

Båtliv



Nr 6 • 2011 Pris 40 kr

MEDLEMSTIDNING FÖR SVENSKA BÅTUNIONEN – EUROPAS STÖRSTA BÅTTIDNING

*Stora prisskillnader på motordelar
Säker navigation i mörker*

**BÅTKULTUR PÅ ISLAND
SMYGARBÅT FÖR SKÄRGÅRDEN**

www.batliv.se

Hjertmans

Julkampanj - till den 14 januari 2012



3 750.-

Nr 7997-21 (4390.-)

Varmvattenberedare 20L
Ytterhölje i grålackerat stål. Rostfri insida.
Inkl termostatblandare!



3 790.-

Nr 4798-6 (4290.-)

Inklusive vinklad monteringskonsoll värde 389.-
Kylaggregat Isotherm
Compact Classic 2006



Nr 4782 (1890.-)

1 590.-

Vattentoalett Jabsco
Standardsits. Mått B45xD43xH34cm



8 990.-

Nr 5937-1000
(11780.-)

Ankerspel Pro 1000
Pris inklusive fjärrkontroll 5936-20!
Kampanjpris exl. kontroll 7990.-



Nexuspaket Hjertmans
Multiinstrument med
loggare och
trådlös vindgivare!
(5680.-) Nr 5385-043+5385-922

4 990.-



**Uppblåsbar
väst 70C**
Med sele, automatik.
Nr 8013-3 (890.-)

690.-



Nr 5631-1000 (995.-)

**Bärbar VHF
Nexus NX1000**

695.-

Garmin GPSMAP 620
Pekskärm, 5" display (5980.-) Nr 5627-4525
Beställ nu, leverans jan/feb 2012!

4 690.-



**Raymarine
Raychart A50**
5" display.
(4990.-) Nr 5360-50

3 995.-



7 490.-

**Ström-
bildare**
Kasco De-Icer

Nr 7969-3400 (8590.-)



1 190.-

Nr 5631-325 (1748.-)

Bärbar VHF HH325
Inklusive Hi-Flexantenn!



1 990.-

LED-TV 16"
12V/220V. Polvändningsäkrad.
Uttag för CA-modul,
inbyggd DVD-spelare

4 390.-

Nr 4838-0 (4990.-)

Gasolspis SMEW
Gasolspis i rostfritt med emaljerad ugn.
Elektrisk tändning.

Nu kommer snart julrealistan i brevlådan, eller ladda ner från www.hjertmans.se

Butiker: Sundsvall · Göteborg · Helsingborg · Västerås · Stockholm · Karlstad

Webbshop: www.hjertmans.se · 060-64 17 00 · info@hjertmans.se

Framgångar för sjösäkerheten

Transportstyrelsens beslut att satsa på att utreda olyckor inom båtlivet är ett stort steg i rätt riktning. Det känns skönt att en myndighet gör något så positivt för oss båt-åkare och seglare.

Beskedet att en person ska jobba med utredningar om olyckorna på professionell nivå är verkligen välkommet. Ännu bättre blir det när en person som Jonas Ekblad blir den första på den här tjänsten. Som pionjär inom haveriutredningar för fritidsbåtar har han chansen att lägga nivån helt rätt inför framtidens arbete och med hans gedigna bakgrund är han som klippt och skuren för jobbet.

En annan satsning som är positiv för sjösäkerheten är den nya egenkontroll som SBU:s Tekniska kommitté drar igång. Den bygger helt på eget ansvar och att det går att lita på den enskilda båtägaren.

Egenkontrollen har förutsättningarna att bli en modern uppföljare till den frivilliga säkerhetsbesiktningen, som tyvärr för en tynande tillvaro. Låt oss hoppas att egenkontrollen är vad båtfolket vill ha.

Sjöfartsverkets nya generaldirektör – Ann-Catrine Zetterdahl – är ytterligare ett hopp för båtfolket. Hon har egen fritidsbåt och lever i skärgården på sommaren, något som hon troligen har i bakhuvudet när hon tar beslut på det stora verket. Därmed har hon förhoppningsvis också känslan för vad båtfolket behöver.

Läs mer om de här nyheterna i detta nummer av Båtliv.

Lars-Åke Redéen
Chefredaktör



Lars-Åke Redéen
CHEFREDAKTÖR

Båtliv

CHEFREDAKTÖR OCH ANSVARIG UTGIVARE:

Lars-Åke Redéen, Östra Vittusgatan 36, 371 33 Karlskrona. Tel 0455-297 80, kl 9-12. E-mail

Lars-Ake.Redeen@batliv.se

SBU:s REDAKTIONSKOMMITTÉ: Lasse Bengtsson

(ordf.), Anne Adre-Isaksson, Bengt Anderhagen, Lars Afzelius, Bo Wernlundh

MEDARBETARE: Anders Sellin, Tommy Norin, Roland Brinkberg **ISSN 0282-3934:**

Svenska Båtunionen (SBU) är riksorganisationen som tillvaratar och främjar båt-klubbens och båtfolkets intressen. SBU består av 26 regionala båtförbund med 889 båtklubbar och över 161 000 medlemmar. Som medlem i en SBU-ansluten båtklubb betalar du för tidningen Båtliv i din avgift. **ADRESSÄNDRINGAR:** Görs till din egen båtklubb. **SVENSKA BÅTUNIONEN OCH PRENUMERATIONSÄRENDE:** Af Pontins

väg 6, 115 21 Stockholm. Tel 08-54 58 59 60. Fax 08-54 58 59 69. E-mail info@batunionen.com, www.batunionen.com **PRENUMERATION:** 200 kr/6 nr. Bg. 5689-6129

(SBU). Norden och Europa 380 kr. **TS-KONTROLLERAD UPPLAGA:** 147 100 (TS 2010) **FÖRETAGSANNONSER:** Chrismark AB. Kristoffer Stureson. Tel 0455-579 90,

0709-60 48 11. Fax 0709-60 45 01. E-mail Kristoffer.Stureson@batliv.se. Michael Stenquist, Tel 08-551 161 90, 0761-84 48 48. E-mail Michael.Stenquist@batliv.se

PRODUKTION: Lotta Ivarsson, Lilo Media. E-mail: Lotta.Ivarsson@batliv.se **TRYCK:** Sörmlands Grafiska AB, 2011. **NÄSTA NUMMER:** 24 februari **OMSLAGSBILD:** Volvo Ocean Race. Foto: Ian Roman.

Eventuell vinstskatt betalas av vinnaren.

SENASTE NYTT: www.batliv.se



Innehåll nr 6 • 2011



31

Dags att nominera nästa års båtcompis!

- 4 Volvo Ocean Race har startat
- 8 Båtpolitik och debatt
- 10 Nyheter i korthet
- 14 Bottenfärger på tapeten
- 17 Tävla med Båtliv
- 18 Radar med bredband
- 19 Årets Båtklubb vinner 100 000 kr
- 20 Scandinavian Boat Show 2011
- 22 Båtkultur på Island
- 24 Smygarbåt för skärgården
- 31 Tummen Upp 2012
- 32 Ordföranden har ordet
- 33 SBU-nytt
- 38 Navigationstävling
- 40 Laurinkryssare på renovering, del 2
- 48 Sjösäkerhet med Bengt
- 50 Böcker för båtfolk
- 52 Nytt flaggskepp från Honda
- 54 Motorblocket

www.batliv.se

Båtfolkets egen tidning

Båtliv är medlemsorgan för Svenska Båtunionen, riksorganisationen för Sveriges båtklubbar. Du som är medlem i en båtklubb får tidningen som en del av ditt medlemskap.

www.batunionen.com



Högre säkerhet i

Starten av Volvo Ocean Race i början av november blev dramatisk. Efter mindre än två dygn hade två av de sex deltagande båtarna tvingats bryta. Hårt väder, grova sjöar och materialfel medförde både mastbrott och läckande skrov.

Text: Lasse Bengtsson Foto: Ian Roman/Volvo Ocean Race

Ändå är just säkerheten ombord på VO 70 båtarna extremt väl genomarbetad.

I Alicante, på spanska sydostkusten, har tävlingen hemmahamn och sitt högkvarter sedan tre år tillbaka. Där finns också något som Knut Frostad, högste chef för tävlingsorganisationen, kallar "kontrollrummet".

I detta rum finns dygnet runt en rad specialister, piloter, sjöräddare, sjukvårdskunniga och tekniker på plats. De är uppkoppla-

de mot varje tävlande båt via en mängd TV-kameror (sex stycken), mikrofoner och olika slag av givare, flera GPS, loggar etc.

Det är en minutiös övervakning. Ta till exempel ansättning av mastens rigg, där kan specialisterna i kontrollrummet när som helst kontrollera spänningarna...

Men Knut Frostad är ändå

inte helt nöjd:

– Vi räknar med att till nästa tävling – om tre år – finns det nya typer av underkläder framme som via elektroniska givare rapporterar bärarens hälsoläge.

Att kontrollerna av båt och besättning är nödvändiga visar de incidenter som inträffar med jämna mellanrum. Att då snabbt kunna ge hjälp till en besättning som befinner sig tusentals sjömil från närmaste kust och dessutom i mycket hårt väder fordrar noggrann planering och goda resurser.

– Vårt kontrollrum arbetar i ständig kontakt med olika militära övervakningscentraler, konstaterar Knut Frostad. Vi kan därför hela tiden hålla koll på våra besättningsars hälsa och säkerhet.



Pelle Pettersson var med i de inledande Legends Race. Bland övriga svenskar fanns Mange Olsson och Roger Nilsson.

Det blev en dramatisk start i Alicante. Trots att världens bästa skeppare förde befälet var det tufft för de sex teamen att komma igång på den första delsträckan i Volvo Ocean Race 2011–2012.

Volvo Ocean Race



Team Abu Dhabi bröt masten efter bara några timmars segling. Men teamet vägrade ge upp och tog sig till hamn för att snabbt byta till en ny mast.



Även artisten September fick möjligheten att styra en VO70.



Prins Carl-Philip var med ombord på Puma Ocean Racing i inport race i Alicante. Här syns han tillsammans med skepparen Ken Read.



Spanska Camper är en av toppbåtarna i racet.

Sjörövare avskräcker i varma farvatten

Den andra delsträckan av Volvo Ocean Race startar från Kapstaden i Sydafrika 11 december. Målet är Abu Dhabi i Förenade Arabemiraten dit båtarna kommer en månad senare, 12 januari 2012.

Text: Lasse Bengtsson Foto: Lasse Bengtsson/Ian Roman/Volvo Ocean Race.

Sträckan – 5 430 nautiska mil lång – går genom Indiska Oceanens västra del. Det är numera ett av allra farligaste farvattnen en segelbåt kan ge sig in i.

Problemet är förstås sjörövar-

na från Somalia. Den tiden då de slog till från småbåtar är förbi. Idag har de stora depåfartyg och kan operera långt ut till havs, ända bort till Sri Lanka.

Kommendör Magnus Lünings vid svenska försvarsstaben känner väl till förhållandena:

– För närvarande sitter drygt 600 sjömän fångna som gisslan hos piraterna, säger han. Detta är absolut inte ett hav som segelbåtar skall ge sig ut på.

Den svenska marinen har tidigare haft insatsstyrka i Adenviken och delar av Indiska Oceanen för att hålla efter sjörövarna.

– En segelbåt med kolfiberskrov – VO 70-båtar till exempel – har inte mycket sätta emot om piraterna skulle öppna eld, konstaterar kommendör Lünings.

Tävlingsledningen för Volvo Ocean Race, med vd Knut Frostad i spetsen, är förstås väl



I kontrollrummet vid Volvo Ocean Race högkvarter i Alicante har personalen full kontroll över vad som händer på varje deltagande båt.

medveten om faran för de tävlande båtarna:

– Efter starten från Kapstaden och på hemlig destination samlas de tävlande båtarna för att lastas på ett specialfartyg. Varje team har därför fått tillverka speciella vaggor för sina respektive skrov. Utanför Abu Dhabi – än en gång på hemlig plats sker sjösättning och båtar seglar in i hamn.

Vid starten på den tredje etappen – mot den kinesiska staden Sanya som ligger 4 600 nau-

tiska mil bort – äger samma procedur rum igen. Ett specialfartyg för bort tävlingsbåtarna från de piratfarliga havsområdena

– Självklart har detta varit föremål för många och långa förberedelser, konstaterar Knut Frostad

– Det är heller inte någon bilig lösning. Men den är nödvändig – det är alla inblandade överens om. Likaså är plats och tid för lossning de deltagande båtarna en väl bevarad hemlighet.



Norrmannen Knut Frostad, som är vd för Volvo Ocean Race, har varit med om att utveckla tävlingen flera nivåer. Under hans tid har Volvo Ocean Race blivit mycket mer tillgängligt för alla intresserade.

SEX TEAM TÄVLAR JORDEN RUNT

Sex team är med i den här upplagan av Volvo Ocean Race. Det bär för en mycket intressant seglingstävling.

Text: Lars-Åke Redén

I tidigare upplagor av denna världens tuffaste havsskappsegling har det oftast funnits skandinaviska eller svenska seglare med bland deltagarna. Den här gången är det annorlunda eftersom tävlingen seglas helt utan skandinaviska team, men det finns ett par svenska seglare på båtarna.

Volvo Ocean Race blir knappast mindre intressant för det. Den här tävlingen är unik vad gäller möjligheterna att följa seglingen från land.

Det bästa alternativet är via Internet. Både tävlingens egen hemsida och den app (för iPhone och Android) som är tillgängliga gratis servar med all information man kan behöva.

Ombord på varje båt finns det allra senaste inom HD videoteknik. Varje båt har sedan förra upplagan av Volvo Ocean Race en mediaperson ombord, vilket innebär att servicen är på topp.

Här är adresserna till de deltagande teamen:

Team Sanya:

www.teamsanya.com

Abu Dhabi Ocean Racing:

www.volvooceanraceabudhabi.com

Groupama Sailing Team:

www.cammass-groupama.com

Puma Ocean Racing:

www.puma.com/sailing

Team Telefónica:

www.teamtelefonica.com

Camper:

www.camper.com/en/volvo-ocean-race

Volvo Ocean Race hemsida:

www.volvooceanrace.com



Här är de hamnar som båtarna i Volvo Ocean Race 2011-2012 besöker:

Alicante
Kapstaden
Abu Dhabi
Sanya
Auckland
Itajai
Miami
Lissabon
Lorient
Galway

ENKELT, TRYGGT & PROFFSIGT



Glöm försäkringen och unna dig avkoppling på sjön!

Svenska Sjö är ett bolag som försäkrar båtar. Ett bolag du kan lita på och som är enkelt att ha att göra med. En generös skadehantering, inga överpriser och ett genuint båtintresse är vad som gäller.

Vill du ha en ännu bättre deal? Det kan du få också. Via vårt samarbete med Gjensidige kan du få ett förmånligt försäkringsskydd för din bil och ditt hem också. Självklart får du helkundsrabatt! Och kan koppla av fullt ut när du är på sjön.

Ring 08-541 717 50!



Svenska Sjö

FÖRSÄKRINGEN DIN BÅT FÖRTJÄNAR!
www.svenskasjo.se • 08-541 717 50

Lasse Bengtsson är båtpolitisk skribent i Båtliv. Han är även krönikör med frihet att framföra sina egna åsikter om svensk båtpolitik.

Klart skepp!

”Klart skepp!”

Så lyder det ombord på ett örlogsfartyg när det gör sig redo för strid. Kanske är det ropet som bör ljuda runt om i Båtlivssverige. Det fria livet på hav, i sjöar och skärgårdar, hotas av ett bombardemang av lagar, förordningar och regler som dessvärre oftast lider stor brist på kännedom eller kunskap om vad båtliv egentligen är.

Låter det här bombastiskt?

Jag skriker ”Klart Skepp!” ändå.

I Sveriges Riksdag skrivs det motioner mot (obs!) båtlivet som aldrig förr. Andra myndigheter tar fram märkliga och bisarra förordningar som alla har det gemensamt att de tar bort det personliga ansvaret och i stället – ofta – nykriminaliserar oss.

Ta till exempel 0,2 promilleregeln om sjöfylleri.

Lasses krönika

Under senaste 30 åren har det sammanlagt lämnats in 71 motioner till Riksdagen i detta ämne. I huvuddelen av dem utpekas båtmänniskorna som asberusade, ansvarslösa och allmänt farliga för omgivningen. Hårda tag vill man ha...

Ofta blandar motionärerna samman båt och bil med häpnadsväckande resultat...

Sjöfyllerimotionerna fortsätter. Men nu verkar det faktiskt som om det finns en del som vill veta vad resultatet av fyllelagarna egentligen blivit.

Ofta talas det om ”gott sjömanskap” i motionerna.

Sanningen är att det inte finns någon klar och tydlig definition av det uttrycket. År 1914 skrev kommandörkaptenen Emil Smith följande definition i sin bok, Nautisk Ordbok:

”Sjömanskap; de egenskaper som böra pryda en sjöman, eller fullständig kännedom om det, som rör fartygs rigg och skötsel”.

Inte blir man klokare av det...

Ändå förekommer uttrycket ”gott sjömanskap” även i juridiska sammanhang.

Jegreliusinstitutet för Grön Kemi har på Naturvårdsverket uppdrag tittat närmare på båtfolkets toabekymmer. Jag skall bara saxa en enda mening ur denna stora rapport:

”...det är inte en båtfråga utan en landfråga då endast ca 25 000 båttoaletter regelbundet användes. Detta motsvarar endast 3 (tre) procent av den totala fritidsbåtflottan i Sverige 2010.”

Vem snackade om att slå ihjäl flugor med stekpannan?

Det sägs att vi båtmänniskor struntar i vad saker och ting kostar när det gäller båten. Läs artikeln i detta nummer om priser på motordelar – det finns uppenbarligen företag som verkligen tagit till sig den sanningen...

Slutligen; en efterlängtat order på slag-skeppet lyder:
Eld upphör!
När kommer den...?



LASSE BENGTSSON

Maila gärna dina åsikter om båtpolitik:

Lasse.Bengtsson@batliv.se



Flera motionärer i riksdagen vill utreda effekten av den nya promillegränsen till sjöss.

Riksdagsmän promillelagen

Än en gång lämnar socialdemokrater och vänsterpartister in motioner till Sveriges Riksdag och begär att båtregister och båtskatt ska införas i Sverige.

Sammanlagt sju motioner som rör båtlivet har nu inkommit och det går en klar skiljelinje mellan opposition och allians.

Text: Lasse Bengtsson

Den ena sidan vurmar för förbud, skatter och register medan den andra sida främst vill att 0,2 promillelagen nu måste utvärderas.

En enda motion har en direkt positiv inriktning. Det är moderaterna **Lars Hjelmred** och **Lars-Arne Staxäng** som i sin motion vill att riksdagen ska införa lättare och enklare bestämmelser för segling med så kallade

traditionsfartyg och större fritidsbåtar som används i samband med utbildning.

Den skånska socialdemokraten **Hillevi Larsen** vill ha både båtregister och registeravgift. Hennes skäl känner vi igen, det är samma gamla visa om att det blir enklare att spåra upp stulna båtar, varför ska båtar slippa undan skatt när bilar och husbilar beskattas...



vill utvärdera till sjöss

Socialdemokraten **Anna Wallén** tycker att nu kan det vara dags för ett båtkörkort, ett sådant skulle förhindra olyckor och andra tillbud på sjön.

Marie Engström (V) kräver skatt på fritidsbåtar. Detta skulle, enligt henne, kunna innebära sänkt skatt på alkylatbensin. Samtidigt vill hon höja skatten på både bensin och diesel.

Motiven för de begärda åtgärderna är de gamla vanliga, fritidsbåtarna måste "betala kostnaderna för sjöräddning, haverier, miljöpåverkan och delar av infrastrukturkostnaderna."

Moderaterna **Johnny Munkhammar** och **Eliza Roszkowska Öberg** vill med sin motion att regeringen ska utvärdera bestämmelserna om sjöfylleri. Lagen har

nu gällt under två säsonger och tiden bör därför vara mogen för en utvärdering för att se om den skärpta lagstiftningen har gett den eftersträfvade effekten ...

Lars Beckman, även han Moderat, är inne på liknande tankegångar sin motion.

"Det föreligger ett behov att göra en översyn kring lämpligheten i detta (0,2 promille) eftersom förutsättningarna på sjön på många sätt skiljer sig från våra vägar", konstaterar motionären.

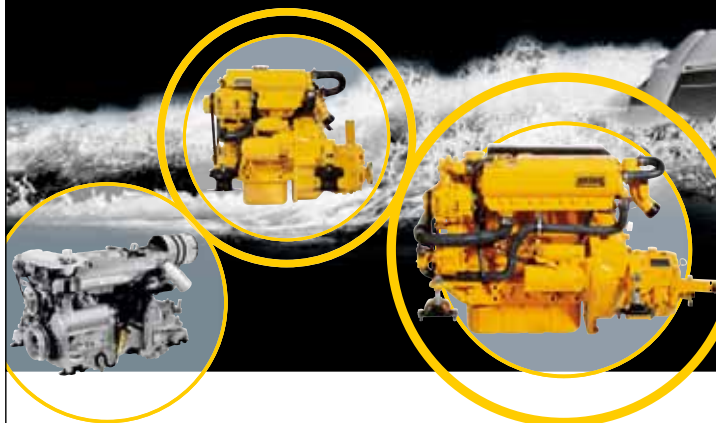
Isabella Jernbeck (M) vill att regeringen gör en översyn av sjöfyllerilagstiftningen. Hon anför bland annat att lagstiftningen upplevs som ett problem och att många frågar sig om det övergripande syftet med lagstiftningen verkligen uppnås.



vetus

www.vetus.se

GE DIN BÅT NYTT LIV!



Kontakta din närmaste återförsäljare för en bra offert

Holländska **VETUS** har under mer än 30 års tid marinkonverterat slitstarka motorer. Genomtänkt design med utmärkt materialval: Topplöck i gjutjärn och avgaskrök i brons. Motorerna baseras på välkända Mitsubishi, Hyundai och Deutz. Finns i effekterna 11-286 hk, med backslag eller adapter för VP110S samt 120S/SB samt nytt drev från ZF.

VETUS har ett stort tillbehörsprogram för kompletta motorinstallationer, bogpropellrar, styrningar, tankar etc... beställ VETUS tillbehörs katalog 2011



ÅTERFÖRSÄLJARE VETUS DIESEL: ARBOGA: Lunger Båt & Trä, tel. 0589-53015
ASKERSUND Norra Vättern Marin, tel. 0583-711000 **GOTLAND** Färösunds Marina & Hotell AB, tel. 0498-221662 **GREBBESTAD** Grebbestad Varv AB, tel. 0525-724400 **GÄVLE** LandMarin i Gävle AB, tel. 026-195210 **GÖTEBORG** Tånguddens Båt & Motor, tel. 031-298710 • V.O: Teknik, tel. 031-966298 **GRYT** Gryt Brygga Marin, tel. 0123-40835
HELSINGBORG Båtservice Helsingborg, tel. 0702-835116 **HENÅN** Bernova Produktion AB, tel. 0304-39341 • Härnösand Dahlman Marin, tel. 0611-55 66 66 • Jönköping SM Marin, tel. 036-120095 • KALMAR Båthuset, tel. 0480 - 27842 **JÖNKÖPING** SM Marin, tel. 0707-272926 **KUNGSBACKA** Onsala Båtservice, tel. 0300-15331 **KUNGSÖR** Kungsörs Båtservice, tel. 0227-10132 **LAHOLM** Join Me AB, tel. 0430-14200 **LIMHAMN** JF Marin, tel. 040-154950 **LINKÖPING** Linköpings Marinmotor Försäljnings AB, tel. 013-140337 Lomma Oscars Varv Lomma AB, tel. 040-41 2622 **LULEÅ** Granec Maskin AB, tel. 0920-228025 Lysekil Wilén Marin AB, tel. 0523-12340 **NORRKÖPING** Kvarsebo Båtar AB, tel. 011-396019 **NORRTÄLJE** Bergshamra Varv, tel. 0176-262068 • Nya Service Varvet Rosättra, tel. 0176-294921 Nyköping Spellagens Marinbutik AB, tel. 0155-217511 **OSKARSHAMN** Oskarshamn Marina, tel. 0491-777 60 • Fiegholms Marin AB, tel. 0491-31400 **OXELÖSUND** Oxelösunds Båtservice AB, tel. 0155-30827 **RAMDALA** Trosgråds Motorservice, tel. 0455-41143 **SÖDERTÄLJE** Albinhallen, tel. 08-55080450 **STOCKHOLM** Resarö Marinmotor, tel. 08-54137810 • Duvholmens Varv AB, tel. 08-7671605 • Johan Hallsten Marinservice AB, tel. 08-7181205 • Lidingö Nautic Marine&Motor, tel. 08-766 40 10 • Mobil Marin Motorservice, tel. 0703-723222 • Per Olsen Marin AB, tel. 08-50033470 • Täby Motor AB, tel. 08-7686100 • Virgula AB, tel. 08-7020052 • Värmdö Båtservice AB, tel. 08-57168300 • Ålstens Marinteknik AB, tel. 08-266968 **SMEDJEBACKEN** Båtschopen Smedjebacken AB, tel. 0240-74040 **TROSA** Trosavarvet AB, tel. 0156-12139 **UPPSALA** Regal Marin, tel. 018-324060 **VARBERG** Eliassons Båtservice AB, tel. 0340-16805 **VIKBOLEND** Kvarnbergets Marin, tel. 0125-20036 **VÄSTERVIK** Vituddens Båtservice AB, tel. 0490-15854 **VÄSTERÅS** Båtservice, tel. 021-122301 **ÅHUS** Åhus Marina AB, tel. 044-247000 **ÅMÅL** Dalbobbåtar, tel. 0523-10200 **ÄNGELHOLM** Skåne Marin AB, tel. 0431-20300 **ÖREGRUND** Öregrunds Båtservice AB, tel. 0173-30423 **ÖRNSKÖLDSVIK** Öviks Marina, tel. 0660-58270 **ÖSTHAMMAR** Matton Marin AB, tel. 0173-21400

VETUS AB, Hörnåkersvägen 12, 183 65 TÄBY • info@vetus.se
Tel. 08-544 442 70, Fax 08-544 442 79 • www.vetus.se

BÅTMÄSSOR I GÖTEBORG OCH STOCKHOLM

Båtmässan i Göteborg är öppen 4–12 februari. Förutom själva båtmässan med alla sina nyheter blir det också en Kustkonferens, som hålls 7 februari. Mässans hemsida:

www.batmassan.se

Båtmässan Allt för sjön i Stockholm håller öppet 2–11 mars. Mässans hemsida:

www.alltforsjon.se

MARINA LÄROVERKET BÄST I STOCKHOLM

Marina läroverket i Danderyd toppar listan över Storstockholms gymnasier i Sveriges kommuner och landstings (SKLs) "Öppna jämförelser – gymnasieskola 2011" i Sveriges 290 kommuner.

