamn. Så blir det när man dansar med vädergudarna.

Svårt hitta en klar favorit

Sju båtar, men bara en kan vinna. Seglingslegenden Grant Dalton och ansedda journalisten Stuart Alexander har tipset klart. Segraren finns i kvartetten Movistar, Pirates of the Caribbean, ABN Amro 1 och Ericsson.

Grant Dalton kan kallas "Mr Världsomsegling". Meritlistan rymmer sex Whitbread/Volvo Ocean Race, varav fyra som skeppare. Han har två segrar, två andraplatser och senast kom hans Amer Sports One trea. För närvarande leder 47-åringen en nya zeeländsk satsning i America's Cup.

Han menar att det är svårare att hitta en klar favorit än i tidigare race. Detta i och med införandet av hamntävlingar, så kallade inshore races, som står för en femtedel av poängen.

Vanligtvis vinner den snabbaste båten en världsomsegling, eftersom det under långa etapper finns möjlighet att segla in tappad tid som eventuella misstag orsakat. Hamnsegling ställer helt andra krav.

– Det är lätt att segla dåligt även om båten är snabb, säger Dalton.

Legendaren tror att Telefonicas Movistar har en bra segerchans, eftersom de haft mycket tid på vattnet och har en bra besättning. Däremot sätter han ett frågetecken för deras navigationsfärdigheter.

Stuart Alexander på The Independent och en av världens mest ansedda seglingsjournalister, tror liksom Dalton att tre andra båtar har chans att vinna: ABN Amro 1, Pirates of the Caribbean och Ericsson.

– De två jag tror mest på är Movistar och Ericsson,

säger Alexander. Movistar har haft mycket tid på sjön, vilket gett dem tid att utveckla båten. Ericssons besättning har en enorm erfarenhet och är otroligt duktiga seglare. Det gör att de kommer att bli bättre och bättre ju längre racet lider.

ABN Amro 1 var först i sjön, men har en oprövd designer. Frågan är hur bra han är jämfört med världens mest erkända båtdesigner, Bruce Farr, vars båtar vunnit de fyra senaste racen och nu ritat Ericsson, Brasil 1, Pirates of the Caribbean och Movistar.

– ABN Amro 1 kan komma med överraskningar om designen är bra och besättningen kan omvandla det till poäng, tror Alexander.

Han tror att piratbåten får det svårt i början på grund av kort tid på sjön, men att den blir bättre och bättre. Dalton lägger till att skepparen Paul Cayards rutin och ledaregenskaper betyder mycket för båtens chans. Om Ericsson säger Dalton:

– Jason (Carrington) har antagligen byggt startfältets bästa båt, Neal (McDonald) kommer leda besättningen med bra hand och segla en gedigen båt.

Magnus Olsson är tekniskt ansvarig för Ericsson och i den rollen har han fattat de stora sportsliga besluten. Efter fem Whitbread/Volvo Ocean Race rinner det saltvatten i hans ådror.

– Telefonicas Movistar – that's the boat to beat. Men vi blir farliga. Vi har en bra besättning, stor erfarenhet i laget, bra struktur i projektet och båten känns bra.



Grant Dalton



Pirates of the Caribbean



Brasil 1



Premier Challenge



Movistar



ABN Amro 1

volvo ocean race: försäljningen



Hjärtat av paviljongen där Ericsson, Sony och Sony Ericsson visar interaktiva och användarvänliga konsumenttjänster.

Välkommen till Ericssons värld!

Så här ser den ut, paviljongen som är navet i hamn för vad Ericsson, Sony och Sony Ericsson har att erbjuda.

Det är till paviljongen kunder, medierepresentanter, Ericssonanställda och allmänhet bjuds in. Den kommer att ligga i hjärtat av hamnbyarna under hela stoppen.

