

Båtliv

Nr 6 • 2013 Pris 50 kr



MEDLEMSTIDNING FÖR SVENSKA BÅTUNIONEN – EUROPAS STÖRSTA BÅTTIDNING

Handlare håller liv i skärgården

PROJEKT CORONET:
70-talare
renoveras

www.batliv.se

Modern dagseglare – Daytripper
Svensk superyacht – Delta 88

Annons



Sveriges mest sålda bottenfärg,
för alla typer av vatten!

International
yachtpaint.com

Our World is Water

Besök vår hemsida www.yachtpaint.com



WWW.VETUS.COM

FRÄSCHT OMBORD!



MED KOMPLETTA SEPTIK- SYSTEM FRÅN VETUS!

På VETUS tänker vi kompletta system. Våra septiksystem inkluderar allt från toaletter till diffusionstäta slangar, tankar i alla möjliga utföranden, pumpar samt alla tillbehör som behövs för en lyckad och komplett installation ombord.

Självklart har vi även de tillbehör som behövs vid installation för sugtömning.

Samtliga komponenter är designade för att ge användaren ett bekymmersfritt båtliv.

För mer information, ring oss, eller besök vår hemsida:

www.vetus.se
info@vetus.se

VETUS AB
Tel 08-544 442 70



CREATORS OF
BOAT SYSTEMS

Medlemsnytta framför allt

Organisationer som inte levererar till sina medlemmar har inget berättigande och kommer därför snabbt att försvinna – sörjda och saknade av ingen.

Samma förhållande gäller inom båtlivet. Den som inte gör något nyttigt för sina medlemmar blir snabbt iskall för medlemmarna och förlorar sitt berättigande.

Det här är fakta även för Svenska Båtunionen (SBU), som med sina 175 000 medlemmar är en väldigt stor organisation som ska tillvarata intressena för så många olika medlemmar. En del gillar att kappsegla, andra att fiska. En del vill ha sin båt till att åka ut och dyka medan andra främst vill ha avkoppling med familj och vänner på sjön.

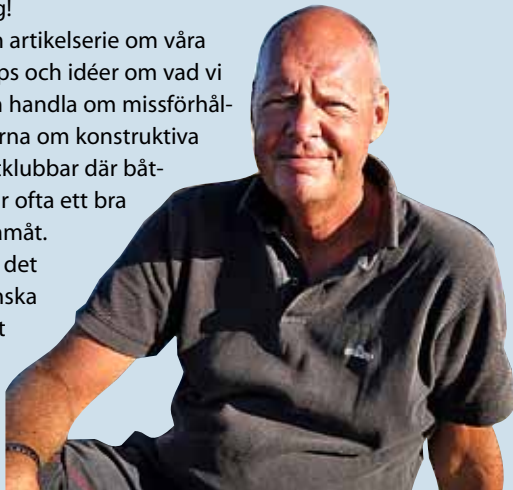
Det fina är att det går att kombinera allt detta till allas bästa. SBU har väldigt mycket på gång, men som i det klassiska ordspråket kan det vara svårt att se skogen för alla träden. Och ibland kan det vara svårt att veta var man ska leta.

SBU behöver bli tydligare med att tala om vad de redan gör och även fokusera mer på en del områden som blivit viktigare. Detta är en uppgift där även Båtliv har ett stort ansvar som den kanske viktigaste informationsbäraren för SBU. Vi försöker så gott vi kan, men missar säkert väldigt mycket av vad som händer i Båtsverige. Kontakta oss gärna med era åsikter och idéer för att vi ska kunna göra en ännu bättre medlemstidning!

I det här numret startar vi en artikelserie om våra hamnar. Hör gärna av er med tips och idéer om vad vi ska skriva om framöver. Det kan handla om missförhållanden eller brister, men lika gärna om konstruktiva exempel på kommuner och båtklubbar där båtlivet frodas och utvecklas. Det är ofta ett bra sätt för att föra utvecklingen framåt.