Marina läroverket i Danderyd har funnits i 19 år, erbjuder marinbiologi-, ledarskaps- och marinteknikprogram för cirka 450 elever. Att blanda teori och praktik är skolans pedagogiska grundidé.

www.marinalaroverket.se

NY MILJÖTEKNIK FÖR TOALETTFALL

2014 blir det förbjudet för fritidsbåtar att släppa ut sitt toalettavfall i vattnet. Nuvarande förslag till lagtext grundar sig till stor del på att båtar med fast toalettinstallation ska försees med ett vattenspolande system.

I en färsk rapport visar Jegreliusinstitutet att det finns många alternativ till vattenspolande system, men att dessa inte kommer att uppfylla lagen.

– Rapporten visar att till exempel förbränningstekniker är en möjlig väg att gå. De ökar chanserna att lagen efterlevs eftersom fekalerna bränns upp och därmed inte kan dumpas i sjön illegalt. Dessutom innebär de kostnadsbesparingar då det inte behövs några mottagningsanordningar i land.

Fritidsbåtsbranschen själv ser stor utvecklingspotential i ny miljöteknik, men är samtidigt bekymrad eftersom den kommande lagen, på grund av kravet på en uppsamlingskärn, verkar hindra för andra alternativ, säger Erik Noaksson, projektledare för studien vid Jegreliusinstitutet för tillämpad Grön kemi.

www.renbotten.nu



Ny stor daycruiser från finska AMT

AMT utökar sitt modellprogram med en ny, stor daycruiser 2012. AMT 230 DC är det nya flaggskeppet och representerar AMT:s nya stylingkoncept, både vad gäller design och färgval. Tack vare sin mångsidighet är AMT 230 DC väl lämpad för både dagsturer och längre utflykter.

Mått: 6,80x2,60 m. Motor: 150–300 hk (max 300 Hk). Vikt: 1 350 kg.

www.suzukimarin.se



Nord West köpte Najadvarvet

Det blev till slut Nord West Yachts, som ägs av Benny Martinsson (bild), som köpte Najadvarvet. Nord West ska driva Najad vidare medan ett par andra företagare som också ingick i köpargruppen inriktar sig på reparationer och vinterförvaringar. Maxi Yachts, som också ingick i köpet, kommer troligen att säljas.

www.nordwest.se



Bavaria förnyar sig med italiensk designhjälp

Bavaria slår till med en helt nydesignad serie med båtar. Sedan tidigare har Bavaria ett pågående samarbete med BMW Design, men nu vill det tyska företaget hitta nya idéer och vänder sig därför till det italienska designföretaget Too Design studio. De första modellerna i serien ska lanseras våren 2012.

www.bavariasverige.se

Så fungerar haken

I nr 5 skrev vi om en "Hake som räddar liv vid Y-bommar".

Denna hake hängs på själva Y-bommen och blir då ett extra steg i vattnet för den som behöver ta sig upp. Haken skruvas fast på bommen. Utförliga instruktioner finns på företagets hemsida.

www.livhanken.se



Produktvarning

CM Hammar har gått ut med ett tillkännagivande om deras utlösare till uppblåsbara liv- och räddningsvästar. Om du har en liv- eller räddningsväst tillverkad innan 2006 som inte har blivit kontrollerad nyligen så rekommenderar företaget att du kontaktar närmsta auktoriserade servicestation.

www.cmhammar.com



Båtkikare med digital kompass

Magnipro 7x50 Naval från Gunnar Olsson Foto är en modern båtkikare med sju gångers förstoring och en 50 mm frontlins. Kikaren är förseglad och gasfylld, vilket gör den helt vattentät och imfri.

Fördelar som inbyggd digital kompass med belysning som tänds automatiskt när det är mörkt och en streckskala som möjliggör avståndsbedomning kännetecknar den nya kikaren. Den är utrustad med individuell fokusering, vilket innebär att den ställs in för användarens ögon en gång för alla. Den inställda skärpan finns sedan alltid där, från cirka 20 meter till oändligt. Extra stora okular gör dessutom att kikaren fungerar utmärkt att använda med glasögon eller solglasögon.

Pris 3 400 kr.

www.gofoto.se



Nya normer för VHF

ETSI (European Telecommunications Standards Institute) är det Europeiska organ som ansvarar för de standarder för radio som används i fartyg och båtar i Europa. De har utfärdat nya normer som skulle uppfyllas av tillverkare och importörer av marin VHF med DSC Klass D senast 1 juni 2011. Sailor 6215A VHF DSC D uppfyller alla de nya kraven.

www.cordland.se



Miljövänlig förvaring med båtlyft

En båtlyft gör att båtlivet blir enklare med mindre underhållsarbete och färre skador.

Flexibel Marines stolpflyftar skapar nya möjligheter för såväl båt- och fastighetsägare som marinor och båtklubbar. Y-bom och boj blir överflödiga med liften och båten kan sjösäddas utan bottenfärg.

www.flexibelmarine.se

PathAway för Android

Nu kan den som har en Android-enhet använda "riktiga" sjökort i sin mobiltelefon eller läsplatta. Företaget Muskoka Teck Inc. har släppt sin programvara PathAway GPS5 Android för Android-enheter. Den fungerar i både mobiltelefoner och läsplattor med Android.

Solteknik HB kommer också med början 2012 års utgåva att sälja sina BSB sjökort över Sverige och Finland på SD-minneskort, så att de kan erbjuda programvara och sjökort för telefonen eller läsplattan för att använda direkt i enheten utan att konvertera dessa i Fugawi. Företaget planerar också erbjuda Lantmäteriets topografiska kartor på SD-minneskort att använda i PathAway GPS 5 Android.

Pris för PathAway GPS 5 Android 295 kr.

www.soltek.se



Prinsessor och pirater på skoj

Playmobil har lanserat nya spel med prinsesslott och piratskepp. De två leksakskollektionerna är över en halvmeter höga, innehåller cirka 600 delar och tar två timmar att bygga.

Prinsesskollektionen består av ett rosa slott med flera rum som barnen själva får inreda, roterande dansgolv för prinsen och prinsessan, kristallkrona, schäslong och två bevingade hästar. Slottstornet gömmer även en hemlig kammare med ett smyckeskrin innehållande tiara, armband och ring till den lycklige slottsägaren.

För de äventyrlystna barnen lanseras ett enormt piratskepp med fungerande kanoner, lastkran och ankare. Piratskeppet kan både flyta på vatten och rulla fram. Piratkollektionen kommer komplett med en kapten, tre pirater, papegoja och en skattekista.

Pris piratskepp 799 kr, prinsesslott 1 499 kr.

Skyddar botten med ljud

Ultrasonic antifoulingssystem har under ett år prövats på fem båtar i Sverige. Systemet har visat sig ha god funktion på skroven, som är rena från havstulpaner eller ett mycket begränsat antal på någon båt. Det skyddar dessutom drev och axlar trimplan och roder, som inte är i direktkontakt med skrovet ibland helt och hållet på några andra till viss del från havstulpanerna.

I Stockholm finns ett bra exempel på en båt som är helt utan havstulpaner både på skrov, drev, trimplan och propellerar.

Ultravågorna når 1-3 m från skrovet, vilket gör dessa delar får ett bra skydd, dock inte riktigt lika starkt som skrovet.

www.vikingyachting.se



Fritidsskepparen som E-bok

Boken Fritidsskepparen finns nu både i tryckt form och som E-bok för iPad. E-boken är en kopia av pappersboken, som kom ut i reviderad version i augusti 2011. NFB (Nämnden för Båtlivsutbildning) har ändrat en del i kraven för främst Förarintyg. Kapitel 15, Kustskepparkursen, är helt nyskrivet eftersom man inte längre behöver kunna räkna ut en ströms kurs och fart för Kustskepparintyg. Säljs genom Bokus.se.

www.fritidsskepparen.com

Marinetek köper Svenska Flytpontoner

Finska Marinetek Group stärker sin marknadsposition i Norden genom att köpa den svenska tillverkaren av småbåtshamnar Svenska Flytpontoner. Företaget är ett av de största på den svenska marknaden och har även en stark position i Danmark. Svenska Flytpontoner grundades 1994 och producerar betongpontoner, vågbrytare och andra typer av pontoner i produktionsanläggningen belägen utanför Rimbo norr om Stockholm.

Tävla och vinn årets helgspel

Tre personer har chansen att vinna två spel var i Båtlivs speltävling.

De spel vi lottar ut är Catan Grundspelet och Catan Sjöfarande.

De är värda 399 kr vardera. Mer info på www.bergsalaenigma.com

Maila dina svar senast 20 december till:

Speltavling@batliv.se

Tävlingsfrågor

1. Vad är Catan?

- A. En bok
- B. En ö
- C. En båt

2. Hur många deltagare kan man vara i Catan Sjöfarande?

- A. Obegränsat
- B. 6
- C. 4



Kontrollera upptäcktsresandes flottor i Catans okända vatten.

Ekblad utreder båtoolyckor

Båtjournalisten

Jonas Ekblad börjar arbeta som utredare och analytiker på Transportstyrelsen för att ta reda på fakta bakom olyckor med fritidsbåtar.

Text & foto: Lars-Åke Redéen



Jonas Ekblad blir utredare hos Transportstyrelsen.

Båtliv har flera gånger skrivit om det stora behovet av att utreda sanningen bakom fritidsbåtsolyckorna. Detta har blivit allt viktigare under de senaste åren då flera svåra olyckor med fritidsfiskare har inträffat.

Nu satsar Transportstyrelsen resurser på att ta reda på fakta. Det blir ett välkommet tillskott för att höja sjösäkerheten i landet.

Den första personen som ska

jobba med att ta reda på orsaken till fritidsbåtsolyckor är Jonas Ekblad (fyller 60 år i december). Han är välkänd som båtjournalist och författare sedan lång tid, men är också en mycket erfaren båtmänniska och navigationslärare.

Jonas är själv en flitig seglare med sin Långedrag 35 segelbåt i stål. Han är medlem i Göta Säll-

skap på Långholmen i Stockholm.

Är det här det första steget till en haverikommission för fritidsbåtar?

– Jag tycker det. Som jag ser det är detta väldigt gynnsamt för båtlivet. Det är magnifik att Transportstyrelsen vill försöka ta reda på hur olyckorna egentligen går till för att, med utgångspunkt från den kunskapen försöka

komma på hur säkerheten för fritidsbåtarna ska höjas.

Är du rätt person för jobbet?

– När jag såg annonsen var det som om jag hade skrivit den själv. Det är precis på pricken det som jag vill hålla på med. Jag har blivit mer och mer olycksfixerad och vill lära mig mer om sjömanskap genom att studera olyckor och vad de beror på.

Vilka kvalifikationer har du för jobbet?

– Jag har skrivit i båttidningar i över 30 år, bland annat i På Kryss. Jag är beteendevetare i botten och tycker att jag passar bra för det här jobbet.

När börjar du ditt nya jobb?

– Jag började officiellt 7 november. Men då hade jag redan jobbat några veckor som konsult åt Transportstyrelsen.

Jonas Ekblad slutar som båtjournalist i och med sitt nya uppdrag.



BAVARIA SPORT 28

BAVARIA SPORT 31

BAVARIA SPORT 34/HT

BAVARIA SPORT 38/HT

BAVARIA SPORT 43/HT

EN OSLAGBAR KOMBINATION

Bavarias nya satsning, att kombinera Bavariavarvets världsledande produktionsteknik med världsledande design från Farr Yacht Design och BMW Group DesignworksUSA, är en succé. De nya serierna är bästsäljande i sina storleksklasser i Sverige såväl som i Europa. Modern design, smarta och genomtänkta inredningar kombinerat med fantastiska seglings- och köregenskaper och inte minst ett oslagbart pris är svårt att motstå!

Kunden i fokus

Ann-Catrine Zetterdahl är generaldirektör för Sjöfartsverket från 2010.

Hur är ditt båtliv?

– Vi bor och lever i skärgården på sommaren. Förr seglade vi, men nu har vi en Bella Falcon, en Yamarin och lite andra båtar. Jag är dock inte med i någon båtklubb.

Vilken är Sjöfartsverkets viktigaste roll för fritidsbåtlivet?

– Vi är infrastrukturhållare för sjöfarten på svenskt vatten och då ingår sjömätning, flygräddning och tjänster relaterade till service. Vi ska erbjuda säkra sjövägar dygnet runt. Då anser jag att vi lika gärna kan göra det på ett vasst sätt med kunden i fokus.

– Vi vill också ha ett miljövänligt och säkert fritidsbåtliv. Jag brinner för att vi tar in nya influenser för detta.

Hur ska utmärkningen av icke kommersiella farleder betalas?

– Vi har ett fungerande system, men det kan vässas och bli både bättre och mer kostnadseffektivt.

Kommer de lokala cheferna på Sjöfartsverket att återuppta kontakten med båtklubbarna inom sitt område?

– Vi har tagit upp det med SBU. Det kan vara läge för ett forum där vi driver sådana frågor tillsammans, till exempel i Båtlivsnämnden.

Vem ska finansiera och sköta sjöräddning och farleder?

– Sjøräddning är ett samhällsansvar som kanske kräver nya idéer för hur den finansieras. Farleder är annorlunda, men vi ska leverera effektiva tjänster till dem som använder tjänsterna.

Vem bör vara huvudman för Sjösäkerhetsrådet?

– Transportstyrelsen har en roll som tillståndsmyndighet och vi vill jobba tillsammans med dem eftersom vi har ansvar för sjövägarna. Det viktigaste är att vi tittar på hur vi jobbar med sjösäkerhetsfrågor på ett effektivt sätt. Det kanske kommer fram nya idéer.

Bör ansvaret för båtfrågorna föras tillbaka till Sjöfartsverket?

– En del av båtansvaret vill jag absolut att vi har, men vi ska vara som en koncern och jobba tillsammans med andra som också har ansvar.

Vilka kontroller får Transportstyrelsen



Ann-Catrine Zetterdahl. Foto: Ida Ling Flanagan.

göra enligt Sjöfartsverket?

– Kontroller som i slutändan bejakar den säkra sjöfarten. Men oavsett vilken kontroll man gör ska den inte ske för kontrollens egen skull. Målet är en säker sjöfart där människan är vinnaren.

Lars-Åke Redéen



CRUISER 32

CRUISER 36

CRUISER 38

CRUISER 40

CRUISER 45

CRUISER 55

BAVARIA SVERIGE SAIL & DRIVE AWAY

Bavaria Sverige Sail & Drive Away är en komplett båt till ett lågt pris. Utrustningen är utvald med 22 års erfarenhet av Bavaria som grund. Båten är klar att använda för semestern. Bara att njuta. Självfallet går det att komplettera utrustningen om ni så önskar



www.bavariasverige.se



STOCKHOLM BAVIA YACHT AB, Box 119, 139 02 Djurhamn Telefon 08 - 571 515 08

ORUST 0304-316 61

VÄSTERVIK 011 - 31 81 92

LANDSKRONA 042 - 20 45 30



Innan båtarna åker i sjön till våren gäller det att måla med rätt färg beroende på var du har båten. För Östersjön gäller förändrade regler från och med 2012.

Förbud mot zink

Kemikalieinspektionens beslut på sensommaren att åter godkänna användandet av kopparbaserade bottenfärger i Östersjön skickade chockvågor genom färgbranschen.

Text: Lasse Bengtsson Research: Bo Wernlundh

Några månader tidigare hade KemI släppt en annan färgbomb – förbud mot zink i bottenfärger skulle komma i september.

Det var två beslut som snabbt förändrade den svenska bottenfärgmarknaden och gjorde

många båtägare villrådiga.

Något förbud mot zink hade ännu inte kommit när detta skrivs i slutet av oktober. Kurt Haglund på KemI säger emellertid till Båtliv att förbudet bör finnas på plats i början av november.

– Först när ett beslut finns kan det överklagas till Miljöödomstolen vilket i så fall innebär ännu en försening, säger Kurt Haglund.

Båtlivs researcher Bo Wernlundh (expert på marknadsföring av bottenfärger) har ställt en rad frågor till färgbranschen om den framtid som kan väntas inför nästa års båtsäsong:

– *Kopparbaserade färger blir tillåtna i Östersjön. Kommentar?*
– *Kommer ni att ansöka om ny kopparbaserad färg för ostkusten?*

– *Vilka kvalitéer blir det, hela skalan, hårda mjuka och polerande?*

– *Till säsongen 2012, kommer zinkfärgerna att finnas kvar hos er?*

Så här svarade färgbranschens företrädare:

Kristoffer Thorén, Biltema:

– Det är en komplex situation. Vi arbetar på en ny kopparfärg/formulering, men vi är inte framme ännu. Osäkert om vi hinner med detta till 2012. Det blir förmodligen en polerande färg i första hand.



International Färg har redan två godkända färger och flera färger inne för bedömning hos KemI.



Hempel har lämnat in en ansökan om en färg till KemI och avvaktar ett godkännande.



LeFANT har lämnat in ansökan om godkännande till KemI. Färgen kommer att finnas på marknaden 2012.



Biltema arbetar på en ny kopparfärg/formulering, men det är osäkert om den blir klar till 2012.

innan årets slut

– Vad det gäller zinkfärgerna avvaktar vi KemI:s beslut. Blir det förbud återkallas all färg från de egna butikerna.

Gunnar Hansson, Hempel:

– Vi har inga kommentarer till beslutet om kopparfärgen. Vi har lämnat in en ansökan om en sådan färg till KemI och avvaktar ett godkännande. Det blir en eroderande kopparoxidfärg i fem kulörer.

– Vi behåller zinkfärgerna tills vidare och avvaktar KemI:s beslut. Vi arbetar också på nya färger för inlandsmarknaden.

Joakim Sandgren, International:

– KemI:s beslut att tillåta kopparfärgerna igen var ett välkommet sådant och bra för båtägarna och marinor och båtklubbar. Det blir då mindre zink i spillvattnet vid tvättar. Renare botten är bra för både miljön och sjösäkerheten och ger mindre bränsleförbrukning.

– Vi har redan två godkända färger just nu och flera färger inne för bedömning hos KemI. Önskemålet är att hela skalan, det vill säga hårda, mjuka och

polerande färger skall godkännas. Det samma gäller för de olika kulörerna.

– Zinkens vara eller inte diskuteras just nu med SVEFF, Sveriges Färgfabrikanters Förening. Möjligen kan det bli fråga om ett överklagande vid ett förbud. Zink bör tillåtas i insjöar och för aluminiumbåtar.

Per Törnell, LeFANT:

– Vi har lämnat in ansökan om godkännande till KemI. Vår färg kommer att finnas på marknaden 2012. Det blir en hård, gråsvart, blå, vit kopparoxidfärg.

Vi kommer att ha zinkfärger för ”snällare” vatten och för aluminiumbåtar. Vi väntar på det definitiva beslutet från KemI.

– Lagren på zinkfärger i butikerna är små – många är nöjda med zinkfärger...

Norska Jotun kunde tyvärr inte lämna några svar på Båtlivs frågor.

Fotnot: Vid denna tidnings pressläggning är följande två färger godkända för Östersjön: International Cruiser One och International Trilux avsedd för drev och propellrar.

Avermectin varar i 35 år

Professor Hans Elwing vid Göteborgs Universitet och hans doktorander gör fort- löpande framsteg i forskningen där laxmedicinen avermectin används som antifoulingmedel i bottenfärg.

Nyligen torrsattes ett antal fritidsbåtar på västkusten som legat i sjön under tre år utan någon torrsättning. Båtarna var behandlade med en färg – PSI – där endast 0,1 procent av innehållet utgjordes av avermectin. Skroven var helt rena från havstulpaner utom på de kontrolltytor som inte behandlats.

Enligt de beräkningar som forskarna nu lagt fram kan avermectin vara verksamt i upp till 35 år mellan behandlingarna.

– Detta kan emellertid först ske när vi fått fram ett bindemedel som varar lika länge, säger Hans Elwing till Båtliv.

En annan fördel forskarna pekar på är att avfall från en



Skrovet var efter tre år i sjön helt fritt från havstulpaner utom på de kontrolltytor som syns på bilden.

sådan färg kommer att bli helt komposterbar.

Avermectin är, i motsats till koppar, en mycket billig ingrediens. Det behövs dessutom myck-

et små mängder av ämnet för att det skall vara verksamt.

Elwing och hans forskare söker nu investerare för att få ut den nya färgen på marknaden.

Det är dessvärre en mycket dyrbar procedur, enbart ansökan till KemI för att få färgen godkänd går till mycket stora belopp.

Lasse Bengtsson

Marknadens modernaste marindieslar

Rak 4, 170 hk
Backslag
156 820 kr

V6, 250 hk
Bravo 1X drev
255 390 kr

Diesel Power AB

tel: 031 - 748 62 00 www.dpower.se

Varför inte nöja sig med det bästa!

Köp originalet!

SEAQUIP

Djurö Båttvarv · www.seaquip.se · +46 8 571 504 28

Vinn en vattentät väska från Henri Lloyd!

Tävla med Båtliv och vinn en snygg vattentät väska från Henri Lloyd. Svara på de tre frågorna nedan och maila ditt svar till: HL-tavling@batliv.se
Senast 19 december vill vi ha ditt svar.

Båtlivs redaktion



Den här vattentäta väskan från Henri Lloyd kan bli din i Båtlivs tävling.

Vad heter Henri Lloyd's grundare?

- 1. Henry Lord
- X. Henri Lloyd
- 2. Henri Strzelecki

Var ligger Henri Lloyd's huvudkontor?

- 1. England
- X. Polen
- 2. Göteborg

Vad är Arkansa Leather från Henri Lloyd?

- 1. Skor
- X. Mössor
- 2. Underkläder



NORD WEST 430 SPORTS TOP



Nord West

NORDWEST.SE | T 0304 349 60

Tydligare radarbild med bredbandsteknik

Med upp till 50 procent bättre räckvidd och tydligare radarekon är den senaste generationens bredbandsradar från Navico en stark utmanare till traditionell pulsradar.

Text & foto: Lars-Åke Redéen

Navico – som äger varumärkena Simrad, Lowrance och B&G – kallar sin senaste radar för 4G. Det är inte en helt korrekt benämning eftersom den första generationen av denna bredbandsradar aldrig lanserades kommersiellt.

Trots det är förbättringarna markanta, även jämfört med föregångaren. När 3G presenterades vid en pressvisning i England blev vi väldigt imponerade av detaljriktigheten och finesserna med denna radar.

Nu har ribban höjts ytterligare. Navico 4G bredbandsradar ger en utmärkt skildring av både det man ser och – ibland – inte ser med blotta ögat.

Räckvidden är 50 procent bättre med 4G och man kan välja upp till 36 Nm med 18 olika avståndsområden. 4G är också den första radarn där man kan välja och justera den horisontella strålningsbredden och

finjustera bilden maximalt.

Enligt Navico kan 4G ersätta pulsradar med denna nya bredbandsradar, som ger samma fina bild som en pulsradar på 4KW.

Lätt att tolka

Vid vår provtur under några timmar i Göteborgs södra skärgård med en Navico 4G sattes denna verkligen på prov. Vi körde en Zodiac RIB med dubbla utombordare i hög hastighet. Det blåste ganska kraftigt och vådret var minst sagt omväxlande.

Den som har radar i båten bör köra med den på så mycket som möjligt för att

vänja sig vid att tolka bilderna. Den här dagen var det dock inga tvivel om vad instrumentet visade. Förutom att vi såg konturerna av öar och fartyg väldigt tydligt dök det upp diverse oväder med jämna mellanrum. Innan vi kom till kaj tornade stora röda klumpar upp sig på skärmen. Det visade sig några minuter



En sluten radarantenn är enklare och säkrare på båten än en roterande vinge.



Navico 4G radar ger en utmärkt och tydlig bild både som separat radar och som radaröverlägg i en kartplotter. Räckvidden är 50 procent bättre mot föregående generation. Pris ca 25 000 kr.

senare vara en rejäl hagelskur.

Att zooma in och ut i radar-bilden är enkelt med 4G. Inställningarna är logiska och efter en del snabba knapptryckningar går det att få bilden enligt egna önskemål, vad gäller färger och zoom.