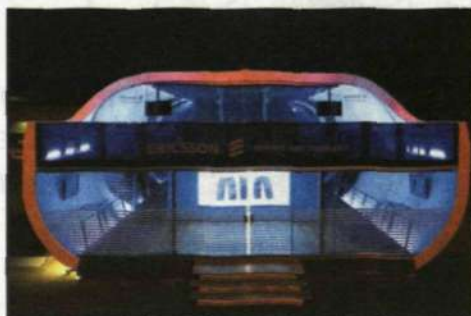
Ericssons Behdad Banian är den som ansvarar för byggnaden.

– Det är inte bara ute till havs det är spänning och dramatik i Volvo Ocean Race, vi ska ta besökarna med storm på torra land också, skrattar han.

Paviljongen är 24 meter lång, 13 meter bred och 6,5 meter hög i två plan, plus en 55 kvadratmeter stor terrass på övervåningen.

Den är uppdelad i elva zoner. Ljud, ljus, bild och annan teknik styrs separat för varje zon, vilket gör att olika närvarokänslor kan skapas.

– På nedre planet kan man genomföra demonstrationer, seminarier, workshops med kunder och mid-



Paviljongen sedd utifrån.

dagor. Det övre planet är avsett för fördjupad dialog med kunder och andra VIP-gäster, med bland annat två mötesrum, ett loungeområde och slutligen terrassen, säger Banian.

Entrézonen introducerar besökarna för konceptet Join the Race. Med demonstrationer, förstärkta på en stor LED-skärm, får besökaren se hur de kan följa

Ericsson Racing Team oavsett var i världen det befinner sig.

Nästa zon är en tio meter lång tunnel som tar besökaren rakt ut i vardagen för teamet.

– Det är 15 meter höga vågor, blåsigt, isberg. När man går där blir man nästan sjösjuk.

Tunneln leder till hjärtat av paviljongen, där Ericsson, Sony och Sony Ericsson tillsammans visar interaktiva och användarvänliga konsumenttjänster.

– Här påvisar vi den unika styrkan i familjen genom end-to-end-lösningar. Med Volvo Ocean Race som plattform visar vi affärspotentialen som finns om man tar rätt innehåll, paketerar det på rätt sätt och presenterar det för rätt målgrupp genom vår ledande teknik. Detta kommer främst att göras med mobillösningar, men också via fastnätjänster då frågan om konvergens är högst aktuell.

Avslutningsvis säger Banian:

– Paviljongen är inte bara ett mötesforum, den är ett upplevelsecentrum där du bjuds in i Ericssons värld.

Fullt drag även utan stopp

Volvo Ocean Race skapar folkfest i flera hamnar. Marknadsenhet Sydöstra Asien är ett bevis för att anställda, kunder och medier kan få uppleva tävlingen - även utan att ha båten på besök.

De flesta av Ericssons lokala bolag får inget stopp, men det blir fullt pådrag på många håll ändå. Iriani Kamaluddin, ansvarig för aktiviteterna runt tävlingen på marknadsenhet Sydöstra Asien, vill skapa något minnesvärt för Ericssons alla intressenter. Ett par exempel visar att hon och kollegorna inte legat på latsidan.

En av många kundaktiviteter är till för kunden DIGI:s anställda. Operatören har köpt MMS från Ericsson och genom en bloggävling kan de anställda skicka lyckoönskningar till Ericssons seglingsteam, priser delas ut varje vecka, och de två som enligt en topplista skickat flest MMS efter en månad vinner resor till stoppet i Melbourne.

Kunder får även åka till stopp, till exempel var Mobile One, en operatör från Singapore, med redan vid dopet av "Ericsson" i Göteborg. Det lär bli fler resor till stoppen i Kapstaden och Melbourne.

- Vi planerar aktiviteter för medier, anställda och kunder i samband med att starten går. Då visar vi film från Vigo, det blir havsanknytning och spansk tema. Vi kommer att ha demonstrationer och seminarier för kunder och media, säger Kamaluddin.

De anställda är redan, om uttrycket tillåts, ombord - trots att de inte är så seglingsintresserade. Ericssonfolk som tävlar i andra idrotter, allt från löpning till bergsklättring har förekommit, får sponsring i form av Ericsson Racing Team-kläder. I de olika länderna har de haft dopfester. Ambassadörer kommer



Iriani Kamaluddin

att utses för att anordna seglingsskolor och teambuilding-övningar. För tävlingar har man tagit fram speciella Volvo Ocean Race-kläder.