På SBU-Nytt redovisar vi hur det går för projektet "Utveckla Svenska Båtunionen". Där framgår det att endast tio procent av SBU:s båtklubbar besvarade sig med att svara på enkäten. Det är dåligt.

Lars-Åke Redéen, Chefredaktör
<https://twitter.com/larsakeredeen>



Lars-Åke Redéen
CHEFREDAKTÖR

Båtliv på Facebook: www.facebook.com/tidningenbatliv

Båtliv som pdf-tidning: www.batliv.se/pdf

Båtliv

CHEFREDAKTÖR OCH ANSVARIG UTGIVARE:

Lars-Åke Redéen, Ö. Vittusg. 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, Mats Göthlin. **MEDARBETARE:** Roland Brinkberg, Lars H. Lindén. **ISSN 0282-3934**

ADRESSÄNDRINGAR: Görs till din egen båtklubb.

SVENSKA BÅTUNIONEN: 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: 250 kr/6 nr. Bg. 5689-6129 (SBU). Norden och Europa 480 kr.

TS-KONTROLLERAD UPPLAGA: 143 000 (TS 2012).

FÖRETAGSANNONSER: Chrismark AB. Kristoffer Stuesson. Tel. 0709-60 48 11.

E-mail Kristoffer.Stuesson@batliv.se. Michael Stenquist, Tel. 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, 2013.

NÄSTA NUMMER: 21 februari.

OMSLAGSBILD: Foto: Anders Sellin.



SENASTE NYTT OCH BÅTLIV SOM PDF-TIDNING: www.batliv.se

Innehåll nr 6•2013



Förtöj alltid båten som om det skulle komma en storm.

- 4 Handlare i skärgården
- 8 Båtpolitik och debatt
- 10 Hamnfrågorna allt viktigare
- 14 Nyheter i korthet
- 20 Förtöjning för båten
- 24 Provseglad: Daytripper
- 28 Båtböcker
- 30 Provkörd: Delta 88
- 32 Joystick för utombordare
- 36 Ordföranden har ordet
- 37 SBU-Nytt
- 43 Förmåner för SBU-medlemmar
- 44 Blästring för rena bottenar
- 46 Miljökrönikan
- 51 Mistluren – Båtlivs insändare
- 52 Sjösäkerhet
- 54 Projekt Coronet 24 Family
- 58 Motorblocket

www.batliv.se

Båtfolkets egen tidning

Båtliv, är medlemsorgan för Svenska Båtunionen (SBU), riksorganisationen för Sveriges båtklubbar. Du som är medlem i en SBU-ansluten båtklubb får tidningen som en del av ditt medlemskap i organisationen.
www.batunionen.com



Handel håller



Stockholms skärgård är unik på många sätt, genom sin natur och sitt djurliv, men även genom den företagarganda som håller skärgården levande. Det är just den företagargandan som har skapat Skärgårdshandlarna,



en förening för livsmedelsbutiker i Stockholms skärgård.

TEXT & FOTO: ANDERS SELLIN
anders.sellin@batliv.se

Skärgårdshandlarna bildades för 25 år sedan. Medlemmarnas butiker ska vara belägna på öar som inte har fast landförbindelse, bro eller statlig vägfärja.

Butikerna är viktiga för alla som vistas ute på sjön och vill kunna handla mat och annat utan långa omvägar. Handlarna kämpar tillsammans för sin verksamhet som bedrivs under en kort säsong varje sommar.

Länsstyrelsen betalar

Från början var det framförallt de dyra frakterna ut i skärgården som man gemensamt ville komma till rätta med, de stora leverantörerna stod för sina egna frakter men de mindre leverantörerna och alla lokala leverantörer hade det svårt.

Sedan många år tillbaka står Länsstyrelsen för 80 procent av fraktkostnaderna ut till öarna. Numera har samarbetet mellan handlarna utökats till att också omfatta marknadsföring i form av gemensam webb, monter på båtmässan, reklam och annonsering.

Skärgårdshandlarnas ordförande heter Eva Wahlström. Hon har en lång bakgrund som småföretagare på Kymmendö i södra skärgården.