Tekniken i en bredbandsradar innebär att den inte har någon magnetron, vilket används i traditionell radar. Därmed minskar strålningen markant (till en lägre nivå än en mobiltelefon) och denna radar saknar i stort sett blinda ytor. Den ser "allt".

Många möjligheter

Inställningsmöjligheterna är stora. Förutom att man kan lägga olika bilder med olika zoomnivåer bredvid varandra på skärmen kan man välja mellan olika skalor, från 50 m till 36 Nm vid goda förhållanden. Det är större möjligheter än någon annan radar för fritidsbåtar klarar av idag.

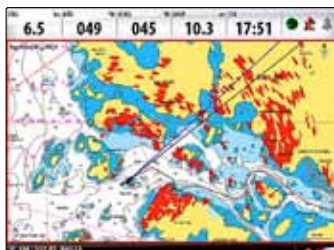
En helt ny funktion – Target Separation Control – gör det möjligt att variera lobvinkeln (den vinkel som radarpulsen

skickas ut med). Som störst är den 5,2 grader och som smalast endast 2,6 grader. Detta motsvarar, enligt Navico, effekten hos en 3,5 fots (1,05 m) öppen radarantenn.

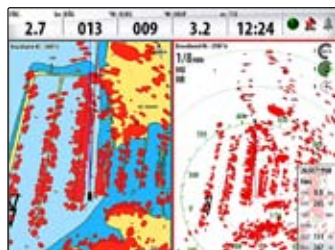
Den som kopplar Navico 4G radar till en Simrad NSE, Simrad NSO eller B&G Zeus kan dessutom välja en högre rotationshastighet i stegen 24, 36 eller 48 varv per minut. Även detta ger en bättre och tydligare bild.

Den nya bredbandsradarn lanseras i december på den svenska marknaden. Prismässigt kommer den att ligga under nuvarande radar med 3G. Det ger nya användare bättre möjligheter att skaffa ett riktigt bra instrument som höjer säkerhetsnivån avsevärt.

Fotnot: Det korrekta namnet på bredbandsradar är FMCW (Frequency Modulated Continuous Wave). Den skickar ut en sändningsvåg med en linjär frekvensökning från 9,4 GHz var fjärde millisekund samtidigt som den "lyssnar". När ekot kommer tillbaka fortsätter radarn att skicka ut en stigande frekvens.



Att ta sig in i skärgården när det skymmer eller är dimmigt kan vara svårt. Med den nya bredbandsradarn blir bilden riktigt tydlig.



Här i en vanlig bätthamn blir det väldigt tydligt var båtarna ligger. Man kan nästan lägga till enbart med hjälp av radarbilden.

Hjälp oss utse Årets Båtklubb 2011!

– skattkista med båtprylar för över 100 000 kr delas ut

Tävlingen om Sveriges Bästa Båtklubb pågår som bäst. Vinnaren utses av Båtlivs läsare i samarbete med en jury från tidningen och Svenska Båtunionen, riksorganisation för landets båtklubbar.

Den klubb som utses bör uppfylla dessa kriterier:

”Utmärkelsen skall ges till en klubb, ansluten till något av Svenska Båtunionens båtförbund, som i sitt arbete har skapat goda förutsättningar för gott kamratskap, trivsamt samvaro, gott sjömanskap, sjösäkerhet och förståelse för en god miljö hos sina medlemmar.”

All information om tävlingen finns på en särskild hemsida:

www.AretsBatklubb.se

Den båtklubb som vinner Årets Båtklubb 2011 får ta emot sitt pris under högtidliga former på Båtmässan i Göteborg. Priset delas ut fredagen 3 februari i

RÖSTA PÅ: www.AretsBatklubb.se



Båtprylar värda över 100 000 kr och en äkta sjömanskista i högsta kvalitet tillfaller Årets Båtklubb.

Nord West Yachts monter. Prisutdelare är Bengt Gärde, ordförande i Svenska Båtunionen.

I juryn för Årets Båtklubb

finns Lars-Åke Redéen, Båtlivs chefredaktör, Bengt Gärde, SBU:s ordförande, Lasse Bengtsson, senior editor Båtliv, Anne



Årets sponsorer är: Alde, Båtsystem, Hjertmans, Comstedt, Garmin, Baltic, Selden, Gobius, Kemiprodukter, Nord West Yachts, Poly ropes, Svenska Sjö, Isotherm, Gecea, Unimer Marine, Nexus, Jotun, Watski, Tallon Systems, Roca, Plastimo, Johnson Pump, SweBoat, Nautic, Volvo Penta, Swenautic, KG Knutsson, AxTech.

Adre-Isaksson, SBU-redaktör Båtliv, och Bo Wernlundh, sponsorsansvarig Båtliv.

Omröstningen på Årets Båtklubb 2011 är öppen till och med 10 januari 2012.

Upplev 360° vattensport.



21. – 29.1.2012
www.boot.de



Från nybörjarjollen till sportiga katamaraner och havssegelare, på boot Düsseldorf hittar du de senaste seglings trenderna, alla kända tillverkare, segelsportens stjärnor samt ett spännande ramprogram för såväl nybörjare som proffs. Besök den världsledande båt- och vattensportmässan från 21 till 29 januari 2012 och upplev på nära håll hela vattensportens mångfald.

Tysk-Svenska Handelskammaren
Box 27104
102 52 Stockholm
tel. 08-6651820
fax. 08-6651804
e-post
messe@handelskammer.se
www.handelskammer.se


Messe
Düsseldorf

Design och trender



– Det började med att jag satt i båten och gnällde på saker som borde finnas. Nu har vi ett eget företag som tillverkar båtprylar som en hinkvikt och mörkläggningsgardiner för båtar, säger Per Johansson (t. v.) på företaget Waterline Design. T. h. Gunnar Klintarp. www.waterlinedesign.se



Jeanneau Sun Odyssey 379 är en lyckad cruiser med fräcka linjer. Båten har dubbla rattar och finns i versioner med två respektive tre kabiner. Mått 11,24x3,76 m. www.sydomarin.se



Kungabåten J Craft Torpedo R på 42 fot är en riktigt godbit med allt sitt blänkande krom och sin eleganta lack. Motorerna är upp till dubbla Volvo Penta IPS 600. Mått 12,6x3,6 m. www.j-craftboats.com



Finska Targa har utvecklat sitt koncept genom att hela tiden vara först med nya idéer. På mässan visades nya Targa 32. Mått 10,78x3,37 m. www.sea4you.se



Arronet 23 5 SPO (O som i Olsson) är den allra senaste styrpulpbåten från denna svenska båttillverkare. Skillnaden mot 20-fotaren i samma serie är främst längden med större fördäck och att den klarar upp till 200 hk. Mått 7,27x3,40 m. Pris 458 000 kr med 115 hk. www.arrownet.se

Detta fiffiga beslag till kapellbågen gör det enklare att montera och stuva undan kapellet. Pris 80 kr. www.eliassons-segel-kapell.se



Grand Soleil 39 är en riktigt elegant, italiensk båt med hög finish. Den här modellen finns med två eller tre hytter. Mått 11,82x3,70 m. Vikt 7 000 kg. Segelyta 87,80 m². www.bavariasverige.se

Design och olika trender var centrala på årets Scandinavian Boat Show i Stockholm. En av de intressantaste båtarna stod en ung designer för.

Text: Lars-Åke Redéen Foto: Roland Brinkberg

Den allra tydligaste trenden bland nya båtar sedan minst ett par år är att de blir mindre och mer kompakta. Allt fler båtköpare vill gå ner i storlek för att få mer lätthanterliga båtar som inte kostar för mycket pengar. I alla fall alla som försöker få ihop livspusslet med familj och fritidsaktiviteter som ska ha sin beskärda del.

Far och son Ocke och Ted Mannerfeldt har stått för de mest intressanta båtnyheterna på flera båtmässor. I våras var det premiär för segelbåten Daytripper, ritad av Ocke, och på Scandinavian Boat Show var det dags för en riktigt spännande daycruiser: Delta 26.

Minsta Deltabåten

Den senaste Deltan är en stor nyhet trots att den är minst i familjen. Ted Mannerfeldt har lyckats få in många bra funktioner i denna eleganta båt som är tidlös i sin design, möjligen fransett den extremt skarpa stäven.

– Den här båten, som har ritats i 3D till 100 procent, har tagits fram på rekordtid. Vi lämnade den till varvet i juli och båten kom till Sverige i början av november, säger Ted Mannerfeldt.

– Det här är starten för en ny serie med öppna båtar från Delta där 26:an är den



på storbåtsmässan



Delta 26 är en nytvecklade daycruiser som samtidigt är lite som en walk around. Båten är helt byggd med miljövänlig vakuuminjicering och väger endast cirka 2 ton med en Volvo Penta D3 dieselmotor. Det blir både energisnålt och effektivt. www.deltapowerboats.se

minsta. Den här är utrustad med en Volvo Penta D3 dieselmotor, som räcker för 40 knop toppfart.

Ted visade båten för Båtliv tillsammans med Svenska Moderådets vd, Lotta Ahlvar, som själv gillar båtar.

– Jag är uppväxt i en familj med träbåtar. Nu har min egen familj tre kajaker, varav en handbyggd från 70-talet, en Trissjolle och en liten motorbåt, säger Lotta Ahlvar.

Fina detaljer

– Jag tycker att Delta 26 är fantastisk med många fina detaljer i trä. Ta bort båtformerna så skulle inredningen kunna sitta i ett hotell

med materialval och annat som verkligen känns som bra design.

– Retro, hållbarhet och nya material är de tydligaste trenderna inom modebranschen just nu. Retrotrenden slår även igenom i andra produkter och den hänger bra ihop med hållbarhetstänket eftersom det var mycket naturmaterial i kläderna förr i tiden.

För Ted Mannerfeldt är en annan spaning lika tydlig vad gäller båtar och båtliv:

– De nya båtarna för unga människor ska vara mer sociala, båtar som man kan "hänga" på. De ska också vara problemfria, så att man inte behöver serva och pyssla om båten så mycket. Ett hållbarhetstänk är också viktigt



Fr. v. Ted Mannerfeldt, Lotta Ahlvar och Lennart Alpstål (tillverkare av Delta) i nya Delta 26 på Stockholmsmässan.

att ha, samtidigt som man ska ta tillvara gammal båt kunskap, säger han.

Totalt visades ett hundratal båtar på årets Scandinavian Boat Show.



Bavaria Sport 31 är den femte modellen i den nya motorbåtsserien från BMW Group Designworks-USA. Den har fyra fullängdskojer ombord och är på 10,06x3,31 m. Levereras med enkel- eller dubbelmontage av motorer. Mått 10,06x3,31 m. www.bavariasverige.se

Företaget Wind in Mind AB har en smart affärsidé där de gör olika prylar av spillmaterial från segeltillverkning. Både lampskärmarna och iPad-fodralet här är gjort i segelduk. www.windinmind.se

Isländsk festival

Att värna kulturen och hantverket som finns utmed våra kuster. Det är syftet med det nätverk som nu bildats mellan de nordiska länderna. Nordiska Ministerrådet ordnade därför en kustkulturfestival, Sail Húsavík 2011, på Island i somras för att alla inblandade skulle få chansen att träffas.

Text & foto: Anne Adre-Isaksson

Tanken är att engagera både enskilda personer på gräsrotsnivå och kvalificerade yrkesverksamma personer som alla intresserar sig för miljöfrågor, arkeologi, matkultur, dans och hantverk vid kust och hav.

En av dem som engagerat sig i det här samarbetet är Per-Inge "Pinge" Lindqvist, före detta chef för Marinmuseum i Karlskrona. Han har även under många år varit ordförande i Sveriges Segelfartygsförening. Det är i den rollen han deltar i festivalen i Húsavík. För att hålla anförande om hur föreningen European Maritime Heritage arbetar med bland annat segelfartyg och regler kring sjöfartsinspektioner.

– Den här typen av festivaler betyder mycket, både för Island och för oss andra. Det är första gången något liknande arrangeras. Att den förlades i just Húsavík beror på att det var hit Gardar Gardarsson, svensken

som koloniserade Island, kom. Så det finns en speciell koppling mellan Island och Sverige, säger "Pinge".

– Festivalen i sig är mest ett publikt arrangemang. För vår del handlar det om nätverksskapande mellan föreningarna i de olika länderna och att värna kustkulturerna.

Värna om kustkultur

I Norge finns sedan länge Föreningen Kysten med cirka 10 000 medlemmar. Det var också den som arrangerade en resa från Norge, via Färöarna och Shetlandsöarna till Island med ett av sina fartyg. Fartyget låg sedan i hamn i Húsavík under hela festivalveckan och fungerade som hotell för dem som deltog i veckans aktiviteter.

I Sverige och på Island finns än så länge ingen liknande förening. Men förhoppningen är att bilda någon form av kustkulturorganisation. I Sverige finns det



En fantastisk natur väntar för dem som kan segla till Island.

många föreningar som värnar om allmogebåtar. De enda nationella föreningarna är Ångbåtsföreningen och Svenska Segelfartygsföreningen. Men ingen som värnar om kustkulturen.

– Det största målet är att få in Island i detta. Det har inte något traditionsfartyg kvar. Det står ett gammalt vrak på land. Det är konstigt, för vi tänker ju på Island som en sjöfartsnation. Så det handlar om att rädda det som räddas kan, säger "Pinge".

Respekt för havet

På Island har man i stället värnat om det som finns inåt land. En kvinna berättar att havet tagit så

många människor genom åren och att man därför är rädd för det. De flesta islänningar bor en bit uppåt land och man ser få hus alldeles utmed kusten. De gamla skeppen har islänningarna eldat upp när de har firat nyårsaftnar.

Både i Danmark och i Norge är man mer medvetna om livet utmed kusterna än i övriga Norden.

– För oss betyder båtlivet att vi seglar ut i skärgården med båten. Men mycket av vår kultur bygger på sjöfart och kustsamhällen. Vi måste ta vara på det hantverk som hör samman med dem så att det kan leva vidare.



Per-Inge "Pinge" Lindqvist har i många år varit ordförande i Sveriges Segelfartygsförening.

för kustkulturen



hoppas jag att vi med gemensamma krafter inom Norden ska kunna utveckla en utbildning av unga repslagare, säger Sten Swedlund.

Nätverkandet mellan de nordiska länderna ska fortsätta och det är en årlig festival planerad två år framåt. Nästa år förläggs den till Ebertoft i Danmark. År 2013 arrangeras den i Karlskrona sista helgen i juni. Samma helg som veteranbåtshelgen.

– Då blir det en helt annan karaktär på festivalen, med många småbåtar och segelfartyg och väldigt mycket folk, säger ”Pinge”.



Sail Húsavík på Island i somras var en upplevelse för alla som tycker om kustkultur. Nätverket ska värna kustkulturen.

Ett av syftena med festivalen var också att ge olika hantverkare chansen att visa upp sig. Några av dem som nappat på inbjudan var tre repslagargubbar från Varvshistoriska föreningen i Karlskrona med sin 300 meter långa repslagarbana.

– Vi vill att det här gamla yrket ska leva vidare och arbetar för att uppehålla kompetensen och om möjligt utveckla den, säger Sten Swedlund.

Svenska repslagare

Inne i utställningslokalen fanns flera olika hantverkare. Här hade Varvshistoriska Föreningen ställt upp en miniatyrrepslagarbana

och visade hur det går till när man slår rep.

– Det vore fint om vi kan utveckla samarbetet med de nordiska länderna. Det finns repslagare i Norge även om de också är få. Men där är man mer mån om sina sjötraditioner än vad vi är i Sverige. Den här festivalen ger en fantastisk möjlighet att lära känna andra. Och långsiktigt

Sten Swedlund (t. v.) och Lars-Gunnar Hult visade hur rep ska slås. Även Bo Lindahl (ej på bilden) fanns med från Varvshistoriska föreningen i Karlskrona.



Skärgårdsbåt som



Rak stäv och ett stabilt peke var några av Sören Colbings önskemål. För den som absolut vill ha diesel så kan båtens utrustas med en dieselmotor med drev. Det kräver dock mer bärighet i aktern, som därmed får breddas och byggas om en del. Båtens skönhetsvärde kan diskuteras.

Långa slanka linjer och en måttlig motor är en bra utgångspunkt för båtar som ska gå elegant och miljövänligt. Skärgårdsfotografen Sören Colbing har byggt sin egen variant av en nutida Petterssonbåt.

Text & foto: Lars-Åke Redéen

Sören Colbing är välkänd i Båtsverige för sina vackra skärgårdsbilder. Intresset för att fotografera i skärgården innebär att han också är road av av båtar, gärna med så liten miljöpåverkan som möjligt.

Trots att Sören har haft 33 (!) olika båtar innan han byggde en båt efter eget huvud har han inte känt sig helt nöjd. Men nu verkar han ha hamnat på rätt kurs.

– Jag älskar båtar som har ett fint släpp från vattnet. Den energin som går åt när man kör motorbåt försvinner till stora delar i vågbildning och det ville jag komma bort ifrån. Därför har jag låtit bygga en egen båt, säger Sören Colbing.

– Min idé var att bygga en båt som klarade ungefär nio knop marschfart. Då var en smal och lång vattenlinje förutsättningen. Jag ville ha en båt i aluminium för att den ska tåla att köras i skärgården och kunna dras upp på stränder.

Strövar på vattnet

Sören vill ha möjlighet att glida runt mellan stenar och grund utan att båten skadas eller att han riskerar att ta sönder motorn. Därför valde han att montera en utombordsmotor med tilt på den nio meter långa Skärgårdsströvaran. Det ser lite konstigt ut med en 60 hk motor på en så stor båt, men Sören tror

att båten egentligen klarar sig med 40 hk eller mindre.

– Strövaran ska även fungera som landstigningsbåt och – inte minst viktigt – den ska orsaka små vågor och gå tyst.

– Jag tycker att resultatet blev riktigt bra. Med Skärgårdsströvaran kan jag glida runt utan att störa naturen, säger Sören.

Snål och trygg

Båtliv har provkört Skärgårdsströvaran en vacker höstdag i farvattnen söder om Nynäshamn, bland annat genom Dragets kanal. Våra intryck är stort sett väldigt positiva.

Det här är en rejält byggd båt som kan köras i nio knop med en 60 hk utombordsmotor med en förbrukning på drygt en halv liter bensin per Nm. Båten har testats med 18 personer ombord och gick bra i sjön även då med god stabilitet, enligt Sören.

Utförandet är i grövsta laget med raka hörn och svetsar som

mer påminner om arbetsbåtar än fritidsbåtar, men det är något som Colbing och varvet i Polen där båten byggs kan justera i framtiden.

Accelerationen är lugn och när vi har fått upp båten i rätt fart glider den framåt på säker kurs. Anledningen är bland annat en 10 mm kölplanka som går 25 cm ner under skrovet. Det ger både kursstabilitet och trygg gång i sjön.

Vi gillar att båten går så tyst och släpper väldigt lite sjö efter den smala aktern. Med en sådan här båt kan man hålla en bra marschfart på 7–9 knop genom skärgården utan att behöva slå av på gasen för att inte störa dem som ligger med stäven mot kliporna. Den raka och höga stäven klyver sjön bra och effektivt, men utseendet påminner om pansarkryssaren Potemkin i Sergej Eisensteins dramatiska stumfilm från 1925.

Även båtens planlösning

är snäll mot miljön



– Vi har verkligen använt den långa vattenlinjen och dessutom fått en båt som går mjukt även i krabb sjö. Jag ville ha ett vackert språng med inspiration från segelbåtar, säger Sören Colbing.



Skärgårdsströvaren blev namnet på skärgårdsfotografen Sören Colbings första båt konstruerad efter hans tankar. Det är en rejäl och stabil båt med gott plats.



Badstegen på akterspegeln är en typisk detalj. Den är så stabil och djup att alla kan ta sig upp ur vattnet, även med tjocka sjökläder på.

känns rätt. Det här är en helt öppen båt med stora utrymmen för att ta med tjocka släkten och packning till alla. Det finns stuvutrymmen under sittbänkarna på många platser och under fördäcket kan större prylar.

Häftig smygarbåt

Känslan efter några timmar på sjön är att det här är en häftig båt. Det finns inget liknande på marknaden och för den som söker efter en smygarbåt är det här modellen.

Dock kan det behövas en del förfining av konceptet och lite mer produktutveckling. Båten är känslig för hur högt motorn är monterad, något som kanske bör åtgärdas med en motorhiss av något slag.

Vi vill ha mer bett i vattnet vid fullt gaspådrag, särskilt när båten ska stoppas. Den 13 tums aluminiumpropeller vi körde med räcker inte riktigt till utan den kaviterar (slirar) i vattnet vid hårda gaspådrag. Antingen bör propellern bytas eller så bör man välja en high thrust utombordsmotor av något slag, enligt vår mening.

Det bästa fartområdet tycker vi ligger vid 3 500 rpm, det vill säga nio knop. Det går att dra

upp båten i över 14 knop, men då faller konceptet och båten forceras på ett sätt som inte stämmer med helheten.

Bra skarndäck

Skärgårdsströvaren går tyst och fint i sjön. Möjligen skulle den kunna kompletteras med en motorkåpa för att minimera motorljudet ännu mer.

Båten kan upplevas som slingrig i sidled, men det är snarast en effekt av det långsmala skrovet. Skarndäcken är rejält tilltagna med gott om grabbräcken att hålla sig i vid förflyttning på båten. Alla gångtytor är täckta av TBS-mattor, som ger ett effektivt halkskydd. Däcket är dessutom välvat en aning, vilket är snyggt och gör att vatten rinner av snabbare.

De båtar som byggs i serie ska byggas med 5 mm plåt överallt förutom akterspegeln som är 10 mm. Det stämmer bra med bilden av Skärgårdsströvaren som en gedigen och trygg båt.

Helhetsintrycket är att detta är en ytterst gedigen och miljövänlig båt. Den är välbyggd, på gränsen till brutal med sina raka hörn. Till kommande serieproduktion bör en del detaljer göras snyggare och mer eleganta.

FAKTA SKÄRGÅRDSSTRÖVAREN

Längd skrov:	9,1 m
Längd ö a:	9,6 m
Bredd:	2,7 m
Djupgående:	0,45 m
Vikt utan motor:	1 700 kg
Motor:	40–60 hk
Konstruktör:	Michael Palmgren
Pris:	750 000 kr inklusive 60 hk motor
Info	www.colbing.se

FART, FÖRBRUKNING OCH LJUD

Rpm	Fart knop	förbrukning l/Nm	ljud dBA
1 000	4,6	0,3	62
2 000	5,7	0,35	63
2 500	7,4	0,42	67
3 000	8,2	0,54	70
3 500	9,2	0,63	74
4 000	9,9	0,77	75
4 500	11,3	1,09	76
5 000	12,8	1,25	82
5 400	14,4	1,28	84

Fotnot: Siffror från Marina Uppdrag/Sören Colbing.

Mindre strövare på gång

24-fotaren blir lite kortare och lite smalare. Lite annorlunda överbyggnad, som ett mellanting mellan hardtop och softtop. Det går att sätta ett tygtak på den stora modellen också för att få lite skydd för besättningen.



En mindre Skärgårdsströvare på 24 fot är på gång.

Vinterpriser

tom 2012-01-22

Solna

Bagartorpsringen

Vardagar
Lördagar

9-19
9-15

Kungens Kurva

Stalandshuset

Vardagar
Lördagar
Sön-/Helgdagar

9-19
10-18
11-17

Sickla

Sickla Köp kvarter

Vardagar
Lördagar
Sön-/Helgdagar

10-20
10-18
11-17

10%
rabatt
vid köp över
3000:- på allt i
"Bryggans" katalog.
Undantaget redan nedsatta
priser, netto- och dagspriser



LTC

TVÅ ENHETER!