- Folk frågar om de kan få köpa sakerna för de har inte vunnit något, särskilt jackan är populär, skattar Kamaluddin.

Medialt har Ericssons deltagande redan blivit uppmärksammat.

I sydöstra Asien har man hissat seglen - utan båt. •

VOR-merchandise hittar du på:
www.yourmerchandise.com/ericsson



Fräs Jan Andersson

Bakom kulisserna i Volvo Ocean Race

Det är inte bara Ericsson-båten som ska ta sig de 31 250 sjömil från starten i Vigo till målet i Göteborg. Två containrar - på 8 ton vardera och fullastade med teknik - ska också ut på haven. Allt för att omvärlden ska kunna ta del av det senaste inom telekom.

I varje hamn dit båtarna går efter avslutade etapper finns Ericssonpaviljongen - en marknadsförings- och mötesplats för kunder, medarbetare och allmänhet. En plats där det senaste som Ericsson erbjuder visas genom olika demos. Men för att visa utbudet av avancerade tjänster krävs avancerad teknik, och en infrastruktur som stöder tekniken.

Fräs Jan Andersson är teknisk projektledare på Ericsson Demo & Events, som involveras vid stora mässor för uppsättningen av en fungerande teknisk infrastruktur.

- Det är vår uppgift att stödja marknadsbudskapen som i olika demos förmedlas till de olika intressenterna. Utan teknik, inga demos, säger han. Inför Volvo Ocean Race har vi tagit fram två nya 20 fots-containrar med den allra senaste tekniken inom mobila och fasta system. Det är de som gör paviljongen levande.

Containrarna, som blev två till antalet för att kunna gå omlott under tävlingens gång, kräver att också hamnarna har mobila och fasta anslutningar.

- Alla hamnar har inte löst detta ännu, så visst blir det en spännande tävling ur fler aspekter, säger Fräs Jan. Tidspresen är enorm på oss. Att starta en container tar sju dagar, men med uppsättning av paviljongen och till att allt fungerar, snarare tio dagar.

Som tur är tar den bara ett par dagar att packa ihop för att sedan kunna skeppa den vidare till nästa anhalt - något som också måste gå som ett rinnande vatten.

- Transporterna måste komma i hamn i tid så att tullen hinner gå igenom all utrustning, plus att utrustningen inte får skadas under transporten, säger Fräs Jan. •

Segling och sälj går hand i hand

För skeppare Neal McDonald handlar Volvo Ocean Race om att vinna. Så också för Ericsson - att vinna affärer. Här heter kaptenen Bert Nordberg.

Ericssons försäljningschef pekar på att havskappseglingen är "ett väldigt bra event" för företaget.

- För första gången får vi en mötesplats där våra kunder kan möta Sony, Ericsson och Sony Ericsson på en och samma plats. Det är himla kul och det kommer vi att göra mycket av, säger Nordberg.

Han kommer själv att finnas på plats i så många hamnar han kan. Flera andra från den högsta ledningen likaså.

- Vi kommer att träffa alla våra viktiga kunder. Det är en annorlunda och avkopplande miljö, vilket gör det hela mer informellt. Det finns inget bättre sätt att träffa kunder, säger han och fortsätter:

- Racet blir attraktivt för dem, inte bara som ett nöje, utan också för att vi kan träffa dem och prata om utveckling av deras nät, 3G, hur branschen ser ut i dag och i framtiden.

Volvo Ocean Race är en strategisk investering där målet är att driva företagets affärer. Denna plattform är samtidigt en kostnadseffektiv investering för att stärka vårt varumärke, berättar Nordberg.

En snabbresumé av Ericssons värderingar visar att de stämmer väl överens med vad som gäller för hela den sportsliga apparaten runt båten Ericsson.

Professionalitet - utan proffs till havs och på land går skutan under.

Respekt - för att klara utmaningen ute till havs krävs ömsesidig respekt för varandra och framför allt för naturens krafter.