När vi anländer till Kymmendö för att träffa Eva har "Tusen öars kryssning" just lagt till och ett hundratal entusiastiska besökare kommer iland för att få veta allt om Strindbergs liv och leverne på ön. Flera av dem passar på att också besöka butiken som Eva Wahlström driver. ►

skärgården levande



“Tusen öars kryssning” med Waxholm III har precis anlänt Kymmendö. Turen går dagligen under sommaren och är en heldagstur med lunch och middag ombord. Under dagen besöker man Kymmendö, Bullerö och Sandhamn.



– Det är långa arbetsdagar under sommarmånaderna men jag trivs väldigt bra, säger Eva Wahlström som är ordförande i Skärgårds-handlarna och driver Kymmendö livs.



Den östligaste skärgårdshandeln är Rödlögaboden som grundades av den legendariske Gösta Söderman. Här finns manuell kött- och ostdisk men ingen el. Ett elverk står för strömförsörjningen av kylar och frysar.



Rödlöga saknar el och köper man bensin vid Rödlögaboden får man pumpa för hand.

– Totalt är det 25 butiker som är med skärgårdshandlarna med Arholma Handel längst i norr till Saltboden på Landsort längst i söder av Stockholms skärgård, berättar Eva. Båtlivet står för en stor del av omsättningen

och är väldigt viktigt för oss. Men den enskilt viktigaste faktorn är ändå vädret. Soligt och fint så kommer många hit men är det regn och rusk stannar folk hemma.

– Lite synd eftersom vi ofta har fint väder

härute när det regnar inne i stan. Ibland skulle man vilja att båtfolket ringde oss och frågade om vädret när de tvekar om att åka ut, säger Eva.

Tufft sommarjobb

Eva trivs bra med att driva Kymmendö livs, men det är ett tungt jobb. Under juni–augusti är det sju arbetsdagar i veckan som gäller och hon är lite osäker på om nästa generation är beredda att jobba på det sättet sommartid.

– Det är en kort säsong härute, i princip är det juli och två veckor i augusti som vi har riktig högsäsong. Det gäller att planera väl och ha hyllorna fulla när det blir fint väder och beställa mindre när det väntas regn.

Många skärgårdshandlare har förutom livs även bensinmack, gasol och är ombud för apotek och systembolag. Förutom Kymmendö livs driver till exempel Eva och hennes man även bensinbrygga, krog och café.



Finnhamns sommarbutik ligger vid ångbåtsbryggan på Finnhamn, ett av skärgårdens mest besökta områden. Här finns även krog och ett otal skyddade vikar att lägga sig i.

Båtplatser vid krogen

Gästande båtar som inte kommer alltför tidigt på eftermiddagarna är välkomna att ligga kvar under natten vid de båtplatser som ligger alldeles invid krogen. Annars lägger sig de flesta som vill ligga kvar över natten i fladen norr om Kymmendö, söder om Myrängsflaket, också benämnt Persholmen. Det går också bra att ligga på södra delen av Kymmendö i viken norr om Rävskär.

Till våren drar Eva, och många andra skärgårdshandlare, igång butiken igen efter ett långt vinteruppehåll. Både Eva och övriga medlemmar i Skärgårdshandlarna hoppas på många besökare och kunder kommande år så att de kan fortsätta verka för en levande skärgård, till nytta för oss alla. ■



Arholma Handel ligger längst norrut av alla skärgårdshandlarna och drivs som en ekonomisk förening. Arholma Handel är öppen året runt.

Känn friheten

Upplev 360° vattensport.



Michael Walther,
Regattaseglare

18. - 26.1. 2014
www.boot.de

Upplev naturkrafterna, känn saltsmaken, klara utmaningar i team, hitta lugnet och balansen. Allt om segling hittar du på boot Düsseldorf den 18 - 26 januari 2014.

Tysk-Svenska Handelskammaren
Valhallavägen 185 - Box 27104 - 102 52 Stockholm
Tel. +46(8)665 18 20 - Fax +46(8)665 18 04
messe@handelskammer.se
www.handelskammer.se



Marknadens bästa pumpar!