1.695:-
2.483D

**VHF-paket COBRA
FAST + HANDHÅLLEN**
Paketet innehåller den stationära VHF:n MR F55 och den handhållna VHF:n MR125HH. (art.nr 04139) 2.483D



LED TV

1.995:-
2.590D

LTC LED-TV m DVD & dig. box 16"
HD-ready widescreen LED TV med DVD.
Levereras med både 12V- och 230V-adapter.
(art.nr 09998) 2.590D



Raychart A50

3.995:-
A50

5.995:-
A50D ekolod

Raychart A50
5" sjökortsploster laddad med sjökort för Europa. Knivskarp display i direkt solljus.
640x480 pixlar.
A50 (03201) 7.990N
A50D/ekolod inkl. givare (03201) 9.190N



1.995:-
2.995:-

Varmvattenberedare SPRING
Rostfritt hölje med emaljerad insida.
Elpatron 230V/750W. 20 liter. (09016) 2.995:-



998:-
04062

278:-
04047 & 04049

Kikare 7x50
Free focus eller centrumfokusering.
(art.nr 04047, -49) 348:-

Kikare med pejlkompass 7x50
Vattentät och imfri kikare med auto- och eye-fokus, avståndsmätare. (art.nr 04062) 1.298:-



398:-
799:-

Oljelampa
Oljelampa i rostfritt stål.
H: 495 mm, ø 265 mm. (art.nr 01743) 799:-



1.995:-
2.698:-

Landstigningspeke
Passar de flesta båtar. Rör av rostfritt stål, plattform av teak. Längd: 650 mm.
(art.nr 01068) 2.698:-



498:-
698:-

Pentriypump FLOLINE
Pentriypump med inbyggd tryckvakt.
12,5 lit/min. 35 PSI. 12V. (04176) 698:-



798:-
1.130:-

Båt-WC MATROMARINE
Toalett med manuell spolning. Sits och lock av ugnslackerat trä. (04230) 1.130:-
Stor skål (04208) 1.490:-



298:-
375:-

Servis Kompass
Servis tillverkad i 100% melamin. 16 delar.
(art.nr 13280) 375:-

Servis Yachting
Servis tillverkad i 100% melamin. 16 delar. (art. nr 13282) 475:- **378:-**



2.195:-
2.998:-

Badplattform
Rör av rostfritt stål, plattform av teak.
840 x 310 mm. (01021) 2.998:-
1000 x 310 mm. (01023) 3.198:- **2.395:-**



998:-
1.595N

Fjärrstrålkastare MATROMARINE
Motordriven fjärrstrålkastare i vit ABS-plast med panelkontroll. Vridbar 380° horisontellt och 70° vertikalt. Ställbart ljus. Effekt 2 x 55 W.
(art.nr 05301) 1.595N



948:-
1.098:-
1.278:-

Septiktank
Tillverkad i rostfritt stål.
24 liter (04261) 1.198:-
40 liter (04241) 1.398:-
56 liter (04269) 1.598:-

Toalettavfallspump 12V
(04450) 998:- **798:-**



98:-
pris/4-pack

Glas Ocean 4-pack
Okrossbara glas tillverkade i polykarbonat. Tål maskindisk. Fyra olika modeller, Whiskey, Vin, drinkglas. (art.nr 13226-28, 13237-38) 128:-



8.995:-
14.695:-

Ankarspel LEWMAR Pro-Fish 1000 paket
Fritfallsspel med 700 W motor. För ø 8 mm kätting eller ø 14 mm tåg. Levereras installations-klar inkl. manöverpanel, automat-säkring och trådlös fjärrkontroll. Tillverkat av rostfritt stål. (art.nr 12322) 14.695:-



1.795:-
2.195:-

Fjärrstrålkastare ALLREMOTE 970SS halogen
Fjärrstrålkastare tillverkad i vit UV-resistent plast. Vridbar 440° horisontellt och 120° vertikalt. Två hastigheter. Levereras med trådlös manöver-panel med joystick och trådlös fjärrkontroll, 4 m strömkabel. 12V.
(art.nr 05602) 2.195:-



7.990:-
13.990:-

Vetus Bogpropeller 4,2 Hk / 55 kP.
6-bladig propeller för tystare gång. 12V.
(art.nr 07042) 13.990:-



2.695:-
3.595:-

Kyl-/frysbox OceanCool 10 liter

-Passar perfekt som frys!
12V kompressorbox med turbofunktion som är bra att använda under motorkörning.
230V-adapter finns som tillbehör.
(art.nr 09050) 3.595:-



298:-
398:-

E-Bridge Vikstolen

Vattentätt och UV-stabiliserat marinblått tyg, PVC under sittdynan. Marinblå.
(art.nr 02970) 398:-

E-Bridge Vikstolen De-luxe

(art.nr 02972) 498:- **398:-**



148:-
198:-

Brandsläckare

ABC 2 kg

Pulversläckare inkl. slang och hållare
2 kg (art.nr 04819) 198:-



4.995:-
6.390B

Rorkultspilot ST2000+

Inbyggd fluxgatekompass. Integrerbar i system SEATALK. Inbyggd NMEA. Dragkraft 57 kg. Fullt roderutsl. SB - BB 6,7 sek.
För båt <4,5 ton. (art.nr 05151) 6.390B



2.995:-
3.995:-

Kyl-/frysbox OceanCool 25 liter

12V kompressorbox med turbofunktion som är bra att använda under motorkörning.
230V-adapter finns som tillbehör.
(art.nr 09052) 3.995:-



398:-
588:-

Båstol

Gångjärn av rostfritt stål, bottenplattan av plast. Fällbart ryggstöd. Färger Vit, grå, marin och begie. (art.nr 02923-26) 588:-



448:-
598:-

Radiostyrd båt Classic

Radiostyrd båt. Levereras med handkontroll (art.nr 01434) 598:-



8.995:-
11.480B

Autopilot S1000

Komplett autopilot för motorbåt med SeaStar balanserat hydrauliskt system. Levereras komplett med allt som behövs för enkel installation. (art.nr 05157) 11.480B



42 lit (art.nr 08952) 4.990N **4.490:-**
49 lit (art.nr 08984) 7.190N **6.890:-**
49 lit ASU (08986) 8.490N **7.490:-**
65 lit ASU (08950) 9.450N **8.990:-**
85 lit ASU (08957) 9.950N **9.490:-**



548:-
698:-

Portabel Gasolvärmare

Tillverkad i stål och ABS-plast. Effekt 1300 W. (art.nr 04504) 698:-



358:-
435:-

Skärgårdsguide

Arholma-Landsort (70924) 435:-
Landsort-Oskarshamn (70925) 435:-



25.995:-
30.490B

Autopilot SPX-10 linjär

Autopilot för segelbåt med rattstyrning, MAX 11 ton displacement. Levereras med SPX-10 kursdatorpaket, Typ 1 Linjär drivenhet, ST6002+ kontrollenhet. (art.nr 05140) 30.490B



Kylanläggning
Compact 2001 (08960) 4.390N **3.490:-**
ASU 3201 (08958) 9.890N **9.490:-**
ASU 3251SP (08965) 11.990N **11.490:-**



D2 rak bordsgenomf 14.590N **13.990:-**
D2 neg bordsgenomf 14.790N **14.190:-**
D2 grundsats 1.250N **1.250N**
D4 rak bordsgenomf 17.290N **16.590:-**
D4 neg bordsgenomf 17.490N **16.790:-**
D4 grundsats 1.450N **1.450N**



2.495:-
3.495:-

MYSINGE Cykel 20"

Ihopfällbar, 3-växlad cykel med ram av aluminium. Shimano-växel. Fotbroms. (art.nr 23000) 3.495:-



448:-
775:-

Solcellsventilator Dag/Natt

Ventilerar din båt dygnet runt med hjälp av ett inbyggt batteri. Köpa av rostfritt stål. (art.nr 02100) 775:-



7.488:-
8.990B

Strömbildare KASCO De-Icer

-Håll isfritt runt båten!
Rostfritt motorhus, propeller av slagtålig plast!
0,55 kW. (art.nr 07082) 8.990B



1.395:-
1.695:-

NASA Batteriövervakning

Instrument för övervakning av batteriet. Levereras med mätshunt för max 100A förbrukning samt 5 m kabel.

BM-1 (05008) 1.695:-
BM-1 Compact (05009) 1.695:- **1.395:-**



4.995:-
6.490:-

BAYSTAR Compact

Komplett hydrauliskt styrsystem för motorer < 150 HK. Frontmonterad cylinder som ger enkel installation. Levereras inkl. pumpcylinder, 2x20" nylon slang och 2 liter olja.
(art.nr 96621) 6.490:-



495:-
568:-

Batteriladdare CTEK

Effektiva helautomatiska switch-laddare. Galvaniskt avskild, IP 65-klassad = vattentät.

XS3600. 3.6A (05472) 568:-
XS7000. 7A (05469) 1.250:- **1.095:-**



795:-
25W 1.195B

1.495:-
50W 2.295B

SOLARMARE Solcellspanel std

36 högeffektiva polykristallina celler. Högtransparent hårdat glas, ram av anodiserad aluminium.
25W (06042) 675x356x35 1.195N
50W (06044) 650x670x35 2.295N



1.595:-
25W 2.195B

SOLARMARE Marinpanel

Högeffektiva polykristallina celler, monterade på en platta av salt- och korrosionsbeständig aluminium.

25W 500x450x3 (06036) 2.195N **1.595:-**
35W 890x350x3 (06037) 2.995N **2.095:-**
45W 590x670x3 (06038) 3.695N **2.695:-**



948:-
1.088N

NAPS Regulator MaxPower

Optimerar laddningen från solpanelen. Laddar upp till 35% bättre genom MaxPowers MPPT-teknik. (art.nr 06048) 1.088N

Stora prisskillnader

Det kan skilja väldigt mycket i priset på reservdelar till båtar och motorer. Detta visar en stor prisundersökning utförd av Båtliv.

Text: Lasse Bengtsson

Det är markant stora prisskillnader för reservdelar till marina smådieslar i Sverige. Nya operatörer, med bland annat kinesiska motorer på programmet, har rört om ordentligt. Båtliv kan vid en jämförelse av likartade reservdelar visa på prisskillnader på mer än 75 procent(!).

Prisledande på den svenska marknaden är Volvo Penta och billigast är det kinesiska motormärket Rrun. Vid en snabb jämförelse mellan dessa två märken på elva olika delar hamnade prislappen för Volvo Penta-korgen på 22 388 kr medan den kinesiska stannade på endast 4 280 kr.

De jämförda motorerna är

båda trecylindriga, har samma effekt – 21/20 hk – men priset på komplett motor skiljer sig avsevärt; 36 000 kr för den kinesiska mot 83 896 kr för den svenska motorn.

Båtlivs prisundersökning omfattar elva olika motormärken (se tabell). Endast i ett fall har tillverkaren inte lämnat några uppgifter, det är den svenska importören av danska Sabb.

En intressant jämförelse är också att titta på hur priset förhåller sig till angiven motorstyrka. Även detta finns redovisat tillsammans med antal återförsäljare, garantiåtagande med mera. Samtliga angivna priser är inklusive moms.

FABRIKAT Importör/tillverkare Modell	BETA Nordic Genset& Beta 20	BUKH Marindiesel Bukh DV-24	IVECO Iveco Sweden AB 4021M20
Pris kr	58 140	89 661	58 900
Kronor per/hk	2 907	3 735	2 945
Hk	20	24	20
Varvtal rpm	3 600	3 600	3 600
Vikt kg	104	240	98
Garanti mån	36	12	24

Reservdelar

Oljefilter	160 kr	163 kr	128 kr
Bränslefilter	210 kr	277 kr	135 kr
Impeller	439 kr	271 kr	171 kr
Avgaskrök	988 kr	1 579 kr	2 850 kr
Toppackning	608 kr	1 085 kr	430 kr
Sotningssats	3 088 kr	1 934 kr	1 895 kr
Avgasventil/st	140 kr	880 kr	950 kr
Insugventil/st	140 kr	733 kr	130 kr
Kolringssats/motor	1 521 kr	2 008 kr	ej uppg.
Lagersats/motor	421 kr	1 540 kr	405 kr
Generator	3 042 kr	ej uppg.	ej uppg.
Ombordsats	std	ej uppg.	finns ej



El-stolpar i hög kvalité och snygg design!

El-Björns elstolpar täcker alla typer av elbehov inom områden som marinor och campingplatser.

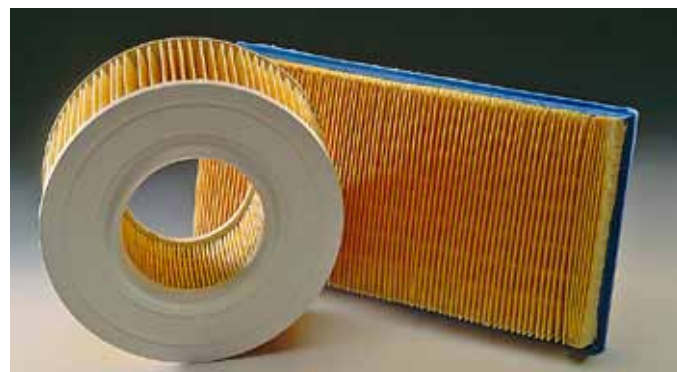
För mer info kontakta El-Björn på
Tel: 0371-588 100 eller gå in på
vår hemsida www.elbjorn.com

Beta

Alfa

Tel: 0371-588 100 • www.elbjorn.com

EL-BJÖRN
Kraft Ljus Klimat

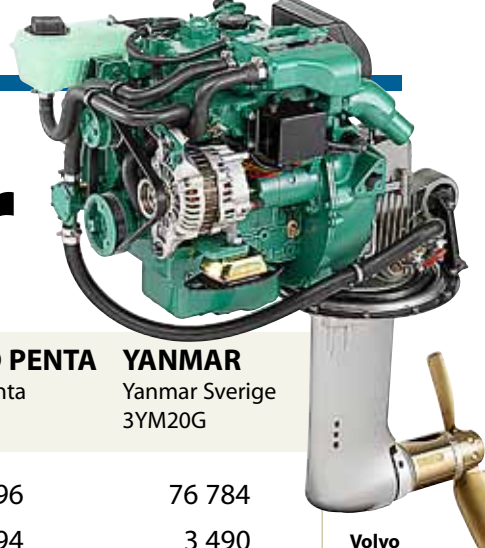


Priset på filter kan skilja med flera hundralappar, från 95 upp till 259 kr.

Priserna på en impeller till en dieselmotor varierar mellan 171 kr (Iveco) och 439 kr (Beta).



på reservdelar



Volvo Penta D1-20.

LOMBARDINI Rodahl Marin LDW702M	NANNI DIESEL Centerline N3.21	RRN Rrun Polarprod Rrun-TD321	SOLE DieselPower Mini-17	VETUS Vetus AB M2.06	VOLVO PENTA Volvo Penta D1-20	YANMAR Yanmar Sverige 3YM20G
58 700	53 900	37 600	52 500	59 417	83 896	76 784
2 935	2 567	1 757	3 293	3 713	4 194	3 490
20	21	21	16	16	20	22
3 600	3 600	3 000	3 600	3 600	3 000	3 600
99	106	135	95	98	130	130
24	24	24	24	60	12	24
150 kr	155 kr	150 kr	174 kr	134 kr	191 kr	139 kr
160 kr	130 kr	95 kr	199 kr	220 kr	259 kr	136 kr
200 kr	240 kr	225 kr	256 kr	208 kr	269 kr	238 kr
2 500 kr Rostfri	1 360 kr	690 kr	1 019 kr	ej uppg.	4 952 kr	3 087 kr Rostfri
590 kr	720 kr	610 kr	803 kr	994 kr	1 669 kr	1 412 kr
600 kr	1 640 kr	888 kr	1 420 kr	2 445 kr	finns ej	finns ej
190 kr	335 kr	80 kr	322 kr	367 kr	144 kr	536 kr
190 kr	335 kr	80 kr	322 kr	349 kr	240 kr	527,50 kr
960 kr	2 760 kr	580 kr	919 kr	1 138 kr	4 383 kr	961,25 kr
400 kr	1 090 kr	670 kr	613 kr	679 kr	2 625 kr	1 087 kr
6 480 kr	2 040 kr	1 100 kr	3 674 kr	3 047 kr	7 656 kr	7 030 kr
ej uppg.	finns ej	ej uppg.	678 kr	790 kr	1 601 kr	927 kr

Gällande motorernas specifikation hänvisar vi till resp. fabrikants prospekt och villkor. Garantin är fabriksgaranti. Flera fabrikat har tilläggsgaranti.

Instrumenttavla och kabelstock ingår. Backslag ingår. Flexibel motorupphängning ingår. Motorerna är färskvattenkylda.



Mats Edenberg, informationschef hos Volvo Penta.

Kommentar från Volvo Penta

Svenska Volvo Penta är klart dyrast i Båtlivs prisjämförelse. Här är företagets egna kommentarer till de stora skillnaderna:

– Vi har inte tillgång till hur ni har genomfört undersökningen och vi kan därför inte svara på om jämförelserna i samtliga fall är relevanta. Men rent allmänt kan vi konstatera att eftermarknad handlar om så mycket mer än enbart reservdelspriser, säger Mats Edenberg, informationschef hos AB Volvo Penta.

– Volvo Penta har marinvärldens mest globala återförsäljarnät. I Sverige har vi omkring 80

auktoriserade återförsäljare och dessa har lokala lager av reservdelar för leverans rakt över disk.

Tack vare Volvo Pentas högteknologiska logistik- och distributionssystem så kan vi i över 95 procent av fallen leverera reservdelar redan samma dag som kunden vill ha dem. Och det gäller över i stort sett hela världen.

– Kunder som köper originaldelar från Volvo Penta får reservdelar av högsta kvalitet, livslängd och funktion och de får reservdelar som garanterar rätt emissionsnivåer på motorerna.

– Det är också viktigt att komma ihåg att Volvo Penta lagerför och till-

handahåller reservdelar över mycket lång tid, för vissa reservdelar till motorer som är upp till 40 år gamla, och det är en service som är oerhört uppskattad av våra kunder.

– Lägg därtill E-handelsservice för leverans av reservdelar direkt hem till kunden, reservdelskataloger och publikationsservice som finns tillgängliga för beställning på internet, mm mm, så har Volvo Penta ett unikt serviceerbjudande.

– Allt detta sammantaget medför kostnader som återspeglar sig i våra reservdelspriser, men vi hoppas och tror att det i grunden finns förståelse för detta bland våra kunder.

Sjökort med snabba uppdateringar

Snabbare rättningar av fel och nya möjligheter för användarna att uppdatera sina sjökort. Det är vad sjökortstillverkaren Navionics kallar "den femte generationens kartografi"

Text & foto: Lars-Åke Redéen

Nu ska de elektroniska sjökorten bli bättre och kunna uppdateras oftare. Det lovar Navionics, världens största tillverkare av elektroniska sjökort.

Nyheten är att de tar hjälp av sina kunder och användare jorden runt. Deras uppdateringar och felrapporter ska komplettera de data som Navionics redan har.

– Våra användare kan rapportera fel och tillägg till våra sjökort om de registrerar sina kort, säger Giuseppe Carnevali, grundare och huvudägare av Navionics.

Företagets metod heter UGC (User Generated Content). Tekniken kan liknas vid Wikipedia, det vill säga det uppslagsverk på Internet som övervakas av en stiftelse vars moderatorer kollar att fel rättas till. Fel på Wikipedia rättas till väldigt snabbt och Navionics hoppas att sjökorten också ska hållas så felfria som möjligt med den här metoden.

– Uppdateringarna ska skickas ut en gång per vecka. Den som vill ha uppdaterade sjökort kan prenumerera på den här servicen.

Genom att registrera sitt sjökort i Navionics databas kan båtägaren själv uppdatera detta en



Den första kartplottern på marknaden som drar nytta av Navionics nya teknik UGC (User Generated Content) är Raymarine e7. Den har inbyggt Bluetooth och WiFi (nätverk) och är även synkad med Apple iPad, iPad 2 och iPhone 4.

gång per vecka (gratis första året). Hanteringen görs i en dator med kortläsare.

Ny generation

Navionics kallar det nya arbets sättet för "den femte generationens kartografi". Det ställer en del nya krav på båtfolk som använder sjökorten, men framför allt ökar kraven på företagen som gör elektroniska sjökort.

– Alla sjökort har inbyggda fel, det gäller även för svenska farvatten, och vi försöker rätta till detta. Om vi får in fel i våra elektroniska sjökort som inte finns i Sjöfartsverkets sjökort efter rapporteringar från användarna så får vi ta ansvaret för detta, säger Giuseppe Carnevali, grundare och huvudägare av Navionics.

– Vårt mål är att skapa bättre sjökort för fritidsbåtfolket och att kunna ge så färsk data som möjligt till användarna.

Förutom data från sjöfartsmyndigheter använder Navionics data från sina egna mätningar och bilder från Google Earth. Detta läggs samman för att få en så korrekt bild som möjligt av kustlinjer och farvatten. Trots det finns en del felaktigheter kvar, inte minst längs den svenska kusten. Här finns exempel på öar



Giuseppe Carnevali, grundare och huvudägare av Navionics.

och sund som inte finns med i Navionics kort än, men det finns också exempel på motsatsen när de elektroniska korten är bättre än papperssjökorten.

Skickar rapporter

När Navionics tillverkar sjökort för svenska farvatten använder de sina egna sjökort i botten och kompletterar dessa med S57 sjökortsdata från Sjöfartsverket (samma data som används i Garmin BlueChart g2 och BlueChart g2 Vision).

Hittills har de svenska båtägarna inte kommit igång med rapporteringen till Navionics på samma sätt som andra marknader. Cirka 4 000 rapporter skickades in från Sverige förra säsong-

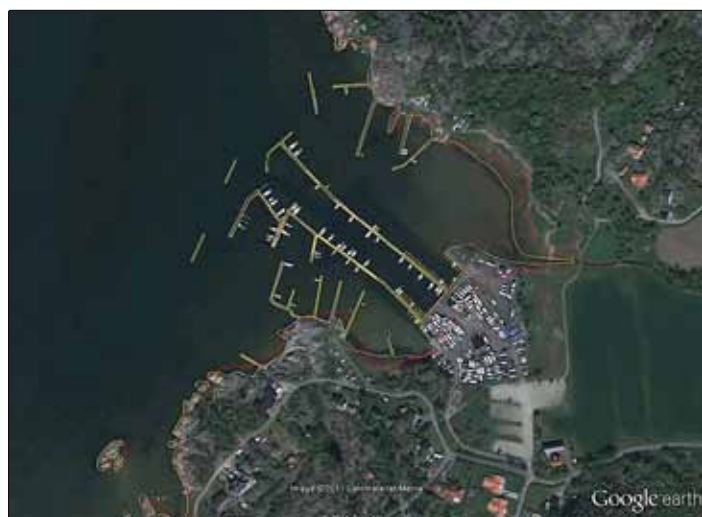
en och med en ökad registrering kommer detta att förbättras avsevärt. Totalt har dock Navionics fått in över 160 000 rapporter från 20 000 användare.

Den som använder UGC köper Navionics kort för sitt område och kan därefter uppdatera ett extra datalager som syns "ovanpå" sjökortet. Funktionen är ungefär som ett radaröverslag i en kartplotter och detta tillför verkligen något till plottern.

Men det är inte bara fel i sjökorten som Navionics är ute efter. Tanken är att användarna ska kunna fylla på med nyttiga data om till exempel bränslestationer, restauranger och annat intressanta som finns i närheten av hamnar eller i skärgården.



Exempel på en felrapport i UGC. Här är det Catarinagrundet som har fått sin position justerad.



Ett exempel från Sverige där kustlinjen har justerats av Navionics (gul linje). Sjöfartsverkets S57-data är den röda linjen.



Herbert Nilsson (t. v.) från Skanör var en populär vinnare av Tummen Upp 2011. Här tillsammans med Joakim Sandgren, marknadschef på International Färg AB.

Kom med förslag till Tummen Upp 2012

Det är snart dags att utse Tummen Upp 2011.

Utdelningen sker som vanligt under högtidliga former på båtmässan Allt för sjön i Stockholm i mars.

Text: Båtlivs redaktion

Förra årets vinnare av Tummen Upp – Herbert Nilsson från Skanörs Båtklubb och Skanörs Hamnförening – var en mycket populär segrare. Han hade sällskap av flera personer från sin båtklubb till prisutdelningen på Allt för sjön i Stockholm.

Nu söker vi årets vinnare av Tummen Upp. Det är Båtlivs läsare som väljer och nominerar kandidaterna till Tummen Upp, båtlivets mest ansedda pris till den bästa kompisen i båtklubben där stipendiaten belönas med 15 000 kr.

Förutom i Sverige utses Tummen Upp stipendiater även i Norge och Finland. Båttidningarna Båtmagasinet (Norge) och Vene (Finland) står för de

arrangemangen tillsammans med International Färg AB.

Skicka oss ett E-mail eller ett brev med en text som beskriver din/er kandidat och helst även bilder på personen. Ju

bättre nominering, desto större chans för din kandidat.

Den vi söker och belönar är en person – man eller kvinna – som

har utträttat något särskilt bra för sin båtklubb och sina båt-

kompisar. Kort sagt, en riktigt go' kompis i båtklubben.

Tummen Upp görs i samarbete med International Färg AB. Vi behöver anmälningarna senast 14 januari 2011. Skicka dem till:

TummenUpp@batliv.se

eller till: Tummen Upp, Båtliv, Ö. Vittusgatan 36, 371 33 Karlskrona.



Båtliv  **International**
yachtpaint.com

Ett samarbete mellan tidningen Båtliv och International Färg AB.



CROM MARINE

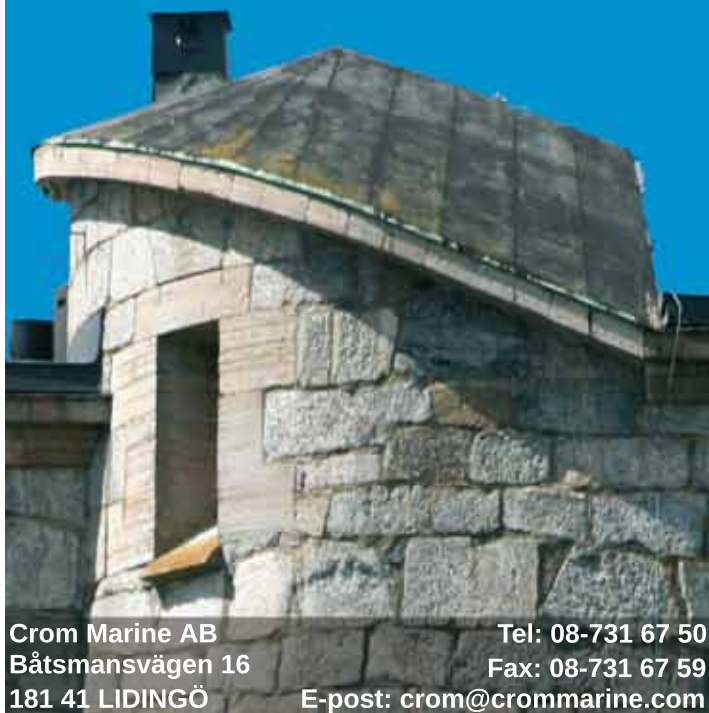
Motordelar av högsta kvalitet passande till

Volvo Penta

Yanmar



www.crommarine.com



Crom Marine AB
Båtsmansvägen 16
181 41 LIDINGÖ

Tel: 08-731 67 50
Fax: 08-731 67 59
E-post: crom@crommarine.com



Ordföranden har ordet

Svenska Båtunionen arbetar inom flera olika områden för att främja svenskt båtliv. Maila gärna till ordforande@batunionen.com om du vill kommentera Bengt Gärdes krönika, privat eller i tidningen.