Uthållighet - utan psykisk och fysisk sådan går det inte att klara av seglingens Mount Everest-expedition.



Bert Nordberg

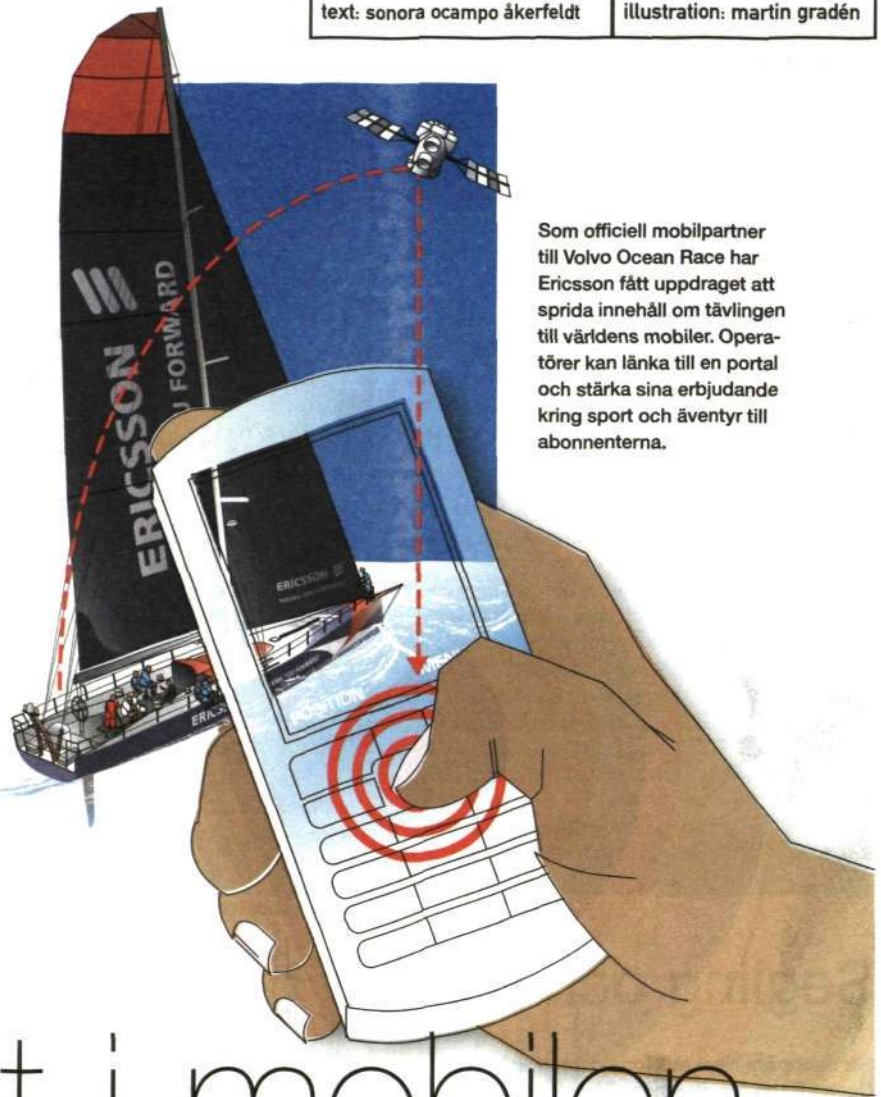
- Segling är som att bygga telenät: det är helt beroende av lagarbete. Ingen är viktigare än någon annan, tillsammans fungerar allt. Man måste agera som ett team och som ett Ericsson". •

Volvo Ocean Race: Mobilportalerna

text: sonora ocampo åkerfeldt

illustration: martin gradén

Samtidigt som seglingsteamet laddar inför startskottet i Volvo Ocean Race, ordnar Ericsson så att publiken ska kunna **följa äventyret i mobilen**. Inspelat material från båtarna är ett exempel på vad folk kan få till sina telefoner genom en mobilportal.