VÄTE Teknik erbjuder marknadens bästa pumpar för tömning av båtens septiktankar. Pumparna från det tyska företaget Vogelsang erbjuder hög driftsäkerhet kombinerat med mycket stor kapacitet till konkurrensmässiga priser. Pumparna finns redan på ett flertal marinor och båtklubbar i Sverige. Bl a Bullandö Marina är efter tre års användning mycket nöjda.

VÄTE
CONSULTING TEKNIK TRAFIK
www.va-te.se



VOGELANG

070 -7623832

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

Den som bär skuld är inte fri

Det var visst en inte okänd statsminister som en gång sa så. Lite slarvigt överfört kan detta idag gälla hela det svenska båtlivet – minst två miljoner svenskar sitter i skuld till miljön.

Vem, kan man fråga sig, påstår detta? Svaret är byråkrater, både politiker och tjänstemän, på den kommunala sidan. De hävdar som bekant:

– Vi har bajsat i sjön, målat med supergiftiga bottenfärger, skrapat ned dessa gifter i uppläggningsplatser och spytt ut en massa skadliga avgaser i havet med våra gamla aktersnurror.

Lasses krönika

Men inte nog med detta, genom att använda strandnära marker till att vinterförvara våra båtar på stoppar vi pengakåta kommuner från att bygga exklusiva hus nära sjökanten.

Om du tycker att jag svartmålar, kolla då detta:

– Totalförbud för toatömning i sjön kommer år 2015, tömningsstationer måste byggas och byggs nu för stora summor, många gånger med skattekronor.

– Krav kommer på sanering av uppläggningsplatser; ”markägande båtklubbar har en miljöskuld att betala...” Det handlar om många, många miljoner kronor...

– Genom att ha dessa uppläggningsplatser i centrala delar stoppar vi utbyggnaden av exklusiva husbyggen nära sjön, nu kommer kraven på att båtarna ska bort, helst utom synhåll.

– De båtklubbar som ändå lyckas hålla sig kvar tvingas nu bygga dyrbara reningsanordningar till sina spolplattor.

– Som om inte detta skulle vara nog vägrar regeringen fortfarande att göra en översyn av en av världens hårdaste alkohollagar för båtliv.

”Suck...”

Men det kommer mera var så säker, politiker och byråkrater på alla håll kastar sig med beslutsam iver över det svenska båtlivet och dess utövare. Snart börjar ”pottkriget” och en statlig myndighet att fått det hedersamma uppdraget att ta fram regler för hur bajsförbudet ska kontrolleras.

Det är inte utan att makabra bilder dyker upp i ens fantasi vid funderingar på hur detta uppdrag slutligen ska utformas.

– Jag avstår från att vidarebefordra dem – det gäller ju att inte ge dessa landkrabbor några uppslag.

Så kommer det att bli. Vi – tidigare döpta till miljöbovar och annat – har nu fått ännu en börda:

Vi har en miljöskuld att betala.

Men den pengan kommer inte skattmasen att få...



LASSE BENGTSSON

Maila gärna dina åsikter om båtpolitik: Lasse.Bengtsson@batliv.se

Sjöfyllerilagen



Det kan bli en översyn av sjöfyllerilagen om riksdagen bifaller tolv motioner i frågan.

Enligt vad Båtliv erfar kommer riksdagen att ta beslut om att låta regeringen göra en översyn av den så kallade sjöfyllerilagen (0,2 promille). Detta sedan tolv motioner från bland annat moderata, tunga riksdagsmän kräver detta.

Text: Lasse Bengtsson

I motionerna pekar riksdagsledamöterna på de uppenbara svagheterna i den nu gällande lagstiftningen och att just gränsen på 0,2 promille inte har visat sig ha någon som helst inverkan på sjösäkerheten.

De olyckor som inträffat på sjön har till mera än 90 procent

berott på dålig kunskap eller bristande sjömanskap. De alkoholrelaterade – få till antalet – har haft starkt berusade individer inblandade.