Skatteverket på jakt efter båtklubbarna

Som alla båtklubsmedlemmar väl känner till pågår sedan viss tid tillbaka en förutsättningslös diskussion och ett arbete om ett samgående mellan Svenska Båtunionen och Svenska Seglarförbundet.

På Unionsrådet i mitten av november 2011 kommer och ska frågan noggrant diskuteras för att styrelsen ska kunna få en rekommendation ifall det hela ska drivas vidare till SBU:s Båtriksdag våren 2012 för ett beslut eller redan nu avslutas.

Oaktat de pågående diskussionerna så fortgår SBU:s ordinarie båtlivsfrämjande arbete. Under oktober månad har styrelsen haft möte med företrädare för Sjöfartsverket företrätt av dess generaldirektör, Ann-Christine Zetterdahl. Vid detta möte framfördes från SBU:s sida vikten av att SBU som organisation bara har en statlig myndighet som "motpart" när båtlivsfrågor ska diskuteras. Vi informerade också om SBU:s pågående verksamhet.



En sammanslagning mellan SBU och SSF påverkar båtklubbar i hela Sverige.

I början av november uppvaktades Infrastrukturminister Catharina Elmsäter Swärd för att med henne diskutera igenom ett antal för båtlivets viktiga aktuella frågor. Vi ville gärna ta upp frågan om den beskattningsiver som skattekontoret i Mariestad utsätter båtklubbarna för i Marie-stadsregionen, lyfta upp frågan om alkoholgränser på sjön som skapar stora problem för såväl båtägare som näringsidkare i

skärgården.

Flera politiker och partier anser att en förändring bör ske då nuvarande lag fungerar dåligt samt även fortsätta SBU:s önskemål om ett båtkörkort. Även moderata politiker motionerar om en förändring. Vidare diskuterades frågan även med näringsministern om hur viktigt det är för SBU att bara ha en statlig myndighet som motpart och att SBU ska vara remisstans i alla

typer av båtlivsfrågor.

När det gäller beskattnings- iver av båtklubbar inom Marie-stadsregionen är detta en anmärkningsvärd och en inte önskvärd insatsåtgärd av Skatteverket. Inom denna region har flera båtklubbar av Skatteverket betraktas som inte ideella allmännyttiga och påförts beskattning som om klubben varit ett rörelsedrivande företag. Skatteverket gör också en väldigt extensiv tolkning av gällande regler och beaktar väldigt lite klubbens synpunkter och den verksamhet som bedrivs.

Intäkter beskattas och för många av klubbens kostnader vägras avdrag. Detta har skapat stora problem för klubbarna och lett till ökade kostnader för klubbarna. Det gäller nu att vi stämmer i bäcken medan tid är.

Många klubbar kanske redan nu av försiktighetsskäl bör budgetera för ett noll- eller negativt resultat.

Båthälsningar
Bengt Gärde

ÖRNSBERGS BÅTKLUBB FYLLER 90 ÅR

I KLUBBENS JUBILEUMSTIDNING från 1996 kan man läsa att:

"Åren kring 20-talet var strävsamma år för befolkningen i Aspudden och Tellusborg. Där bodde mest arbetarfamiljer och åren präglades av fattigdom och arbetslöshet. Hjalmar Branting bildade sin andra regering, dödsstraffet avskaffades, allmän rösträtt infördes och strider kring

nykterhetsfrågan pågick.

Men Mälarens vatten var inte så nedsmutsat och stränder och vikar inte så bebodda. I viken vid Örnsberg rådde full aktivitet från Olson & Rosenlunds sågverk och viken var full med timmerbalar. Timmerstockar drogs upp i såg-ramar driven av en ångmaskin. Intill berget fanns en strandremsa där några Örnsbergsbor hade

sina roddbåtar och en och annan motorbåt förtöjd. När sedan byggnaden vid bryggorna såldes till Malkolms gjuteri och en avgift om 10 kr per båt infördes föddes tanken på en båtklubb."

Idag har Örnsbergs båtklubb hamn, uppläggningsplatser och klubbhus. Hamnen har 137 platser, de flesta med y-bommar.

Det finns både segel- och

motorbåtar i klubben. Väntetiden för en båtplats är fem till sju år. Vid båtupptagning och sjösättning hjälps medlemmarna åt, liksom vid städ- och arbetsdagar.

På försommaren hålls en välkomstfest för nya medlemmar och i augusti en navigationstävling med påföljande kräftskiva.

Birger Hagren, hamnkapten
Urban Trued, ordförande



SBU-redaktör Anne

Anne Adre-Isaksson är journalist med flerårig erfarenhet från dags- och fackpress. Sedan 1998 arbetar hon som frilansjournalist och skriver bland annat mycket om skärgård och båtliv. Anne bor i Östhammar i norra Roslagen och sitter med i styrelsen för Östhammars Segelsällskap. Där har familjen också sin båt, en Krabat 740 motorbåt. Maila till Anne.Adre@batliv.se.

Båttinget firar jubileum

2012 FIRAR BÅTTINGET tioårsjubileum. Under de gångna åren har tinget belyst fritidsbåtlivet från de flesta vinklar. Det har handlat om miljö, sjösäkerhet, framtid och båtlivets roll i samhället.

Många ministrar, riksdagsledamöter, generaldirektörer, kommun- och landstingsfolk liksom företrädare för båtlivets organisationer och branscher har deltagit och debatterat. Båttingets roll som den givna kontakten mellan båtfolket och myndigheterna har blivit alltmer framträdande och viktig.

Inför nästa års Båtting är temat "Det glada båtlivet". Båtlivets alla positiva aspekter



Det glada båtlivet är temat för Båttinget, som hålls 7 mars.

kommer att lyftas fram. Hälsa och rekreation, att båtlivet bidrar till en levande skärgård och skapar arbetstillfällen för varv och marinor för att nämna några områden.

Statsminister Fredrik Reinfeldt och generaldirektörerna för Sjöfartsverket, Kustbevakningen och det nya verket Havs- och vattenmyndigheten med flera är inbjudna att delta i

Båttinget på Allt för sjön.

Båttinget äger rum på Stockholmsmässan onsdagen 7 mars 2012.

Båttinget, som arrangeras av Svenska Båtunionen och Sweboat, återkommer varje år och kan beskrivas som en båtlivets riksdag. Inbjudna är företrädare för regering, riksdag, kommuner, myndigheter och naturligtvis representanter för båtlivets egna organisationer och branscher.

För vidare upplysningar kontakta generalsekreterare Hans W Berglund, SBU, hans.w@batunionen.com eller VD Mats Eriksson, Sweboat, me@sweboat.se
Bengt Anderhagen

ALBIN25-KLUBBEN I NY SKEPNAD INFÖR JUBILEUM

ALBIN25-KLUBBEN, som välkomnar alla ägare av Albinmotorbåtar, har inför sitt tioårsjubileum nästa år lanserat sin nya hemsida.

Klubben, som har nästan 400 medlemmar, välkomnar ännu fler Albinägare att ta del av all den kunskap som finns lagrad i databanken. Genom åren har massor av tips om stora som små förändringar samlats, liksom information om medlemmarnas båtar och olika typer av aktiviteter.

Eftersom Albinbåtarna slutade tillverkas långt innan första hemsidan introducerades så är all gammal information lika gångbar idag och dessutom mera lättillgängligt genom avancerade sökfunktioner.



En svensk båtklassiker.

Gå in på www.albin25.se för att få ett smakprov på vad som finns på hemsidan. Där hittar du

också ansökan om medlemskap. Eftersom det är en ideell förening är avgiften mycket låg och

ska komma medlemmarna till godo genom olika aktiviteter.

Foto: Tommy Malmgren



Några av deltagarna vid höstens jubileumsregatta hos Karlskrona Jolleklubb.

Ungdomar i centrum

Det går att blåsa nytt liv i en båtklubb. Det är Karlskrona Jolleklubb ett bra exempel på med sin fina ungdomsverksamhet.

Text: Lars-Åke Redéen Foto: Mats Olsson

Båtklubben ligger vackert på Norra Långö, bara några kilometer från Karlskrona centrum och med en fin badplats runt hörnet.

Trots det var Karlskrona

Jolleklubb, som fyller 50 nästa år, en båtklubb som mest utnyttjades som båtuppläggningsplats tills för tre år sedan. Då kom jolleseglingar igång igen på allvar och nu är det full rulle på seglar-

skolan sommartid.

15–20 ungdomar deltar aktivt i jolleseglingarna, som var grunden till att klubben bildades 1962. De är uppdelade på en nybörjargrupp och en fortsättningsgrupp, där alla seglar Optimistjollar.

– En framgångsfaktor är att vi är tre fyra stycken som ställer upp och hjälper till. Jag började själv att jobba mer aktivt i klub-

ben för att min son var intresserad. Det känns viktigt för mig att klubben lever vidare och att ungdomarna får lära sig seglingens grunder, säger tränaren Anders Linse.

– Vi är tre tränare och en grupp intresserade ungdomar som håller igång med teori och praktik runt segling sedan tre år.

Eget arbete

Jolleverksamheten bedrivs trots att Karlskrona Jolleklubb inte är någon rik klubb. Tvärtom är ekonomin begränsad, men det kanske är just därför som engagemanget är så stort.

– Vi har ingen stor ekonomi, men vi fick ihop 10 000 kr till segel genom att städa stränder i våras och nu under hösten, säger Bernt Petersson.

Det är full fart på Optimistjollarna hos jolleklubben. Medlemmarna jobbar själva med att renovera jollar och för att få in pengar till segel.





Fr. v. Bernt Petersson, Anders Linse, Simon Linse, Anton Petersson och Bengt-Olof Olsson framför klubbhuset.

– De pengarna köpte vi nya segel för. Vi hjälptes också åt och gjorde iordning sex jollar förra året, som alla lackades om och blev fina.

Fler ungdomar

Även klubbens styrelse är glada över utvecklingen med allt fler ungdomar vid bryggorna och i båtarna.

– Vi är närmare 100 medlemmar. Det har tillkommit en del ungdomar och familjemedlemmar på senare år, säger Bengt-Olof Olsson, ordförande i klubben.

– När jag började som ordförande för åtta år sedan var inte seglingen igång. Nu seglar de flera gånger per vecka och ofta på helgerna plus att vi har egen utbildning i vår seglarskola. Det betyder mycket för oss att kunna ha en sådan verksamhet.

Den äldste medlemmen vid höstens jubileums regatta var hela 89 år. Det var Lars-Olof Janzén, född 1922, som seglade i en Optimistjolle i trä. Lars-Olof var med och bildade klubben och håller på med jollesegling sedan några år.



89-åriga Lars-Olof Janzén var äldste deltagaren i sommarens seglingar.

EGET KLUBBHUS FÖR 56 000 KR

Karlskrona Jolleklubb (KJK) på Norra Långö anhöll i en skrivelse till dåvarande Drätselkammaren 11 september 1962 om att få arrendera mark för sin verksamhet. De hamnade intill Kajakklubben Eskimå, som också ligger intill badplatsen på det vackra Norra Långö och är verksam med flera elitpaddlare.

I KJK fanns redan då ett 20-tal båtar, på vintern ytterligare ett tiotal. Inom området räknade klubben med att få plats med cirka 50 båtar.

Med hjälp av anslag från bland andra Allmänna Arvsfonden fick klubben in medel för att bygga ett eget klubbhus. Totalkostnaden var 56 469 kr och 2 öre. Den första sjösättningsvagnen kostade 175 kr.

Klubben var redan då aktiv och medlemmarna tävlade bland annat mot båtar från det större Karlskrona Segelsällskap. De hade även ett samarbete med utbyte hos Marinens jolleseglare.

På 60-talet var Snipe en aktiv klass i klubben. Två medlemmar från KJK – Stig och Roland Hultgren – deltog i Snipe-SM 1964. Året därpå deltog två båtar från KJK i Snipe-SM och 1966 ansvarade KJK för de Nordeuropeiska mästerskapen för Snipe. Medlemmar tävlade även i OK-klassen.

Klubben har tillhört Blekinge Båtförbund i många år.



Carina Nylander.

Försöker peppa fler

Carina Nylanders deltagande i projektet Kvinnliga förebilder i båtlivet förde henne ända upp till Svenska Båttunionens styrelse.

Text: Lena Kempén Foto: Anders Nylander

Hur kom du in i båtlivet?

– Intresset föddes när min man och jag flyttade till Obbola utanför Umeå för 25 år sedan. Vi skaffade först en rund träfiskebåt men bytte upp oss och har nu en Scand 29 Baltic. Jag har varit aktiv i styrelsen för Obbola Båttklubb i Västerbotten och försökt peppa andra kvinnor att vara med i styrelsen.

Varför sökte du till SBU:s projekt?

– Jag ville tagga mig själv att göra något för att få fler kvinnor att köra båt. Man ser oftare kvinnor som styr segelbåtar än motorbåtar. Förutom att sätta fokus på jämlikhet handlar det ju om en säkerhetsaspekt.

På vilket sätt genomförde du projektet?

– Tio kvinnor deltog i en teoretisk del, där vi bland annat studerade motorns delar, säkerhet på sjön, GPS:n och vad som ska göras inför sjösättning och uppbyggnad. Sen hade vi praktisk motorkunskap på klubbåtar för att förstå hur såväl inombordare som utombordare fungerar. Även männen blev engagerade och faktiskt lite stolta över fruarna. Flera sa att de själva ville gå kurs.

– Så testade vi att köra båt. Efter kursen märktes det att del-

tagarna definitivt hade fått mer motivation och intresse att framföra familjens båt.

Det här gav ringar på vattnet för din egen del, eller hur?

– Ja, när man i Obbola Båttklubb uppmärksammade mitt engagemang, nominerade man mig till unionsstyrelsen. De tyckte att det behövdes någon norrifrån. Sedan hörde Västerbottens Båttförbund och Umeå Motorbåttssällskap av sig, och erbjöd mig plats i deras styrelser.

– Först var jag tveksam och trodde jag var ensam kvinna om att aktivera med mig runt båtlivet, men den spärren släppte tack vare kontakterna i det kvinnliga nätverket. "Klart du fixar det där", tänkte jag och tackade ja till styrelseuppdraget. Nu är vi två kvinnor i Unionsstyrelsen, vilket är historiskt.

Har du några tips till andra kvinnor?

– Nyckeln till att må bra i båtlivet och att utveckla sig är att ta itu med saker och våga kliva över tröskeln. Kvinnor kan ta styrka av varandra. Hade jag inte varit med i projektet hade jag nog inte gjort det jag gjort. Jag hade inte fått uppleva allt som det lett till, avslutar Carina Nylander.

Blir det sammanslagning?

Fördelarna kan bli många med en stor, sammanslagen båtlivsorganisation.

Text: Lars Afzelius

I Sverige finns nära nog världens bästa förutsättningar för fritidsbåtliv och kappsegling.

Lång kust, rik skärgård, stora innanhav, mängder av insjöar och kanalsystem som förbinder väst och öst. Allemansrätt och strandskydd som ger tillgänglighet och ett fritt fiske längs våra kuster vilket tillför ytterligare mervärden. Sverige är ett av världens mest fritidsbåtsäta land och båtlivet är en av landets största folkrörelser.

Frihetskänsla och naturupplevelser anges av båtägare ofta som de viktigaste skälen till varför man ägnar sig åt båtliv och hälsoeffekten är dessutom väl dokumenterad.

Ansvariga politiker hävdar numera att fritidsbåtlivet är en av landets basnäringar, underförstått finns här pengar att tjäna. Båtlivet omsätter cirka 15 miljarder kr varje år och båtutturen blir viktigare och viktigare för kommuner och näringsidkare, eftersom det skapar både arbetstillfällen och genererar intäkter.

Vem ska ta vara på våra intressen och bevaka att politiker och myndigheter m fl förstår värdet av båtlivet och ger oss möjlighet att själva forma villkoren? På senare år har märkts ett ökat intresse från förtroendevalda att "reglera" vår frihet och några av dem är och nafsar oss i bakhasorna genom sina riksdagsmotioner om både register, båtskatt och jämför oss med skoterförare från fjällvärlden.

En stor stark

SBU och SSF gemensamma styrgrupp tycker att båtägarens motdrag måste vara "En stor och stark fackförening" som har egen uppfattning om båtlivets innehåll och framtid. Kan vi företräda hela båtlivet är det en stor fördel. Om vi har tydliga visioner och mål måste man ta oss på allvar och goda tävlingsresultat sprider



Seglare och motorbåtsfolk sida vid sida. Så är det redan idag i de flesta båtklubbar och i våra gäst- och naturhamnar. Bilden är från Gullholmen.

säkert också glans över oss och ökar vår trovärdighet. Därför kan en sammanslagning av SBU och SSF ge ett stort värde för båtlivet nu och framöver.

Båtklubben är den viktigaste målgruppen i den nya organisationen. Det ska vara lika god support och service för klubbarna i hela landet och alla ska betala samma avgift för ett medlemskap.

Stöd till klubbar

Så till den viktiga frågan för klubben, nämligen hur man värderar organisationens stöd till klubbarna och om stödet har rätt innehåll. Ledord för klubbstödet är rådgivning, information och service samt hjälp att utvecklas och växa. Här finns också alla möjligheter att påverka innehållet.

Mycket tid går åt till administration på verksamhetens bekostnad. Detta vill vi ändra på genom att erbjuda IT-support genom IdrottOnline och BAS. Olycksfallsförsäkring vid klubbaktiviteter och den för SBU-klubbarna tidigare kända klubb-försäkringen kommer att omfatta alla.

Behov av rådgivning i juridiska frågor tenderar att öka och är en viktig del i stödet. Sjösäkerhets- och miljöfrågor kommer alltid att ha hög prioritet och avsikten är att ha ett omfattande samarbete med sådana organisationer och myndigheter med syfte att söka gemensamma förbättringar. Det kommer att finnas goda förutsättningar att erhålla utbildningsstöd, bland annat genom vårt medlemskap i riksidrottsförbundet. Allt från styrelseutbildning till barn- och ungdomsledarutbildning. Detta kan vara viktiga delar för en

klubb som vill växa. Den idrottsliga verksamheten med allt från klubbseglingar till tävlingar på VM-nivå kräver också en rad olika utbildningar och erforderlig administration. Det ska finnas ett team av regionala klubbutvecklare, som kan knacka på hos klubben och vara till hands med råd och hjälp inom olika områden. Även Riksidrottsförbundets centrala och regionala stödorganisation såsom IT-, juridik- och utbildningssupport finns att tillgå. En annan viktig uppgift är givetvis den lobbyverksamhet som ständigt måste pågå för att ge framgång. Det sker i första hand på central nivå men med större tyngd än tidigare.

Tidningen Båtliv försvinner inte och Svenska Sjö erbjuder båtförsäkringar som vanligt.

5–10 distrikt

Organisationen föreslås innehålla en styrelse med två viktiga verksamhetsben, främjande och tävling. Därtill professionellt stöd i form av ett kansli och utlokaliserad support. Idag finns 26 SBU-förbund och 17 Seglardistrikt. Dessa slås ihop och bildar 5–10 distrikt med var sin distriktsstyrelse. Klubben ansöker om medlemskap centralt och tillhör sedan automatiskt den region där man har sin hemvist.

Med den stora minskningen av förbund och distrikt sparas stora administrationskostnader som istället kan satsas på klubbarnas verksamhet och behov av stöd. Olika aktiviteter kan samordnas och utbildning kan erbjudas flera klubbar i stället för att med få deltagare ske på många platser.

Ett exempel på budget har tagits fram. Den grundar sig bland annat på de medlemsintäkter som idag betalas in till SBU respektive SSF och förbund och distrikt. Om man delar hela den summan med antalet medlemmar blir genomsnittet cirka 90 kr per båtklubsmedlem, varav 70 kr belastar central nivå och 20 kr kommer från förbund och distrikt.

Avgifterna ändras

Om det beslutas om samma avgift för hela landet och att medlemsintäkterna ska vara på samma nivå som idag, innebär det en sänkning av avgiften för alla dubbelanslutna klubbar och en ökning med ca 15–20 kr/medlem för enkelanslutna klubbar.

Samtidigt är avsikten att hela 20-kronan går tillbaka till distriktet. Halva summan avser kostnader avsedda för demokrati, stadgar, lokaler och möten. Andra halvan av 20-kronan är till för distriktets planerade aktiviteter vilka normalt fastställs på distriktsmöten eller motsvarande.

En region med 40 000 medlemmar kan sålunda få 200 000 kr för demokrati- och verksamhet samt lika mycket för sina planerade aktiviteter. Samtidigt ges också nya möjligheter att ansöka om och erhålla aktivitets- utbildningsstöd/bidrag.

Beslut under 2012

Alla tävlingsbidrag är örönmärkt pengar från Riksidrottsförbundet eller sponsorer och blandas inte ihop med medlemsavgifterna.

Vid beslut om sammanslagning kan de nya avgifterna tas ut tidigast under 2014 beroende på nuvarande stadgar.

Sammantaget är alltså styrgruppen odelat positiv till en sammanslagning och tycker att beslut ska tas redan under 2012. Tillsammans blir SBU och SSF en betydligt vassare organisation än vad de är idag var för sig; 1 + 1 blir 3!

Hela utredningen som har gjorts av den gemensamma arbetsgruppen från SBU och SSF finns att studera på SBU:s och SSF:s hemsidor.

Egenkontroll kompletterar besiktning av båten

Nu kan båtägare själva kontrollera skicket på sin båt. En egenhändigt utförd kontroll av den egna båten är ett bra alternativ till säkerhetsbesiktningen.

Text & foto: Lars-Åke Redéen

Den klassiska säkerhetsbesiktningen av fritidsbåtar har gått i stå. Trots att detta borde vara ett högprioriterat område inom svenskt båtliv är det väldigt svårt att få båtägare att besiktiga sin båt.

Svenska Båtunionen har gjort flera försök att få igång besiktningen igen, dock utan några större resultat. Belöningar som sänkt självrisk och rabatt på premien hos försäkringsbolaget Svenska Sjö räcker tyvärr inte längre till för att båtägare ska se över säkerheten i sina båtar och därmed få ett säkrare båtliv.

Friska idéer

Svenska Båtunionens Tekniska kommitté gör nu ett nytt försök med friska idéer för att få igång besiktningen.

– Vi har försökt hitta fungerande lösningar. En kompromiss som vi vill prova är egenkontroll



– Vi hoppas få fart på säkerhetsarbetet igen med egenkontroll, säger Sven Andersson, som är medlem i Råå Båtklubb.



Egenkontroll av båtar kan vara ett bra sätt att utveckla säkerhetsbesiktningen. Dokumentet finns för nedladdning på SBU:s och Båtlivs hemsidor.

av båten, säger Sven Andersson, medlem i Tekniska kommittén.

– Det här innebär inte att säkerhetsbesiktningen läggs ner. I stället utvecklar vi konceptet samtidigt som vi behåller besiktningen. Men vi lägger inga resurser på besiktningen i nuläget, de båtklubbar som har en fungerande besiktningsverksamhet bör absolut fortsätta med detta. Några klubbar inom SMBF har till exempel en bra besiktningsverksamhet.

Eget ansvar

Egenkontrollen utförs med hjälp av ett protokoll, som finns att ladda ner från SBU:s och Båtlivs hemsidor. Med det i handen kan vem som helst i lugn och ro kontrollera sin egen båt och justera eventuella brister. Text och bilder visar på ett tydligt sätt hur det ska se ut.

– Vi har använt många delar från besiktningspärmen som grund för egenkontrollen. Det gäller bland annat slangklämmor, genomföringar och andra vanliga påpekanden.

– Kan vi få båtägarna att

ladda hem broschyren och sedan kolla sina egna båtar så har vi kommit en lång bit på vägen, säger Sven.

Tekniska kommittén ser inga problem med att det här är en egenkontroll, det vill säga att båtägaren själv kontrollerar sin egen båt.

– Inte alls. Man måste kunna lita på människor och egenkontroll är vanligt i många andra sammanhang, säger Sven.

De moment som tas upp i protokollet är bland annat:

- Skrov och däck.

- Motor.
- Bränslesystem.
- Elsystem.
- Styr- och reglagesystem.

I SBU:s Tekniska kommitté ingår:

Sven Andersson
Carl Hellström
Eric Duvner
Kennet Svensson

Du når dem på mailadress:

info@batunionen.com

Fotnot. Det är alltid båtägarens/befälhavarens ansvar att båten är i sjövärdigt skick vid losskastningen enligt Sjölagen.



Skrovgenomföringar är en klassisk kontrollpunkt för att få en säkrare båt.

VARNING

Uppblåsbara flytvästar med Hammar livvästutlösare och tillverkade före 2006

CM Hammars högsta prioritet är din säkerhet när du är på sjön. Därför vill vi uppmärksamma dig på följande produktvarning och ber dig läsa den noga.

Hammars livvästutlösare är kopplad till livvästen med en insvetsad tätningsspackning. Under 2006 uppgraderade CM Hammar plastmaterialet i tätningsspackningen, allt för att förbättra packningens tätningsegenskaper och hållbarhet. På ett mindre antal tätningsspackningar som är tillverkade före 2006 har materialet åldrats i förtid, troligen beroende på att de utsatts för hög värme i kombination med hög fuktighet. Tätningsspackningen kan då bli styvare, ändra färg och i vissa fall spricka med läckage som följd.