Som officiell mobilpartner till Volvo Ocean Race har Ericsson fått uppdraget att sprida innehåll om tävlingen till världens mobiler. Operatörer kan länka till en portal och stärka sina erbjudande kring sport och äventyr till abonnenterna.

Följ racet i mobilen

Eric Frisk. Ericsson Mobility World Innovation, berättar att det finns två portaler för mobiltelefoner kopplade till Volvo Ocean Race. Den ena är en spegelbild av Ericssons webbplats för Ericsson Racing Team, ERT. Den fokuserar främst på Ericssons affärsmissiga budskap och att främja ett internt sug efter tävlingen.



Eric Frisk

– Den riktar sig till Ericssonanställda, kunder och partners och ger goda möjligheter att demonstrera innovativa tjänster som ännu inte är ute på marknaden, säger han.

Den andra portalen riktar sig till en bredare publik. Som officiell mobilpartner till Volvo Ocean Race har Ericsson fått uppdraget att sprida innehåll om tävlingen till världens mobiler.

– Slut användare med intresse för äventyr och segling vill ha information om tävlingen, säger Frisk. Operatörer kan länka till portalen och stärka sina erbjudanden kring sport och äventyr till abonnenterna.

Det huvudsakliga innehållet på den breda mobilportalen blir data som samlas in från själva båtarna, material som tävlingsorganisationen äger rättigheterna till. Varje båt har tio kameror ombord och besättningarna måste inom bestämda tider se till att bilder, ljudinspelningar, videoklipp och text sänds till

organisationens mediacentrum, som sedan skickar ut det via olika mediekanalet. Allt från text och bild till TV-liknande streamingtjänster kommer att finnas mobil.

Frisk berättar att Ericsson är engagerat för att sköta allt end-to-end: sköta tekniken, ta hand om det innehållsmässiga arbetet med att anpassa materialet till den mobila kanalen, publicera det, sköta integrationen för operatörer och göra mobilen till en säljkanal.

För att marknadsföra portalen testas man ett nyskapande sätt. Tanken är att slut användarna själva blir så engagerade att de lockar med sina vänner. För att nå största möjliga spridning kommer därför olika tjänster finnas som är bra att skicka vidare, såsom tävlingar, vadslagning, omröstningar och spel.

– Allt handlar om äventyret – en verklig utmaning för en människa i en extrem miljö. Vi vill fånga en bit av den upplevelsen åt slut användarna.

För att så många som möjligt ska få tillgång till mobilportalen måste den gå att använda med de flesta telefoner.

– En del tjänster kräver vissa tekniska förutsättningar, som Java för att spela spel, men generellt sett kan nästan vilken telefon som helst få något innehåll.

Slut användaren kan gå in på portalen för att läsa de senaste nyheterna, kolla bilder och streama eller ladda ned korta videoklipp. De kan även abonnera på SMS med dagliga nyheter och uppdateringar om väder och båtarnas position.

Det innehåll som kommer från båtarna kommer inte att kosta något extra. Användarna betalar endast för trafiken, vilket sköts olika av olika operatörer. Däremot kan saker som online-tävlingar komma att kosta extra. Det viktiga är att kostnaderna inte bör avskräcka, menar Frisk. Han påpekar vidare att mobilen inte är tänkt att ersätta andra mediekanalet.

– Mobiltelefonen ger en annan sorts upplevelse – den är direkt och interaktiv. Den är ett komplement till datorn och TV. Den kan tipsa om andra mediekanalet genom meddelanden som "läs mer på webben" och "se dokumentären på kanal X".

Ericsson vill ordna en trevlig seglats, från box till telefon.

– Vi försöker göra så att slut användarna får en skön upplevelse utan störningar. Du når portalen via mobile.ericsson.com eller klicka på <http://mobile.ericsson.com/racing>. Från och med 1 november är alla tjänster tillgängliga på portalen.

Mer info om VOR:
www.ericssonracingteam.com,
www.volvoceanrace.org, ERT INSIDE

Om du vill anmäla dig på portalen skicka ett sms med texten "join" till +46 737 49 49 49