Frågan om sjöfylleri har varit föremål för en lång rad av utredningar under årens lopp. Men gång efter gång har man konsta-

Kritik mot begränsningar

Svenska Båtunionen, SBU, svarar klart negativt på en del av de frågor som Havs- och Vattenmyndigheten vill ha svar på angående de ”olägenheter från vatten-skotrar och minde motordrivna vattenfarkoster” ger upphov till. Bakgrunden till detta är ett regeringsuppdrag till myndigheten.

Text: Lasse Bengtsson

Men SBU anser att en del av frågeställningarna är alltför starkt begränsande för individens grundläggande rättigheter rörande fri rörlighet och allemansrätten. Detta gäller särskilt tankarna på

att införa allmänna hastighetsbegränsningar inom skydds-zoner för alla typer av motordrivna farkoster.

I sitt svar pekar SBU på att den förfrågan som Havs- och

kan ses över



terat att sjötrafiken skiljer sig från vägtrafiken på många sätt. Medan 0,2 promille betraktas som fullt rimligt i vägtrafiken där det fordras blixtnabba beslut är detta inte situationer som kan uppstå på havet.

År 2012 slog Högsta Domstolen fast i en dom att det inte finns några belegg för att en så låg promillehalt som 0,2 är sjösäkerhetsmässigt motiverad.

Motionärerna radat upp sakska-
l efter sakska i sina motioner



Maria Abrahamsson (M).

som talar mot den nu gällande lagstiftningen. En översyn bör också ifrågasätta själva promillegränsen och överväga om den ska anpassas till de bestämmelser som gäller för våra grannländer.

– Att tala om ”sjöfylla” vid 0,2 promille är att missbruka det svenska språket!

Den slutsatsen drar moderaten Maria Abrahamsson i sin långa och välformulerade motion. ■

för vattenskotrar från SBU

Vattenmyndigheten sänt ut mycket sannolikt innehåller moment som strider mot svensk lag. Frågan om skydds zoner innebär också en omfattande kränkning av olika fastighetsägares grundläggande rättigheter.

SBU är däremot helt klart positivt till någon form av kompetensbevis alternativt höghastighetsprov. Svenska Båtunionen har under mera än tio år slagits för att införandet av ett kompetensbevis för fritidsbåtar. Detta bör dock ske genom information och utbildning.

SBU konstaterar slutligen att organisationen inte har något emot vattenskotrar och inte vill medverka till att försvåra användandet av dem.

”Det är inte vattenskotern i sig som är ett farligt verktyg vad avser sjösäkerheten vid vissa tillfällen utan andra omständigheter.”

SBU ser därför inte något behov av en specialreglering för vattenskotrar och andra motor drivna båtar. Unionens styrelse ställer sig positivt till någon form av kompetensbevis. ■

LEAN BURN

PRESTANDA - TRYGGHET - KVALITET!

140

SUZUKI
FOUR STROKE

140

Electronic Fuel Injection

Nya DF140A/115A/100A
www.suzukimarin.se

SUZUKI Way of Life!

7 ÅRS MOTOR-GARANTI

HAMNAR

– en central fråga för båtlivet

Falsterbokanalen.

Många fritidsbåtshamnar byggdes upp under 70-talets båtexplosion, men därefter har det varit sämre med underhållet på många platser. Båtliv ska skriva om hamnfrågan runt om i hela landet i ett antal artiklar framöver.



TEXT & FOTO: LARS-ÅKE REDEÉN
lars-ake.redeen@batliv.se

Hamnarna står i fokus för båtlivet. Utan hamnar inget båtliv. Men frågan är hur hamnarna

sköts och vilken roll de bör spela i båtlivet. Ska det vara en parkeringsplats för stressade båtmänniskor eller finns det plats för fri-

tidsbåtshamnar med ett riktigt hamnliv?

Den senaste tiden har kommunalägda Grefab i Göteborg stått i fokus. Svågerpolitik, mygel och en anda av ”kreativa goa gubbar” verkar ha genomsyrat verksamheten enligt de artiklar som Göteborgs-Posten publicerade i början av november.