CM Hammar vill förhindra att en skadad tätningsspackning utsätter användaren för fara. **Om du har en livväst tillverkad innan 2006 och som inte har blivit kontrollerad nyligen så rekommenderar vi att du kontaktar närmsta auktoriserade servicestation.** Tillverkningsdatum kan du hitta på insidan av livvästen.

Om du vill kontrollera livvästen själv så kan du besöka vår hemsida för ytterligare information.

Livvästar tillverkade efter 2006 omfattas inte av denna varning.

HAMMAR®
www.cmhammar.com

REGAL SERVICE AB

Auktoriserad återförsäljare av Volvo Penta i södra Stockholm och Mälaren



Vinterförvaring med fullservice

• Drewerkstad • Försäkringsskador • Båtförsäkring • Reservdelar • Larm • GPS



GARMIN

GLOBAL
BÅTFÖRSÄKRING AB

ALANDIA
BÅTFÖRSÄKRING

VOLVO
PENTA

Navigera

Än en gång vill vi bjuda er – våra trogna lösare – på en tur i vår underbart vackra skärgård.

Text: Tävlingskommittén

Efter en underbar sommar i denna landsända är vi extra inspirerade att presentera räkneuppgifter, nyttigheter och klurigheter! Vi önskar er lycka till och nöje på resan på

denna årstid vi som båtägare kallar väntans tider. Som vanligt väddar vi om att skriva tydligt så vi kan läsa såväl svaren som namn och adress. Läs noga och tänk till. Vi gillar inte "kollektivlösningar".

Förstapriset är som vanligt attraktivt liksom utlottningspriset.

Eventuella förtydliganden eller rättelser kommer att publiceras på www.batliv.se

Steiner Commander 7x30 XP.

Den optimala båtkikaren. Med en fantastisk bildkvalité och antireflex-behandling anpassad för sjön, vattentät och extremt stryktålig. Den inbyggda kompassen gör det enkelt att pejla och ta ut bäring. Värde 6 999kr.

Läs mer på www.focusnordic.se.

Var med i Båtlivs navigationstävling. Första priset är en båtkikare från Focus Nordic AB. I lottdragningen är vinsten GPS, även den från Focus Nordic AB.

INFORMATION

ALLA SOM ÖNSKAR DELTA SKALL BESTÄLLA UNDERLAGET!

LOGGKORTEN BESTÄLLS FRÅN OCH SKICKAS TILL:

Svenska Båtunionen

Af Pontins väg 6

115 21 Stockholm

Tel 08-54 58 59 60

E-post: birgitta@batunionen.com

SVAREN SKALL VARA SBU TILLHANDA SENAST:

Tisdagen 10 januari 2012

FRÅGOR OM TÄVLINGEN BESVARAS AV:

Sten Olsson tel. 070-560 90 25, E-post: sten@pite.eu

Frede Mortensen tel. 0911-174 20, E-post: frede.mortensen@allt2.se



Pentax Optio WG-1 GPS är vattentät, idealisk för undervattensanvändning, exceptionellt stötsäker, en äkta utomhuskamera som klarar temperaturer ner till -10°C. Värde 3 499 kr.

Läs mer på www.focusnordic.se.

rätt med Fione



Olle Stensson kom över Fione, en Havsfrida som gjort resan över Atlanten 1968 med Bertil Enbom vid roret. Efter många sjömil och några år på landbacken hade den gamla bensinaren, en Göta motor, gjort sitt. Eftersom det är hans andrabåt ville han ha den som mysbåt, tyst i alla lägen, så han installerade under vintern en elmotor som skulle ge henne en marschfart på 4 knop. En ny magnetkompass (med deviationstabell 2 som medföljer) ett ekolod (justerat så det visar djupet under kölen (1,20 m)) samt en ny logg installerades också. Missvisningen i området är +7°. Vid beräkning av grader avrundar vi till närmaste halva grad. Vid navigationen går kortaste vägen tangerande 3 m kurvorna. Det rådande högtrycket i början av juli gör att vattenståndet är minus 24 cm. Dags att göra hennes andra jungfrufärd och manövertester en dag med vindstilla och blank havsytta.

Med nyladdade batterier ger Olle sig ut från Haparanda hamn och passerar fyren FI WRG kl. 09.45 lokal tid på SO kurs (K 138°). Hon klarar elegant sin beräknade marschfart, går stabilt och svarar bra på roret. Efter 15 min girar han 45° babord och går denna kurs tolv minuter för att sedan göra en styrbords gir på 29°.

◆ **Fråga 1.** Vad blir hans position efter 29 min på senaste kurs?

◆ **Fråga 2.** Vad var minsta djup hans ekolod visade?

Vid ovannämnda position hissar han segel eftersom det har kommit en lätt SO sjöbris. Det går i sakta mak med två knop sydvart. Efter två timmar har han en liten ö i fören och beslutar sig för att smyga in, lägga ankare och laga lite lunch.

◆ **Fråga 3.** Om vi förutsätter att han från positionen i fråga ett till ankringsplatsen hade en genomsnittsfart på två knop. När lade han då i ankaret?

Efter lunchen lägger Olle sig på koden och slumrar till. Då han vaknar efter ett par timmar har solen gått i moln och han känner sig lite frusen, så fram med den lilla fotogenvärmaren, men tji blev det eftersom han glömt att fylla på fotogen. Han planerar att ringa goda vännen, Mårten Fredriksson, som har en snabb vattenskoter.

Genom att snurra runt båten bestämmer han sin exakta position. Kk 21° till NV delen av L. Hamnskär, Kk 304° till SV uddarna på Skomakaren. Meddelar Mårten – som självfallet har GPS på sin skoter – den rätta positionen och lovar bjuda på middag om han kommer med fotogen.

◆ **Fråga 4.** Vilken är hans position?

◆ **Fråga 5.** Hur lång tid tar det för Mårten att köra sträckan från fyren vid Haparanda hamn till Olle om han tar kortaste vägen tangerande kortets 3 m kurvor med en snittfart på 38 knop?

På kvällen blir det en del båtsnack. Olle frågar Mårten om han vet vad det kallas om man på en större båt firar ner förankaret och hänger det i en krok på relingen eller på däck ett stycke akteröver (förekommer bland annat när fartyg bogseras med fören i isbrytares bogserklyka).

◆ **Fråga 6.** Vet du vad det kallas?

◆ **Fråga 7.** Vi frågar efter den aktuella (nov 2011) trafikkanalen på VHF för Kalix?

◆ **Fråga 8.** Det har tillkommit ett nytt sjömärke –blågult vertikalt randigt.

Vad markerar det?

Nästa dag sol, vackert och lugnt. Olle vill kolla kapaciteten på motorbatterierna. För att hålla vandra sällskap följer Mårten med i Fione och skotern tas på släp vilket går utmärkt i tre knop. De lämnar "natthamnen" kl. 08.40 och ger sig Syd och Väst om Skomakaren för vidare färd över Skomakarfjärden mot Haparanda hamn.

◆ **Fråga 9.** Hur mycket är klockan när de har den utstickande västra udden på Skomakaren tvärs?

Väl ute på Skomakarfjärden möter de en kompis som är ute och paddlar kanot. De följs åt ett tag efter varandra med samma kurs och fart. Olles kompass visar 340° då han nu styr mot fyren vid Haparanda hamn.

◆ **Fråga 10.** Vad visar kanotistens kompass om han har deviationstabell ett?

◆ **Fråga 11.** När Olle har 40 minuter kvar till fyren, vilken är då hans position?

Vi talade tidigare om att Olle ringde på sin mobiltelefon.

◆ **Fråga 12.** Om du är i en nödsituation och inte får kontakt med nätet via din mobiloperatör (och inte har VHF) vad kan du göra för att eventuellt få kontakt med 112?

Före telefonens och VHF:ens tid meddelade man sig med signalflaggor.

◆ **Fråga 13.** Vad betyder följande flaggkombination? 

◆ **Fråga 14.** En segelbåt får dessa lanternor framför sig:  Vad är det? och vad blir åtgärden?

Bonusfråga utom tävlan. Fyren Minots Ledge, Mass. USA har följande karaktär FI W (1+4+3) 45s, något som har gett den sitt öknamn. Vilket är det?

P.S. Batterierna höll hela resan.

Fortsatt renovering av

Mycket i livet kan vara smärtsamt; till det mer smärtsamma kan höra att tvingas revidera sina fördomar. Samtidigt kan just detta, att inse att man haft fel, vara en källa till stor glädje.

Text: Peter Behrens

Först en liten rapport om vad som hänt så långt för att återställa och vidareförädla Monsunkryssaren s/y Visun.

Rent handgripligen, arbeten på själva båten, har det faktiskt inte hänt så mycket mer. Den gamla bensintrotjänaren från Volvo Penta, som har stått för den maskinella framdriften i snart 40 år, har lyfts ur och omhändertagits av en av tillverkarens legitimerade verkstäder, Mareco i Nacka AB. I stället kommer Mareco framåt våren att montera en fabriksrenoverad Volvo Penta MD7A dieselmotor med sötvattenkylning.

Innan motorn lyftes ur, vilket skedde i mitten av september, hade det varit bortkastad möda att täcka båten. Sedan dess har den mesta tiden kunnat ägnas åt att skapa möjligheter att arbeta med båten under vintern. Hon står uppställd på Djurö Båtsällskap och som på de flesta båtklubbar finns ingen båthall för att kunna arbeta inomhus.

Båten under tält

Lösningen blev ett industriellt Dancover-tält, ett kraftigt, skräddarsytt PVC-tält över en stabil rörkonstruktion. Men inte nog med det – för att kunna bevara den värme som klubbens elnät klarar av att alstra med hjälp av en, högst två, 5 kW Fricovärmare måste det till en del isoleringsåtgärder. Tältet är nu isolerat enligt flerskiktprincipen med flera lager luftskikt som förhindrar att värmen alltför snabbt försvinner ut i omgivningen.

Tältet är 10x3,5 m, med två meter mellan de sex kraftiga stål-



Till slut står hon tryggt i sitt vinteride, i väntan på att renoveras och förädlas.

rörbågarna som är fixerade i marken med sammanlagt 36 långa jordankare och till varandra med bland annat 25 längsgående stålrör och diagonala förstärkningsvagnar. Över detta spänns ett stabilt tält av 350 g/m² PVC-väv med hjälp av ett sinnrikt system av linor och spännband. Det är en mycket pålitlig konstruktion som gick att resa nästan utan hjälp.

Fördomarna, då?

Alla "vet" vi ju att det var Arvid Laurin som uppfann det praktiska rundade valdäcket, eller hur? Den kände båtbesiktningssmannen Bo Berg i Waxholm och Framkoster-veteranen Nisse Dunér på västkusten vet dock bättre och var inte sena att rätta mig: Laurin ritade en liten koster, "Monsunen", som skulle bli berömd för sina oceanseglingar 1947–1948.

Ägaren, Åke Eliasson, litade inte på att en sedvanlig rufföverbyggnad skulle motstå havets

krafter utan beställde ett kraftigt välvt däck som det dock skulle visa sig nästintill omöjligt att röra sig säkert på; i stället konstruerade och lät han bygga ett uppbyggt däck med omvänd spränglinje och en radie i övergången till skrovets översta bord.

Därmed fick den lilla båten nog med höjd under däck för sin tremannabesättning och däcket kunde bli flushat utan överbyggnad. Det var denna konstruktion som sedan, i folks medvetande, blev till "Laurins valdäck".

Den andra fördomen jag har tvingats ge upp sörjer jag inte. Den mahogny som använts för att bygga Visun är inte den lösa afrikanska khayan utan bästa tänkbara material – äkta kubansk hondurasmahogny. Detta ställer förstås ökade krav på mig vid renoveringen: om bara möjligt måste ju båten få bli klarlackad. För övrigt verkar det logiskt att just en båt byggd i Östberlin skulle vara byggd i detta exklusiva material; var någonstans, utom



Tältbygget börjar bli klart.



Trotjänaren som skall ersättas av en VP-diesel. Den senare väger 60 kg mer än bensinmotorn, vilket är ett av alla skäl till att skapa mer lyftkraft i aktern genom skrovförlängning.

"bakom järnridån", kunde det tänkas finnas tillgång på kubanskt virke efter Kubakrisen 1961 och Kennedys handelsblockad?

Läsarnas reaktioner

I den förra artikeln bad jag om läsarkommentarer och de har inte uteblivit. Ett axplock:

- En tidigare ägare till Visun, Eva Eriksson, kunde upplysa om att den bild (se förra artikeln) som jag trodde var från början av 1990-talet i själva verket togs 2004 – förfallet har alltså gått betydligt snabbare än vad jag trott.

- En annan och mycket stolt ägare till en systerbåt i originalskick och med samma byggår som Visun, Kåre Sundelin, uppmanar mig att vara "mycket försiktig med att göra förändringar som förändrar din kulturskatts ursprungliga karaktär". Andra erfarna båtrenoverare, som till exempel den kände båtsnickaren och författarkollegan Thomas Larsson (Stora boken om träbåtsrenovering), är dock betydligt

båt och fördomar



För att ge en uppfattning om hur den planerade båtförlängningen turar, dvs hur linjerna kommer att se ut, har provisoriska persiennlameller häftats till akterskeppet.

mindre kitsliga på denna punkt; Thomas säger lakoniskt ”du gör väl som du vill med din båt”.

• De flesta med erfarenhet av Laurins båtar i allmänhet och just denna typ i synnerhet uppfattar båtarna som relativt initialveka, det vill säga att de kränger en hel del redan vid rätt lätta vindar. En konsekvens av detta är att de också blir ganska lovgiriga. Bland annat därför avråder Joakim Weyde mig såväl från att förlänga båten akterut som från att öka segelytan – den ökade lyftkraften i aktern skulle få förskeppet att gräva ner sig och öka lovgirigheten. Ungefär som vi sett hos så många moderna, bredhäckade hel- eller halvracers.

Mindre baktung

En annan Monsunkryssar-veteran, numera bland annat båtkonstruktör (medkonstruktör till Dominant Race Special) och båtbyggare, Lennart Palén i Stockholm, ger mig rätt vad gäller förlängningsplanerna. Han berättar också att den båt han seglade blev påtagligt bättre (och mindre baktung) med extra inre ballast under masten; en annan likadan båt hade i stället med framgång kompletterat järnkölen med yttre blyballast.

• Joakim Weyde rekommenderade mig vidare att föra en klyvare ute på det nya bogsprödet, och antog att det skulle visa sig att detta skulle bli det försegel som bäst användes tillsammans med revat storsegel. En klok tanke, som också Lennart Palén instämmer i.

• Joakim avrådde dessutom, med noggranna hållfasthetsargument, från nåtlimning.



Två vackra systerbåtar till s/y Visun förtöjda. Båda är nämnda i artikeltexten – den närmast är KR S 1205 som försetts med inre ballast i kölsvinet under masten, den bortre är KR S 1200 som istället ökat ballasten med blyplåt fixerad på utsidan av järnkölen. Båda båtarnas flytläge korrigerades på detta sätt och de blev bättre seglare. Bilden är tagen i en vik vid Lacka Brunskär i Stockholms södra skärgård 1970–71. Foto: Lennart Palén.

Slutsatser

Sammanvägningen av de synpunkter jag fått från erfarna Laurinkryssar- och Laurinkostersegelare och mina egna tankgångar blir därför:

• Planen att ersätta masttoppsriggen med en partial-dito, liksom att öka masthöjd och segelyta, kvarstår, men med mer moderat ökning av akterrundan än vad jag tidigare tänkt mig. Åtminstone till en början väljer jag bort genuan till förmån för dubbla försegel vid lättare/normala vindar och sannolikt revad stor och klyvare vid hårdare förhållanden.

• Akterut förlängs båten måttligt med cirka två fot, förut lite längre med ett bogspröt som av estetiska skäl integreras med den framdragna relativt höga fotlisten. Akterförlängningen, som var tänkt att utföras i förstklassig, kvartersågad och tätvuxen furu, görs nu i stället av den 25-åriga hondurasmahogny jag haft turen att hitta – detta för att möjliggöra att båten klarlackas.

• De tre förseglen, en självslående 100 % fock, den relativt smala klyvaren och ett undanvindsssegel (”Code Zero-gennaker”) monteras på svenskbbyggda ”back to basic”-rullar i rostfritt, inte för att kunna revas utan utslutande för att lätt och snabbt kunna sättas och tas in.

• De som läst min bok Vårda din träbåt (tidigare Handbok i

träbåtsvård) vet att jag har en helt annan inställning till nåtlimning än Joakim Weydes. Detta har att göra med den försiktighet jag arbetar med: uppsägning av bara mycket smala spår som passar för inlimning av tunna fanéremorsor – till skillnad mot ”normal” nåtlimning, där man arbetar med betydligt grövre materialdimensioner som, och där har Joakim rätt, frestar på konstruktionen. Det blir alltså nåtlimning, åtminstone under vattenlinjen.

Fler reaktioner

Tack alla läsare som kommit med kommentarer. Många av Er har lagt ner stor omsorg och möda, vilket jag verkligen uppskattar – oavsett om jag delar era uppfattningar eller inte. Jag hoppas på fortsatt läsarkontakt och diskussion, så här kommer min mejladress igen: peter.behrens@swipnet.se

Om Du inte har tillgång till mejl går det bra att skriva till Björn Peter Behrens, c/o Båtliv, Östra Vittusgatan 36, 371 33 Karlskrona.



for all caravans
Isabella

Oavsett vilken typ av camping och under vilka årstider du tänker använda ditt förtält kan KAMA genom ett heltäckande förtältsprogram tillgodose de flesta önskemål.

KAMAs förtältsprogram passar alla campare !



KAMA
25 ÅR 2012 **FRITID**

Nordens ledande leverantör...

...med ett unikt sortiment av specialanpassade tillbehör för husvagns-, husbils- och båtlivet. Du hittar tillbehören hos din KAMA-handlare där du även kan hämta 2012 års katalog!



www.kamafritid.com
www.wecamp.se
www.enduromover.se

Båtkapell

Ballad
Dixie 27, 32
Beason 24, 31, 36
Compis 28, 33, 97
Scanmar 31, 33, 345, 35, 40

Kapellrör
och beslag
i rostfritt!

BecoTech AB

Tel. 054-85 08 20 · Fax 054-85 15 65
www.becotech.se

**Svenska
Båtskolan**

www.batskolan.se



**KVALITETS
TILLBEHÖR**
TILL BÅT OCH
BESÄTTNING

boatbits.se

Seglar du tryggt?

Hur mår elsystemet på båten?
Elkurser, föredrag,
besiktning, rådgivning.
Båtklubbar, båtägare, båtvarv.
Följ inte strömmen, led den!

www.martinslyckan.com

0736-92 58 70

TRÄBÅT

för sjöfolk - självklart!



www.jsbab.se

Vi utför nybyggnad, ombyggnad och
reparationer av träbåtar samt "veteranbåtar".
Norrlandsrepresentant för Volvo Penta
samt Rylard och Epifanes båtlacker.

**Johansson & Son
Båtbyggeri AB**

Ljumviksvägen 1, 913 33 Holmsund
Tel 090-404 69, 419 68

**You name it
we cover it!**



Cover Up Kapellmakeri
08 - 571 51 670
www.coverup.se

BETA MARINE

**Lägst pris!
Ring för offert!**

**ÅTERFÖRSÄLJARE:**

Dalarö: Frithiofs Marina AB,
08-501 570 98

Halmstad: Halmstad Marinservice,
035-12 12 88

Henån: Orust Marinteknik AB,
0304-394 42

Härnösand: Dahlman Marin- &
Verkstadsteknik AB, 0611-55 66 66

Karlskrona: Kamms AB, 0455-150 60

Lidingö: Lidingö Marin AB,
08-766 24 05

Mönsterås: Rampelins Båtvarv AB,
0499-125 98

Skogås: Sjöbergs Marin & Motor
AB, 08-609 08 00

Smögen: Smögenvarvet AB,
0523-310 33

Söderköping: JS Marinteknik AB,
0121-421 76

Uddevalla: Sunds Marin AB,
0522-64 43 20

Värmdö: Brohäll Marin AB,
08-571 450 45

Importör:

Nordic Gensets & Motors AB
www.steyr-motors.se

**Slitna
Båtdynor?
Ring Tevo!**

Björn Carling

0321-760 30

070-367 92 66

www.tevoab.se

MARINETEK

More than surface

Marina lösningar, pontoner,
vägbrytare och marint boende.
Med världens bredaste
produktsortiment hittar vi
lösningar som passar
Era behov.

MARINETEK NFB AB

Genav. 22 458 70 Högsäter

Tel: +46 (0) 528 40270

Email: johan.pettersen@marinetek.net

www.marinetek.net

**MOTORER • DELAR
SERVICE • REPARATIONER**

**RIVALL'S MOTOR &
MEKANISKA**

☎ 0501-510 16

Vi är återförsäljare för

**VOLVO
PENTA**



YANMAR

www.rivall.se



Utställning/butik
Svensborgsvägen 1
Huddinge
08 711 26 35

Filial
Bromma Flygplats Grind B
Bällstavägen, Bromma



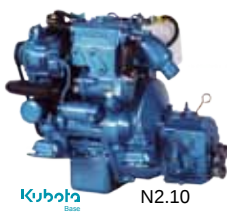
400kg till 5000kg

BÅT & TRAILER
www.batochtrailer.se

www.batochtrailer.se



T4.200



Kubota

N2.10

annidiesel

energy in blue

7-350 hk
diesel / hybrid
axel / drev
robusta
pålittiga
långlivade



18W-Marine



H4.150

Michigan
Wheel
Corporation
brons
propellrar



PSS

vattensmorda
tätningar



CENTA

elastiska
kopplingar



aquadrive

trycklager
CV-axlar



R & D

flexibla
kopplingar



effektiv
ljudisolering

CENTERLINE

Eriksbergsvägen 30, box 216, 734 25 Hallstahammar

0220-150 40

info@centerline.se

Erlandson Trade AB

Båttillbehör
Ädelträ, Teak, Mahogny, Ek
och Ramin. Plywood i Teak,
Mahogny, Körsbär och Valnöt.

www.erlandson-trade.se

Uppgradera din utombordare till en

FULLVUXEN ATLET!

Vi uppgraderar dessa motormärken:

Mercury, Yamaha, Suzuki,
Honda, Selva och Volvo Penta

LUNDINS MARIN

GUSTAFSVÄGEN 3 016-12 84 85
633 46 ESKILSTUNA

Specialist på båtjuridik!

Kontakta oss
så får du kostnadsfritt
en kortare telefonrådgivning
om hur du bör gå
vidare i ditt ärende.

www.batjuristen.se

info@batjuristen.se

Tel 0520-22 10 20, 0708-39 62 32



BÅTJURISTEN

**DÄCKSGENOMFÖRING
FÖR KABLAR "CABLEPORT"**

Patent



Finns på tusentals båtdeck och i
de flesta båtillbehörsaffärerna

ELVABRO AB

Monteringstips på

www.elvabro.se

★ EUROPEISK ★

KAPELL & TÄLTTVÄTT AB

**Vi tvättar,
reparerar &
impregnerar**

- kapell
- segel
- förtält

- Högsta kvalitet
- Lång erfarenhet
- Pålittig leverans
- Attraktiv prislista

10% rabatt till
alla nya kunder!

• Enkelt för dig -
vi översänder en
betalad fraktsäck
för inlämning på
Posten

www.tvattarkapell.se

Rosendalsvägen 27A, 212 25 Malmö

Tel: 040-18 18 08

**Danderyds Matt
& Möbeltvätt AB**

KAPELLTVÄTT • MÖGELBORTTAGNING

unik finsk metod

IMPREGNERING • RENOVERING

även båtdynor & mattor

Flygvillevägen 4-8 • 183 67 Täby • Bakom McDonalds Hågernäs strand
Tel: 08-630 10 74 • 070-727 81 32 • Öppettider: 08.30-17.00

www.danderydsmatt-mobeltvatt.se

DACO

FLYTBRYGGOR



"Kraftigaste bryggan på marknaden!"
..oberoende av vattenståndet!
..leveranser över hela landet!

DACO FLYTBRYGGOR OCH TILLBEHÖR

Ring oss på 0910-723100

Återförsäljare:

Ronneby, Växjö - Brygg och Skärgårdstjänst 070-5160707
Stockholm - Boj-Jobb 073-2627950

DACO AB

Skellefteå

Tel 0910-723100

Fax 0910-723220

www.daco.se

info@daco.se

BÅTKAPELLTVÄTT!

Välkommen till Rentvätt,
Stockholms största båt-
kapelltvätter. Vi tvättar, mögelbehand-
lar och impregnerar alla
typer av båtkapell, förtält
och markiser.

Vi utför sömnadsarbeten såsom reparationer, byte
av rutor, dragkedjor, tryckknappar,
kardborrband, öljetter m.m.

Dessutom tillverkar vi nya
kapell, motorbåtskapell,
sprayhood, bomkapell,
segelkapell osv. Högsta
kvalitet till rimliga priser.



Bor du inte i Stockholm kan vi skicka säck med
förbetald frakt för inlämning på posten.



Grindstuvägen 40 • BROMMA • 08-28 85 34 • www.rentvatt.com

★ **JULYRA** ★**Julklappar till båten
Nu lämnar vi**

- 20% på båtkapellväv
- 15% på båtmöbeltyger
- 15% på båtstolar
- 10% på båtdynsatser
- 10% på skumplast tillskärning efter mått/mall

**NYHET**

Passa på att prova vårt
allvädersskum till utedyner
15% rabatt t.om. 22/12-11
gratis tillskärning efter era mått/mall



www.abceurosoft.se

Kummingatan 10, 267 36 BJUV, 042 780 00
vi reserverar oss för slutförsäljning priserna gäller t.om 22/12 -11

EN AV VÅR SKÄRGÅRDS EXKLUSIVARE MOTORBÅTAR



**SKALL
NU
SÄLJAS
TILL
FÖRMÅN
FÖR NY
BÅT!**

Söker ni något extra är detta ett utmärkt tillfälle! Mera uppgifter, information och fantastiska bilder:
www.conprodia.se/Fleming
070-5905445 Torbjörn Lord efterfrågas



**Mer än 75 miljoner liter
diesel behandlades med**

Bio-Protect 2

under 2010 för att
eliminera samt undvika
ny tillväxt av mikro-
organismer.



**Hur gör du med
din diesel?**

Kronobryggan AB

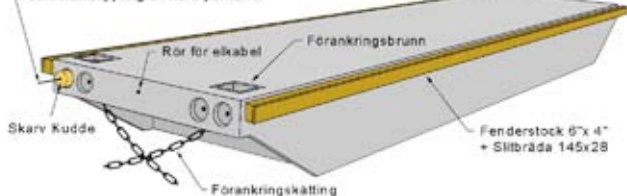
Phone: +(46)418-70470 Fax: +(46)418-332723
e-mail kf.ab@landskrona.net, www.kf-maritim.se

**Begagnade
utombordsdelar**



Tel. 0523-40046
www.rixo.se
RIXÖ-bryggan

Vajer genom hela bryggängden för
sammankoppling av flera pontoner



Vi tillverkar och installerar Flytbryggor för småbåtshamnar.

**DYNOR
&
KAPELL
SY SJÄLV!**

Vi har allt du behöver till
**Kapell - Bågar
Dynor - Mattor
Skrovbeklädnad**

**ÖSTERSJÖ
KOMPANIET**

08-31 24 20
www.ostersjokompaniet.se

iPad som plotter



Väder o vattenskydda
iPad 1 & 2

Nu sänkt Pris

www.soltek.se

HENRICSSONS BÅTKAPELL AB

f.d. Båtkapellspecialisten Henrics Product AB etabl. 1967

Postadress: Box 111, 517 23 Bollebygd
Besök oss på: Ängvägen 3, 517 34 Bollebygd
Telefon: 033-28 44 60, Mobil: 0705-36 09 06

www.henricssonsbåtkapell.se • batkapellspecialisten@telia.com

BÅTKAPELL BL A TILL:

ALBIN 23, 25std, 25stor, 30. ADEC 530, 540, 620, 700, ASKELEDDEN, CO-MET, DRACO, MONARK/CRESCENT, FJORD, FLIPPER 470GT, 510HT, 535HT, 570/575HT, 620HT, 640HT, 700HT, HANTO, HENÅJULLAR, JODA TUR 24, 27/8100, JOFA PASSBÅT, 435HT, 485HT, 555HT. KMW, MAREX, MASTER, MAXIM, MELLANBLEKA, FISKEBLEKA, NORA 20DC, NIMO 22, NIMBUS 26, 2600, 800, 3000. OCKELBO flesta mod. ORRSKÅR 27, POLAR 17, 20, 22, 29. RANA 16, 18, 22. RISÖR, RYDS HAJEN, TUMLAREN, CAMPING, 560HT, 520ST, 530DC, RÅNÄSJULLE, SAFIR CABIN, SAGA 20, 24, 25, 27, 7000. SCAND, SELCO. SKILSÖ 23. TERHI 520, UTTERN 495HT, 520HT, 520DC, 560HT, 630/690HT, 5000HT, 5500DC, 6300HT. WINDY. WIRBOSNIPAN, WINGA cabin, 25, 30, 78, 87. YAMARIN 6110, ÖRNVIK 481HT, 500sport, 510cabin, 530, 550, 660. m fl.

Flertalet mallar även till segelbåtar bl a Albin, Maxi, Omega.

Vi har många, många fler! Allt är inte uppräknat. Flertalet är av vår originaltillverkning. Vi har många norska originalkapell.
Kontakta oss och fråga om vi har till just er båt.

KAPELLKUNDER ERHÅLLER UTAN KOSTNAD:
KAPELLSKYDDSPÅSE SAMT SKYDDSDUK.

**Vi har Grymma Priser
på allt till din motorbåt!**

**Propellrar
Avgaslimpor
Servicemotorer**

**Motorblock
Sötvattenssystem
Komplett Motorer**

**Olja
Tillbehör
Reservdelar**



Vi erbjuder snabba leveranser
i samarbete med:

JETPAK



USAONLINE.SE

08-4464900



BETONGPONTONER

TRÄ-/BETONGBRYGGOR

VÅGBRYTARE

STOCKHOLM: 08-403 05 900
GÖTEBORG: 031-361 40 30
MALMÖ: 040-645 33 70
WWW.PONTECH.SE

PONTECH®

TILLVERKNING OCH FÖRSÄLJNING

TYRESÖBOCKEN TYRESÖVAGGAN TYRESÖSTÖTTAN

G-C-Trailer I
L-ställ



MASKINFABRIKEN G-C AB
Thulevägen 18, Tyresö
Tel 08-712 50 90
www.tyresovaggan.se

MYGGFRITT

Vi har myggnät
till din båt



WATERLINE DESIGN
www.waterlinedesign.se

ALUCRAFT

För information om
våra olika modeller besök www.alucraft.se



Dålig kontakt och dålig klämkraft.
Oförtänt - kommer att ärga.



Fyra anslutningar i en. Lågt spän-
ningsfall och ööverträffad livslängd.

Skyllermarks
www.skyllermarks.se

KOM IHÅG!

Segel och Kapelltvätt

RING NU!
040-16 27 00

MATT-TVÄTTEN
LIMHAMN

HENSONS TVÄTT & SJÖVERKSTAD

TVÄTT • IMPREGNERING • REPARATION



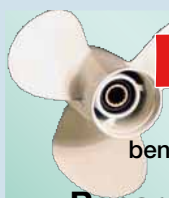
Vi översänder färdig
säck med betald
frakt, för inlämning
på posten.

Var tvättar du ditt båtkapell och segel?

HENSONS TVÄTT

Koppargatan 9, Lomma
Tel 040 - 412636

www.hensons.se
info@hensons.se



Propellrar!

För bästa prestanda och lägsta
bensinförbrukning, byt till rostfri propeller.

Reparerar & Säljer – Nytt & Renoverat
STÅL, ALUMINIUM, BRONS
Vi reparerar även skäddor.

Kontakta oss så hjälper vi dig.

www.propellertrim.se

Propeller Trim

Mälarvarvsbacken 14, 117 33 Stockholm. Tel: 08-669 01 05



BÅTKAMINEN GLEMBRING

Effekter mellan 1,6 och 12 kW.

Ingen eller låg strömförbrukning.

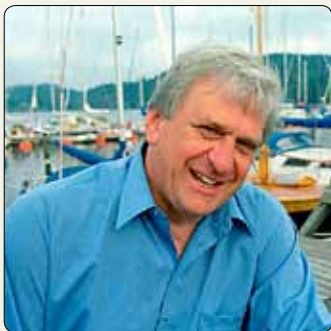
Bränsle: diesel eller fotogen.

Snabbuppvärmning med strålningsvärme eller inbyggd
slinga för centralvärmesystem.

Egen tillverkning i typgodkänt, robust och driftsäkert ut-
förande. Låga priser. Beställ vår katalog.

Dagjämningsgatan 16-18
415 09 Göteborg

tfn. 031-43 56 00, fax. 031-43 56 10
www.glembring.se



Stefan Edman är biolog, föreläsare och författare till cirka 40 böcker om natur och miljö, bland annat *Västkust*, *Solvarv*, *Jorden har feber* och *Matsmart*. Stefan fick 2009 kungamedalj för sina insatser och har nyligen kommit ut med tre "havsböcker": *Kosterhavet – under ytan* på Sveriges första nationalpark under ytan, *Havsblänk* och *Planeten Havet*.

P-piller och mediciner – i våra kustvatten?

För ett antal år sedan upptäckte brittiska forskare att fiskar som levde nära avloppsreningsverk plötsligt var tvåkönade. Hanar av torsk och andra arter blev även honor.

Hur gick det till? Jo, de hade fått i sig könshormonet östrogen från urin som spolats ut från reningsverket och härörde från kvinnor som åt p-piller. Koncentrationen i vattnet var ofattbart låg, men fiskarna förmådde ansamlas ämnet i sitt blod så att det fick samma halt där som hos den p-pillerätande kvinnan.

Läkemedel är oftast konstruerade så att de skall tåla magsyran i våra kroppar. Därför bryts de heller inte ner i reningsverken utan kommer oförändrade ut i vattnet. I de

mediciner som säljs i Sverige finns det cirka 1 200 aktiva ämnen. Har några av dem påträffats i fiskar i våra kusthav?

Nu undersöker forskare om det finns spår av hormoner hos fisken tånglake längs de svenska, danska och tyska östersjökusterna. Det gäller att forskarna har känsliga analysmetoder eftersom det kan röra sig om ytterligt små koncentrationer. Man vet till exempel att en miljarddel gram av gulkroppshormonet gestagen – som används i p-piller – räcker för att sätta p för fortplantningen hos fisken. Vilket ju vore en fatal rubbning i den marina näringsväven.

Märkligt nog finns det idag inga EU-regler för läkemedelsindustrins hantering av sina aktiva substanser. Man skulle alltså

kunna släppa ut vad som helst i vattnet. I Sverige är dock medborgarna i lag skyldiga att lämna in överblivna piller och andra medicinrester till apoteken – i stället för att spola ut dem med toavattnet. Nu vill många forskare att den lagstiftningen skall införas i övriga europeiska länder.

Det är inte en dag för tidigt. För det ju inte bara fiskar i havet som kan få i sig olämpliga ämnen utan också vi människor. I engelska floder hittar man vanligen massor av ämnen, inte bara p-pillerhormoner. Här finns rester av hjärtmediciner, värktabletter och antiinflammatoriska substanser. Hur påverkar de flodernas ekosystem? Och eftersom dricksvattnet i Storbritannien ofta tas ur floderna – hur stor är risken att dessa ämnen följer med

ända in i köket och ner i kaffekoppen eller potatisvattnet hos folk?

Läkemedelsrester och andra kemiska ämnen i dricksvattnet är ett gigantiskt problem i många utvecklingsländer. Reningsteknik saknas ofta och dessutom finns knappast några regler eller ens en medvetenhet om hur allvarligt hälsan och miljön kan äventyras.

I Sverige är situationen en annan. De substanser som somliga människor trots allt spolar iväg kan oftast helt oskadliggöras på våra reningsverk. Behandling med ozon och aktivt kol är effektivt. Men man prövar också andra metoder: UV-strålning i kombination med väteperoxid och så kallade nanofiltrering eller omvänd osmos.

Det är bra. Bara nu tånglaken kan få behålla sitt naturliga kön!

DET ÄR OK ATT SKRYTA IBLAND

Och det vill vi gärna att du också ska få göra. Med vår helt nya prestigebåt 860 SPD kommer du garanterat dra till dig skärgårdens uppmärksamhet.

Läs mer på www.anytec.se och hitta din



PREPARED FOR THE WORST
BUILT FOR THE BEST



Båtmiljö.se

– för ett miljövänligare båtliv



Båtmiljö.se har som uppgift att informera om ett miljövänligare båtliv.

- Alternativ till bottenfärg
- Sugtömningsstationer
- Alkylatbensin som drivmedel
- Soppsortering ombord
- Minska svall och bränsleförbrukning

VÅR NYA WEBBSHOP ÄR ÖPPEN



WWW.BYGGPLAST-BATPRYLAR.SE

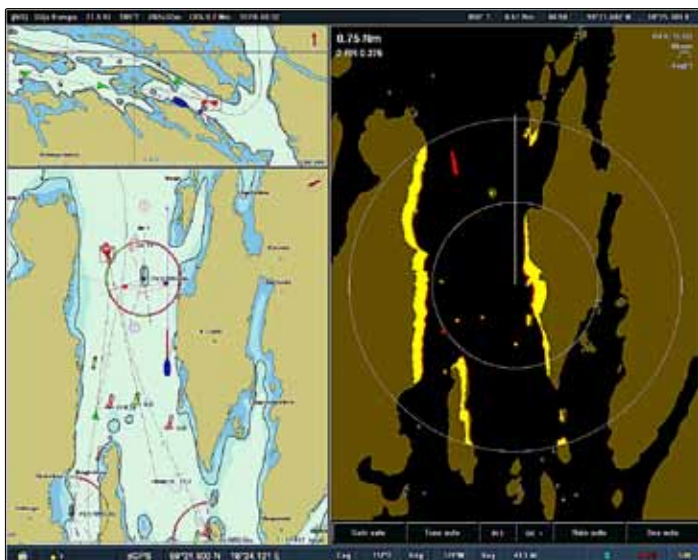
BÅTÄGARNAS WEBBPLATS

Nu kan du handla på webben via våra återförsäljare. Handla enkelt och säkert med snabba leveranser av fackhandel som har öppet hela dygnet.

Som en av de största leverantörerna till marin fackhandel vet vi hur viktigt det är med kunskap om produkterna.

Våra återförsäljare är riktiga båtillbehörsbutiker som kan båtar och tillbehör. Det är här du som båtägare tas om hand på bästa sätt.

**BYGGPLAST
& BÅTPRYLAR**



På den delade displayen har rörliga ekon på radarn röd färg medan landkonturer och fasta ekon har gul färg.



Om en båt utrustad med AIS-systemet möter andra båtar eller fartyg med AIS kan de enkelt se på skärmen var det närmaste fartyget befinner sig när de passerar varandra, det så kallade CPA – Closest Point of Approach.



Sjökort med olika displayförlägg.



Ett exempel på hur SeaCross system delar upp bilden på två sjökortsbilder.



Systemet styrs med en track-ball.



Säker navigering med

Det snöblandade regnet smattrar mot vindrutan och mörkret är kompakt när vi i bra fart kör i farvattnen utanför Lidingö. Vi sitter i styrhytten på en norsk stålbåt framtagen för snabba transporter till oljeriggarna i Nordsjön.

Text: Bengt Anderhagen Foto: Roland Brinkberg

Redvid mig på styrbordssidan sitter Andreas Hall från företaget SeaCross, som startade 2004. Hans blick är koncentrerad på bildskärmen framför sig.

På skärmen, som för tillfället är delad, ser man dels en sjökortsbild med AIS-information, dels en tydlig radarbild. Vid sin högersida har han förutom manöverreglage en track-ball (en muskula) och tre knappar. Det är enbart med dem han styr markören på bildskärmen.

– Idén bakom SeaCross navi-

gationssystem är att det ska vara användarvänligt och göra navigeringen säkrare, vi har ett uttryck vi kallar "at-sea-thinking". Vad behöver jag veta i varje situation för att navigera säkert och vilka funktioner behöver jag för att fatta rätt beslut, berättar Andreas.

– Själv har jag jobbat på sjön som navigatör och förare i många år och provat olika system. Alla har sina fördelar men i SeaCross-systemet har vi integrerat indata från digital GPS, radar, ekolod, vindmätare och

andra NMEA-givare. Alla dessa data kan presenteras på skärmen genom enkelt handhavande med en track-ball och tre knappar.

– Man ska inte behöva fingra på skärmen eller leta efter olika rattar och knappar. Är det hög sjögång och gungigt ombord eller mörkt kan det vara kinkigt att snabbt ändra information på bildskärmen. Här har jag möjlighet att enkelt och snabbt flytta markören över 19-tumsskärmen och välja den funktion jag önskar, visar Andreas.

Sjökortssystem S57

– Normalt har bildskärmen Sjöfartsverkets sjökortsbild S57 inlagd. Det är samma vektoriserade sjökortssystem som yrkes-sjöfarten använder, fortsätter Andreas.

Markörens position ger alltid bäring, avstånd och tid till ny

punkt eller zoomar sekundschnabbt upp ett antal steg. Båten befinner sig först i mitten, men för att navigatören ska ha bra framförhållning förskjuts strax kartbilden så att båtens väg framåt ges maximalt utrymme.

– Det gäller att få rätt information vid rätt tillfälle. Man ska inte behöva ha en massa för stunden onödig information som stör kartbilden och navigeringen.

Fasta och rörliga ekon

– Detsamma gäller radarbilden, berättar Andreas. När radarn upptäcker ett rörligt mål, exempelvis en båt, färgas det ekot rött. Övriga ekon presenteras i gult. Enkelt och överskådligt och det gör navigeringen mycket säkrare.

– Naturligtvis kan man göra en så kallad radaroverlay, det vill säga lägga radarbilden över sjökortsbilden. Men det blir lätt lite



SeaCross demonstrationsbåt på väg ut i höstmörkret.

svenskt system

grötigt varför jag föredrar vår lösning där sjökortsbildens landkonturer ligger som ett tunt grått raster i bakgrunden.

Dessutom roterar radarantennen med 48 varv per minut, vilket gör att uppdateringen går dubbelt så snabbt som en konventionell radar. Detsamma gäller GPS-uppdateringen. Antennen klarar av att uppdatera positionen i närmare 100 knop med mycket liten fördröjning.

Avstånd i AIS-systemet

– Har jag en båt utrustad med AIS-systemet och möter andra båtar eller fartyg med AIS kan jag enkelt se på skärmen var det närmaste fartyget befinner sig när vi passerar varandra, det så kallade CPA – Closest Point of Approach. Denna säkerhetsfunktion var vi först på marknaden med, berättar Andreas stolt.

Dessutom finns det en ritfunktion som medger att man kan göra egna anteckningar, noteringar och bilder i sjökortet.

– SeaCross ger ett otal möjligheter att själv komponera sin display, visar Andreas. En del vill ha större plotter, andra större radar. Någon vill ha grön text nattetid, andra röd och så vidare. Nästan allt går att individanpassa och är det en båt med olika navigatörer kan man spara sina inställningar i minnet.

Vilken marknad är SeaCross systemet avsedd för och vad kostar denna goda cigarr?

– Vi har sålt cirka 300 system till fritidsbåtar och till superyachts. Vi har också yrkessjöfart och marin som kunder, bland andra norska NATO och de har höga krav. Prislappen ligger över 100 000 kr, men då får man det bästa navigationssystemet som

finns att uppbringa, säger Andreas Hall mycket övertygande.

När jag kliver iland efter demonstrationsturen är jag beredd att hålla med honom.



Bengt Anderhagen, film- och TV-producent, är navigationslärare och har producerat TV-program om navigation och sjömanskap. Han seglar en Monsun 31 och gör varje år en chartersegling i Medelhavet. Bengt.Anderhagen@batliv.se



Andreas Hall (bilden) äger SeaCross tillsammans med Per Österberg och Harald Nilsson.

Segla med Albatross med Carl-Erik Andersson och Janne Larsson

Andreas Kjäll

Eget förlag

När vännerna fick höra att Janne och Calle skulle segla jorden runt brakade de ironiska skrattsalvorna högt. Ingen av de två hade någonsin satt sin fot i en segelbåt och någon båt hade de inte. Men längtan efter frihet från vardagslunken hos de båda 50-plussarna övervann allt. Efter fyra års förberedelser kastade de loss från hamnen i Helsingborg och gav sig iväg på en färd som skulle vara i tre år. När de seglade ut hade de skaffat sig ordentlig utbildning, köpt träningsbåt och slutligen den båt de sedan seglade runt jorden med; en 42 fots Hallberg-Rassy. Äventyren lät förstås inte vänta på sig. Om dessa står att läsa i den drygt 450 sidor tjocka bok som de nu redovisar och där de berättar för spökskrivaren Andreas Kjäll.

Det är två glada gossar som gav sig ut på böljorna. Kommentarer kring upplevelserna är minst sagt frejdiga och man drar som läsare allt som oftast på smilbandet inför duons upplevelser på de olika haven och bland öar i varmare farvatten.

Segla med Albatross är trevlig läsning och en berättelse om att alla kan – bara man vill tillräckligt mycket. Pris 300 kr. Beställs på: www.seglamedalbatross.com
ISBN 978-91-633-9237-5.

Lasse Bengtsson



Du furste av det väldiga Pampas Evert Taube i Argentina

Göran Gynne

Norstedts

Det händer då och då att man får en bok i sina händer som blir svår, ja nästan omöjlig, att lägga från sig.

Göran Gynnes skildring av Evert Taubes vistelse i Argentina och författarens detektivarbete att på plats spåra bakgrund och verklighet till de många och härliga visorna av Evert Taube från hans femåriga vistelse i det väldiga landet är rolig, lärorik, aha-rik.

Jag kom på mig själv att nynna "Carmencita lilla vän..." flera gånger under läsningen. Gynne, tidigare chefredaktör för tidningen Vi och ordförande i Taubesällskapet, kan sin Taube utan och innan och missar inga poänger.

Det är inte alltid som de berättande visorna i Everts poetiska värld stämmer helt med den verklighet som Göran Gynne hittar på plats. Men, som Evert själv säger i en TV-intervju:

"Jag hittar egentligen inte på någonting. Jag ställer händelserna i ett poetiskt överskådligt sammanhang, så att det blir förbluffande..."

Det blir inte minst tydligt i den märkliga romanen om "Don Diego Karlsson de la rosa" som egentligen, enligt Göran Gynne inte är något annat än en förklädd självbiografi. Gynnes bok är dessutom överdådigt illustrerad, ett praktverk med många autentiska fotografier, teckningar etc.

"Du furste av det väldiga Pampas" bör bli den verkliga önskejulklassen till alla av oss som gärna gnolar och sjunger Evert Taubes visor. Och den vill gärna fastna i händerna...

Pris 388 kr. ISBN 978-91-1-303425-6.

Lasse Bengtsson



Swede Svenskamerikanen som överlevde Pearl Harbor

Thomas Tynander

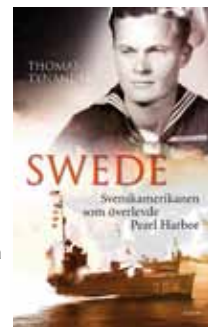
Forum Bokförlag

Det här är berättelsen om en ung svenskamerikan Emery "Swede" Lundquist, som överlevde överfallet på Pearl Harbor och som upplevde alla de stora slagen mot Japan i Stilla Havet under andra världskriget. Hans familj emigrerade från Roslagen i början av 1900-talet och efter en besvärlig uppväxttid tog han värnning och kom till den amerikanska flottan. Från jagaren USS Monaghan fick han se hangarfartyg sjunka och marinsoldater storma beskjutna stränder. Han fick se anfallande bombplan i skyn och ubåters torpeder närma sig. Han såg uppsvällda och brända kroppar flyta i havet. Han fick se sina kamrater dö.

Vardagen på ett krigsfartyg är ofta långsam och en evig väntan på order. "Swede" skrev dagbok ombord trots att det var strängeligen förbjudet. Med bland annat den som underlag kompletterad med intervjuer och källforskning har författaren Thomas Tynander återskapat ögonvittnesskildringen till en mycket spännande och lättläst krigsbiografi. Han har på ett påtagligt sätt fångat tristessen, kamratskapet och den ständiga dödsångesten som hela tiden är närvarande.

Boken innehåller även ett antal fotografier från Emery Lundquist privata bildsamling. Boken är på 335 sidor. Pris 174 kr. ISBN 978-91-37-13612-7.

Bengt Anderhagen



Den omöjliga isresan

Eric Boye & Birgitta Boye-Freudenthal

Norstedts

Förra året passerade Ariel IV som första svenska segelbåt genom Nordvästpassagen – en tripp som tog 4,5 månader och bjöd på mängder av upplevelser och äventyr för den sex personer starka besättningen.

"Isresan" är berättelsen om denna färd, skriven omväxlande av Birgitta Boye-Freudenthal och henne make, tillika kaptenen ombord, Eric Boye.

Det är på sitt sätt en seglingsskildring som i vissa delar avviker från den vanliga mallen. Detta mest därför att Birgittas del av skildringen ger ett perspektiv som man inte ofta ser i böcker från långseglingar.

Hon tar sig an förhållandet ombord, skildrar spelet mellan de olika besättningsmedlemmarna och berättar om vardagen till sjöss där sex personer skall dela på några få kvadratmeter bostadsyta under svåra och tröttnande förhållanden. Intressant är att läsa hur vissa människor har med sig katalysatorrollen – skapar stämningar som löser upp konflikter och oftast ser till att det inte blir spänningar. I Ariel IV var detta den unga Lotta, ung, cancerdrabbad kvinna som dessutom var den med minst – kanske helt utan – seglingserfarenhet som hade denna roll.

Kanske är också bilden av båtens storgråtande kapten på något sätt signifikativ för vad långseglare erfar när allt är över och minnena sätter in. Eric tårar rinner när han under en promenad hemma börjar minnas. Vemodet blir enormt...

De omfattande och intressanta bilagorna gör inte boken sämre. Pris 186 kr. ISBN 978-91-1-303237-5.

Lasse Bengtsson



Vinterplugg för sjön

Sjötrafikens handböcker:

Sjötrafikföreskrifter m.m. med kommentarer av Hugo Tiberg.

ISBN 978-7223-437-6. Jure Förlag.

Radiokommunikation till sjöss

– ROC, Sven-Göran Palm.

ISBN 978-91-7223-296-9. Jure Förlag.

Tidvatten och Oceanografi, Björn Borg.

ISBN 978-91-7223-432-1. Jure Förlag.

Sjörätt – från Noll till VII, Rolf Ihre,

ISBN 978-91-86939-18-2 eget förlag.

Fritidsskepparen, Sten Ramberg, Bengt Utterström, ISBN 978-91-1-303955-8. Norstedts.

Ovanstående fem böcker är det verkliga ombordbiblioteket. Innanför dessa pärmar ryms det mesta av vad en fritidsbåtskeppare bör kunna och känna till. Samtliga böcker är också tänkta att användas i den maritima utbildningen och flera av dem är försedda med särskilda frågeformule-

ringar för den som vill sköta sin utbildning på egen hand.

Särskilt roligt är det att ta del av nestorns, professor Hugo Tibergs, kommentarer kring sjörättsliga frågor och hur han "lägger ut texten..."

En liten fundering bara, hur definieras begreppet "sjömanskap"? Ramberg/Utterström ägnar hela 18 sidor i "Fritidsskepparen" åt detta begrepp men lyckas ändå inte ge

ordet en klar betydelse. Det är olyckligt, rent allmänt sett. Dåligt sjömanskap kan vara och är ibland straffbelagt. Då vore det väl behändigt att veta vad gott sjömanskap verkligen är...

Men den här boksamlingen platsar väl ombord och – inte minst – vid lårhörnan i vinter.

Lasse Bengtsson



Vasa 1628

Anders Wahlgren

Regalskeppet Vasa i Stockholm besöks av över en miljon människor varje år och är därmed vår största turistattraktion.

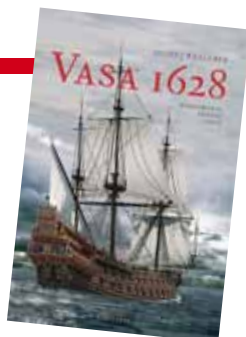
Detta tack vare att Wasamuseet är en helhet som bjuder besökaren inte bara på ett intressant fartyg utan på en upplevelse utöver det vanliga. Besökaren får veta det mesta om hur besättningen levde och hade det.

Detta och mycket mer beskrivs i den här boken, som inte bara handlar om skeppet om hela tiden före och efter Vasa. Historien börjar i Stockholm på 1620-talet, då Gustav II Adolf är kung och bygger det största skeppet dittills i landet. Därmed startade kanske också den tradition av storslagna försvarsprojekt som har fortsatt genom århundradena.

Genom att Anders Wahlgren för ner historien till individnivå blir den levande och intressant. Bland annat genom ljusstöperskan Karin och hennes båtsman Mårten och några andra personer. Han beskriver hela historien fram till idag via bärgningen av Vasa 1961.

Vasa 1628 är ett måste för alla som vill veta ännu mer om vårt världsunika fartyg som säger så mycket om vår historia. Pris 219 kr. ISBN 9789113035925.

Lars-Åke Redéen



Under asfalten vilar en strand Midways albatrosser

Brutus Östling

Det har blivit en tradition att fotografen Brutus Östling överraskar oss med spännande fotoböcker från främmande platser och med uppslag som kan ingen hade tänkt på tidigare. Förra gången var det pelikaner och nu har turen kommit till de gamla sjömannens favoriter: albatrosserna.

Östling har inte bara nöjt sig med att fotografera albatrosser. Nej, han har letat reda på dessa mytomspunna fåglars favoritplats. Denna finns på Midwayöarna, 2 100 kilometer nordväst om Honolulu, som är kända för sin strategiska betydelse under andra världskriget. Flygbaserna är dock sedan länge boplatser för stora mängder albatrosser som här har en fristad.

Fåglar kan, tycker jag, vara lite läskiga om de kommer i stora flockar. Men Brutus lyfter framför allt fram individerna i de stora flockar som bor på Midwayöarna. Det gör dem nästa mänskliga på vissa bilder med sina nobla och glada uttryck. Boken visar också hur naturen sakta håller på att ta tillbaka Midwayöarna, som var en mycket viktig flygbas under kriget.

Boken, som är på 208 sidor, är inte bara njutbar utan ger också en unik inblick i naturen på en spännande plats som jag trodde hade fallit i glömska. Brutus Östling bilder är i världsklass.

Pris 269 kr. ISBN 9789113035352.

Lars-Åke Redéen



Vår sanna natur Naturfotograferna ser på Sverige

Henrik Ekman

Journalisten och fotografen Henrik Ekman har i den här boken sammanställt bilder från Naturfotograferna med sina 124 medlemmar, varav 21 medverkar i boken, på ett mycket fint sätt. Med känsla och finstämdhet lyfter han fram inte bara vackra naturbilder utan ger dem liv med innehållsrika texter.

Att naturen är vacker och mäktig på många sätt det vet de flesta om. Men den här sortens fotoböcker behövs ändå för att påminna oss om hur vackert det är vid havet, i skogen och på fjället. Ekman tillför dessutom humor genom sitt bildurval, till exempel i de olika ansiktsuttryck som en del fåglar visar upp.

Flera fotografer medverkar i boken med bilder från hela landet. Deras bilder är fina, men bokens förtjänst är den helhet som skapas genom Ekmans texter. I ett avsnitt behandlas vår 230 mil långa kust där flera avsnitt är extra vackra för en havs- och skärgårdsälskare. Hela boken, på totalt 232 sidor, förtjänar ett mycket högt betyg.

Pris 276 kr. ISBN 9789115343686.

Lars-Åke Redéen



Navigering & sjömanskap

Jonas Ekblad och Börje Wallin

Bilda Förlag

Författarparet Jonas Ekblad och Börje Wallin har åter kommit ut med en uppdatering av faktaboken om navigering och sjömanskap. Boken fungerar för olika former av navigeringskurser, självstudier och inte minst som uppslagsverk ombord. Boken täcker kunskapskraven för Förarintyget och Kustskepparintyget. Den används också som en del i utbildningen för Fartygsbefäl klass VIII.

Som gammal navigationslärare är jag imponerad av det pedagogiska uppbygget och av den grafiska profilen. Rikligt med fotografier och verkligt fina illustrationer av Olle Landsell. Avsnitten med elektroniska hjälpmedel är föredömligt beskrivna och man inser snabbt att man måste lära sig grunderna för att kunna utnyttja och lita på elektroniken.

Boken är en mycket lämplig julklapp till dem som tog Förar- eller Kustskepparintyg för ett antal år sedan. Här har man möjlighet att på ett trivsamt och intressant sätt friska upp sina kunskaper. Det händer ju faktiskt en hel del nytt när det gäller navigering och sjömanskap.

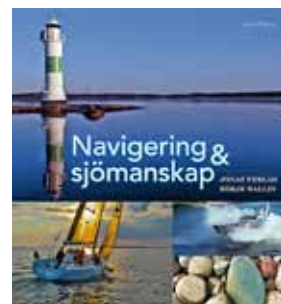
Till grundboken finns även en övningsbok med över 300 övningsuppgifter. Uppgifterna sätter in kunskaperna i konkreta situationer och bidrar samtidigt med en och annan extra information. Facit till frågorna finns i slutet av boken och svaren är fullständiga med uträkningar, kommentarer och de sjökortskonstruktioner som behövs. Dessutom finns ett antal provfrågor för Förar- och Kustskepparintygen.

Jonas Ekblad är en välkänd profil i båtsammanhang med lång och bred erfarenhet som navigationslärare, båtjournalist och läroboksförfattare.

Börje Wallin är sjökapten med erfarenhet från de stora haven och som befälhavare i Waxholmsbolaget. Sedan 70-talet är han navigationslärare och av NFB – Nämnden för Båtlivsutbildning – auktoriserad förhållningsrättare.

Boken är på 270 sidor. Pris 387 kr. Pris övningsboken 164 kr. ISBN 978-91-574-8120-7.

Bengt Anderhagen



Smällar man får ta! Vågstycken från Medelhavet och Europas kanaler

Peter Lindblom

Norstedts

Det finns ett talesätt som säger att om det finns 50 procents chans att det ska gå åt helsike så gör det så. Murphys lag kallas talesättet...

Peter Lindblom, 50-plussare och före detta lärare i svenska, tröttnade och drog ut på havet tillsammans med sin hustru Monica i en 32 fots Malö. Det blev sex års flackande över världshaven – och inte minst – Europas kanaler. Murphy slapp han inte undan.

Peter skriver bra, han har en bra historia att berätta och en torr humor som är befriande. Det hände förstås malörer ombord men de var huvudsakligen av teknisk natur – hans skildring av en trilsande gammal Volvo Pentamotor under kanalfärder i Europa är lysande. Paret träffar förstås massor av människor under sina färder och ibland får även dessa komma till tals i boken.

En sådan story är den om den svenske konstnären/kocken/sjömannen Sanne. Sanne köpte en jättelik gammal järnpråm som låg i en fransk kanal och drog väg.

En murken trälåda, full med utsökt – och gammal – calvados som den nyblivne pråmskepparen hittade ombord blir nyckeln till märkliga hjälpkationer när det krisade sig under pråmfärden.

Såvitt vi vet far den målande och godmatlagande sjömannen ännu omkring på kanalerna i EU-land.

Boken är en nöjsam läsning. Sex år i en 32 fots Malö; en bekant frågade Peter om han fortfarande var gift med sin Monica. Svaret blev ja...

Pris 310 kr. ISBN 978-91-1-302840-8.

Lasse Bengtsson



Honda toppar med V6

Hondas nya flaggskeppsmodell på 250 hk har premiärvisats i höst. Det är en kraftfull maskin med ett konkurrenskraftigt pris.

Text & foto: Lars-Åke Redéen

Medan konkurrenterna har gjort utombordsmotorer med allt större slagvolym väljer Honda att endast öka volymen marginellt i sin senaste och största V6-motor. BF250 har 3,6 liters volym medan föregångaren BF225 är på 3,5 liter. Det är en blygsam men viktig effekttökning.

Den nya 4-takts utombordaren BF250 premiärvisades på Genuas båtmässa i oktober där vi såg den för första gången. Den nya 250 hk-motorn skulle egentligen inte ha presenterats förrän om drygt ett år, men den amerikanska kustbevakningen gjorde så att lanseringen tidigarelades.

US Coast Guard är nämligen en stor kund till Honda och de ville ha 3 000 motorer med högre effekt än 225 hk så snart som möjligt. Anledningen var att deras båtar försetts med mer och tyngre utrustning (bland annat



Hondas nya toppmodell BF250 är en ny 3,6-liters V6-motor med världens första system för direktluftinsugning för utombordare. Den lanseras i den nya färgen Aquamarine Silver Metallic och en ny yttre design. Foto: Paul Wyeth.

skottsäkert glas), vilket kräver större maskiner.

Smidig design

Båtliv har provkört den nya motorn på flera olika båtar. Det första vi slogs av är hur slank motorn känns och ser ut. Trots att detta är en större maskin än föregångaren har Honda med ny design och grafik fått motorn att se smidigare och modernare ut.

Luftintagen och utblåsen har en viktig del i detta. I motorkåpan finns flera kanaler för att dra in respektive pressa ut luft så effektivt som möjligt. Lufthanteringen stöds av en fläkt som sitter på motorns topp och drivs från vevaxeln. Systemet gör att motorn alltid har tillräckligt med luft för maximal prestanda och låg bränsleförbrukning och även får tillräcklig kylning.

Körintrycken visar att detta är en motor med jämn och fin gång. Den har inte samma knuff av acceleration som exempelvis

Yamahas nya V6:or på 4,2 liter. Men Honda ligger inte långt efter och här finns samma effekt på toppen i en varvvillig motor som levererar över 6 000 rpm.

Mycket teknik

Motorljudet är fränt och passar perfekt för den här typen av motorer. Honda har valt att ge sin nya V6:a ett kraftfullt ljud utan att för den skull vara bullrig. Motorn är lika tyst och fin i gången som Honda brukar vara.

Under vattnet har växellhuset fått en ny och avancerad konstruktion som minskar motståndet i vattnet. Motorn har utväxling 2.0:1 och kan föras med en rad olika propellrar på upp till 16 tum diameter, vilket betyder goda prestanda. Ett nytt system för att sänka tomgången vid växlingsögonblicket för att få en mjukare växling märks inte direkt vid körningen, men bidrar till en positiv helhet.

Honda BF250 är fylld med tekniskt avancerade lösningar. Den så kallade BLAST-tekniken (ett tändstyrningssystem som ger förbättrad prestanda vid snabb acceleration från låga till medel-

höga varvtal) är ett exempel. Motorn är också utrustad med ECOMo, ett avancerat styrsystem för låg bränsleförbrukning vid marschfart.

Honda har utnyttjat det marina överföringsspråket NMEA 2000 (National Marine Electronics Association) på ett bra sätt. En ECOMo-symbol dyker därför upp i instrument och kartplottrar från Garmin när de används med BF250.

Symbolerna kunde varit större, men de ger klart besked om när båten körs på ett ekonomiskt sätt mellan 2 000 och 4 200 rpm.

Gedigen motor

Teknik i all ära, men det är upplevelsen som räknas för båtägaren. BF250 känns gedigen och trygg och – framför allt – den tvekar aldrig utan levererar sin effekt på ett pålitligt sätt utan buller.

Det enda vi saknar är elektroniska reglage. Inte minst vid dubbelinstallationer är det överlägset mekaniska reglage eftersom man då elektroniskt kan ställa in så att motorerna går på samma varvtal. Honda försäkrade vid



Här syns tydligt luftintaget på motorkåpans framsida och den nya, slimmade designen.

på 250 hk



Under plastkåpan på motorns övre del syns kanalerna för kylflödet. Under kåpan sitter en fläkt som hjälper till att dra in luft.



På styrbordssidan syns den elektroniska ECU:n (motorstyrenheten) tydligt.

pressvisningen att en del kunder är tveksamma till elreglage, men detta stämmer knappast med den svenska marknaden. Honda medgav dock att frågan om utveckling av egna elreglage har

högsta prioritet...

Priset för BF250 är cirka 235 000 kr, vilket är cirka 20 000 kr lägre än konkurrenterna. BF250 beräknas få säljstart i Sverige i januari 2012.

FAKTA HONDA BF250

Typ:	V6
Motor:	4-takts, OHC, 60° V6, 4 ventiler (per cylinder)
Slagvolym:	3 583 cm ³
Cylinderdiam. x slaglängd:	89 x 96 mm
Märkeffekt kW:	183,9 (250)/5 800 (kW(HK)/rpm)
Varvtalsområde vid full gas:	5 300 – 6 300 rpm
Tändsystem:	Elektroniskt PGM-IG
Generatoreffekt:	12V – 90A
Batteriladdningskapacitet:	12V – 60A
Utväxling:	2.0:1 (24:12)
Torrsvikt:	284 kg (inkl. propeller i rostfritt stål – 6 kg)
Pris:	235 000 kr
Info	www.honda.se



400 SKÅL ATT VÅLJA AQUAMATIC

D6-400 DPH är här – världens starkaste dieselmotor med drev. Med kompressor, turbo och 5,5 liters cylindervolym ger den hela 400 hk. I kombination med det vidareutvecklade DPH-drevet omvandlas motorns enastående vridmoment till blixtnabb acceleration och massor av körglädje.

Självkärlt finns motorn med flera smarta tillbehör såsom Joystick, Powertrim Assistant och farthållare. Allt för att göra båtlivet lite enklare.

**VOLVO
PENTA**

www.volvopenta.se



ETT ENKLARE BÅTLIV

Om du tror att nya segel kostar skjortan så titta närmare på Rolly Tasker.

Rolly Tasker är ett av världens största segelmakerier. Genom rationell produktion och logistik kan vi erbjuda långlivade, lätthanterliga segel till mycket förmånliga priser. Vi använder bara märkesdukar och förstklassigt hantverk men vi undviker exotiskt och obekräftat material. Allt för att hålla kostnaderna nere och ge våra kunder maximal valuta för pengarna.

Mer info och beställningsanvisningar finns på www.rollytasker.se



www.rollytasker.se
08 448 99 00 / 040 15 00 28

Dålig information om E10 bränsle

I sommarnumret skrev vi att det skulle komma mer information om det nya bränslet E10, som innehåller mer etanol. I Sverige är inblandning av upp till 10 % etanol i 95-oktanig bensin tillåtet från 1 maj 2011.

Tyvärr har det inte kommit så mycket mer handfast information förutom det som finns på branschorganisationen Sweboats hemsida. Där finns även länkar till respektive motorleverantörs information om E10. Bränslet kan medföra problem för vissa marinmotorer och bränslesystemskomponenter.

<http://www.sweboat.se/nytt-bransle,-e10.aspx>



Laddare som tål kylan

CTEK har tagit fram en ny batteriladdare som är gjord för att klara extrem kyla. Den kan därmed lämnas kvar i båten eller bilen även på vintern.

CTEK MXS 5.0 POLAR är utrustad med det senaste inom laddningsteknik för små och normalstora batterier. Den har högre laddspänning och mjuka gummikablar som inte bryts när det är kallt.

Den nya vinterladdaren har åtta-stegsladdning som gör att laddaren kan analysera om batteriet kan ta emot och behålla laddningen och man kan följa alla stegen på en pedagogisk display. Laddaren ger en laddström på max 5A och är IP65-klassad (stänk- och dammtålig). Pris 995 kr.

Hansen Racing expanderar i Spånga

Hansen Racing AB bygger ut för att kunna expandera sin verksamhet. Hösten 2012 ska den nya lokalen i Spånga stå färdig.

Hansen Racing har växt ur sin nuvarande lokal i Spånga, men genom att förvärva grannfastigheten får företaget nu en nästan dubbel så stor yta för försäljning av reservdelar till bilar, båtmotorer & drev samt Gulf-oljor. Den totala golvytan på den nya lokalen blir drygt 13 000 m².

– Vi var tvungna att vidta åtgärder för att kunna expandera. Förvärvet av grannfastigheten ger oss nu möjlighet att driva vår verksamhet vidare i Spånga flera år framöver, säger William Hansen, vd på Hansen Racing.



Nya dieselmotorer från Scania

Scania har presenterat två 13-liters Euro 6-motorer på 440 och 480 hk. Motorerna kombinerar flera innovativa tekniska lösningar som minskar utsläppen radikalt, samtidigt som dieselförbrukningen blir lika bra som för Scantias Euro 5-motorer.

Scania tar därmed de sista stegen mot ett globalt motorprogram baserat på den senaste tekniken för alla marknader och utsläppsnivåer. Slitstyrka, hög prestanda och bränsleeffektivitet är nyckelegenskaper. Förenklad service och reservdelsförsörjning bidrar till ökad tillgänglighet för transportörer.

Motorerna tillverkas i Scantias fabriker i Europa och Sydamerika med samma tillverkningsmetoder och med utbytbara delar och komponenter. Motorerna och all annan teknik har utvecklats för användning i lastbilar och bussar, liksom i industri- och marinmotortillämpningar. Arbetet har tagit mer än fem år och inneburit kostnader på ungefär 10 miljarder kr.

www.scania.com

DEFA utökar med nya batteriladdare

Batteriladdarserien MarineCharger från DEFA finns sedan tidigare i fyra olika modeller, 1x15A och 2x15A med vanlig stickkontakt eller DEFA:s pluginkontakt. Nu utökas sortimentet med MarineCharger 1x7A och 2x7A som passar batterier upp till 100Ah.

Laddarna är helautomatiska och analyserar batteriet innan laddning för ett optimalt laddningsförlopp. Med elektroniskt styrd och temperaturkompenserad laddkurva förhindras även överladdning. När batteriet är fulladdat går laddaren automatiskt över till underhållsladdning och laddaren kan vara inkopplad hur länge som helst.

Modellerna med DEFA:s pluginkontakt gör det möjligt att enkelt montera laddarna ihop med DEFA:s landströmssystem. Som tillbehör finns till exempel eluttag, strömbrytare och dimmer och inverterar i olika utförande med DEFA:s pluginkontakt. Pris från 1 648 kr.

www.kgk.se



Ny familj MTU Series 2000

MTU har utvecklats sin Series 2000 dieselmotorer så att de har fått högre effekt och bättre vikeffektförhållande. De har även ett par nya system, "Smartline" och "Blueline", för övervakning av motorerna.

Series 2000 M94 (bilden) har klassens bästa vikeffektförhållande. Den har åtta procent högre effekt än tidigare och finns i olika versioner med 8, 10, 12 eller 16 cylindrar med effekter på 930–1 940 kW (1 250–2 600 hk) vid 2 450 rpm.

www.tognum.com



Nytt korrosionsskydd

Boeshield T-9 är ett korrosionsskydd som är utvecklat och licensierat av Boeing för flygindustrin. Det bygger på en kombination av lösningsmedel, rostskydd och vax som tränger in i metallporerna och lämnar ett långvarigt skydd.

Medlet är avsett för att behandla motorer, elkomponenter med mera vid torsättning och sjösättning. Pris 295 kr.

www.bowlindermarin.se



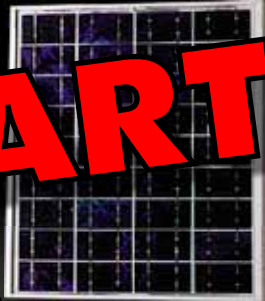
Har du båt har vi resten.

Det är lätt att vara smart. Tänk dig att hitta allt du behöver under ett tak... Att kunna lämna in din motor eller trailerbåt till en auktoriserad verkstad, att få handla i lugn och ro i en inspirerande miljö med priser som får dig att må bra. Personalen som möter dig har utbildning, kunskap och erfarenhet. Vi kan montera allt vi säljer. Varmt välkommen till vår värld.

Solpanel 40W, 10-års effekts-garanti!



PARTI!



999:-

Jul-REA så långt lagret räcker

Jul-REA gäller tom 23/12 2011 eller så långt lagret räcker. Ladda ner alla erbjudanden på www.bataccenten.se



Elmotor Fladen 38

Vinkelbart handtag och batteri-indikator. Koppla på ett 12V batteri och du är redo att ge dig av. Hastigheten reglerar du med det teleskopiska vridreglaget.

(1690:-) **1399:-**



Halva priset

Servis "Mar" alla delar

100% melamin i olika former, tallrikar, uppläggningsfat, assietter, djupa skålar, muggar. Akrylplast-glas i olika former.

från 29:-/st



Prisvärt

Uppblåsbar räddningsväst

150N helautomatisk väst med sele. Vikt ca 1kg. CE-godkänd. Visselpipa och extra blåsmunstycke.

(790:-) **499:-**



Fladen flytoverall 848

848 är en välisolerad sjöräddnings-dräkt med åtdragbara kardborrband runt handleder. Justerbara elastiska hängslen samt dragkedja i benen och under armhålor.

(2495:-) **1698:-**



Bra köp!

Hercules 240 Lattdurk

Mycket prisvärd gummibåt i flerlagerprincipen. Kompletterad med åror, luftpump, repsats och väska. 5-års garanti på duk och svetsar.

(4590:-) **3299:-**



Govino PET-glas, 4-pack

Miljövänliga glas med tummgrepp tillverkade i PET-plast. Återvinningsbara, okrossbara och otroligt goda att dricka ur tack vare den tunna kanten.

(149:-) **129:-**



Lodestar UL220 (2011)

Premium-modell av högsta klass. Väger endast 22kg inkl åror. Fullutrustad med övertrycksventil, alu-toft, luftköl, luftdurk m.m. Helt underhållsfri.

(9490:-) **6999:-**



Autopilot S-1000

För båtar upp till ca 25fot eller max 200cc styrcylinder. Kräver en GPS-installation. Kompletterat paket med styrenhet, hydraulpump och trådlös fjärrkontroll S100.

(10990:-) **7999:-**

Utförsäljning av bottenfärger!

30-40%



ElektronikCenter, riggverkstad, motorverkstad, reservdelsdepå, livflotteloft, över 19000 unika artiklar på lager

Svarvarvägen 8b 142 50 Skogås / Länna telefon 08-777 52 00 fax 08-777 52 10 info@bataccenten.se www.bataccenten.se



249:-

Smartladdare för bly- och GEL-batterier

För 12 V syrafyllda blybatterier och GEL-batterier. Microprocessorstyrd. Tre laddningslägen. Vägghäste. Max. laddström: 4 A. Laddkapacitet: 1,2-120 Ah. Vikt: 550 g. 230 V. 37-732



1799:-

AGM-batteri 90Ah

Batteri med avancerad AGM-teknologi (Absorbent Glass Mat). Tre gånger högre cyklingstålighet än för ett standardbatteri. Helt underhållsfritt och läckagesäkert. Kan monteras i alla positioner. 80-900



2 st 109:-

Fuktslukare

Avlägsnar effektivt dålig lukt och överskottsfukt i alla fuktiga utrymmen. 59.90 kr/st. 36-373



289:-

Inombords dieselolja 15W-40 4 L

Högklassig olja för alla typer av marina inombords dieselmotorer, även turbo. Rekommenderas även till vinterförvaring av marina inombords dieselmotorer. 36-881



34⁹⁰

Växelhjulolja EP SAE 90

För oljesmorda undervattensväxlar till utombordsmotorer. 500 ml. 36-318



109:-

Glykol 3 kg

Med antikorrosionsegenskaper. Skonsam mot packningar etc. Späds med vatten. 36-1784



109:-

Oljebytpump

Handpump för byte av olja. 26-0006



229:-

Presenning

Lättviktspresenning av glasfiberarmerad polyeten. Med öljetter av aluminium och insydda kantrep. Tvättbar, vattentät och mögeltålig. 4,85 x 9,8 m. 14-161



1399:-

Presenning 5 x 7 m

Kraftig kvalitetspresenning av vävförstärkt PVC-plast (650 g/m²). Försedd med öljetter. 45-302

Varför betala mer?