På andra platser är det problem med vem som ska ta hand om hamnarna och hur mycket det får kosta. Karlskrona är ett exempel där en stor båtklubb

blev uppsagd av kommunen, men det finns andra exempel på hur kommuner och båtklubbar tillsammans har hittat väldigt bra lösningar.

Ytterligare ett alternativ är att professionella företag tar över hela driften av hamnar. Promarina har till exempel driften av ett stort antal anläggningar.

Vi kommer att beskriva läget på olika platser i landet i flera artiklar framöver. Hör gärna av er med tips och information till oss!

info@batliv.se

– Vad kostar det att få ett ankarspel installerat och klart på din båt?

FRÅGA OSS !

**WATSKI SERVICE PARTNERS
- Sveriges bästa båtmekare**



WWW.WATSKI.SE - CLICK TO FIX



Fredrik Barthold driver företaget Dockspot.

Bra säsong i Smögen

Bokningstjänsten Dockspot har varit omdiskuterad bland båtägare. Men den fyller ett behov och utvecklas hela tiden. Tjänsten ger dem som har behov av att boka möjligheten och de som inte behöver boka kan fortsatt droppa in.

Text & foto: Lars-Åke Redéen

Företaget bakom Dockspot tog över Smögens gästhamn med inställningen att en gästhamn är en mycket viktig del av en destination och ska behandlas som vilken boendanläggning som helst. Inte som en parkeringsplats med parkeringsvakter.

I år hade Smögens gästhamn cirka 25 000 gästnätter, vilket gör den till en av de största i hela landet.

– Vi kan summera ett bra år trots en lång och kall vinter. Vi lyckades passera 6 000 båt­nätter på Smögenbryggan och nästan 8 000 båt­nätter totalt i Smögen. Våra cirka 24 000 gäster spenderade cirka 20 Mkr utöver hamnavgiften, säger Fredrik Barthold, vd för Dockspot.

– Bokningstjänsten ökade den med 50 procent och vi är nu 55 hamnar i sex länder som erbjuder båt­gäster att planera sin semester på havet. Som krydda på moset blev vi nominerade till den Svenska turistnäringens TRIP Award i kategorin Innovation.

Dockspots ökning i sommar

innebär att de ökar antalet båt­nätter för femte året i rad.

– Vi har sedan starten 2008 ökat antalet båt­nätter med drygt 1 000 nätter för att vi tror mycket på det personliga mötet och att ge det lilla extra. Vi möter till exempel nästan alla gäster med vår ribbåt i hamninloppet och hjälper dem på plats. På bryggan tar vår medarbetare emot och hänvisar gästen till vårt hamnkontor där gästen checkar in och vi berättar vad som finns att uppleva i Smögen. Varje gäst får en GP levererad till sittbrunnen och de som beställt frallor får färska sådana levererade tillsammans med tidningen.

De hamnar i Sverige som omfattas av Dockspot är bland andra Smögen, Tanumstrand, Sandhamn, Visby och Wasahamn. I Norge ingår Aker Brygge (Oslo), Son och Skjaerhalden i Ostfold, i Finland ÅSS Mariehamn, Nagu och Porkala och i Tyskland Marina Verbund Ostsee med cirka 20-talet marinor.

www.dockspot.com



Åk med Båtliv till Helsingfors båtmässa



Åk med Båtliv till Nordens största båtmässa: Helsingfors internationella båtmässa Vene 14 Båt!

Detta är Nordeuropas till ytan största båtmässa. Den som är intresserad av att köpa en finsk båt har ett bra tillfälle här eftersom alla finska båtmärken visar upp så gott som hela sin repertoar på mässan. Det visas flera intressanta nyheter, bland annat Grandezza 40 Fly, Flipper 880 ST, Bella och mycket mera.

Mer info om mässan: www.venemessut.fi

På väg till Helsingfors bjuder vi på en timmes intressanta föredrag med frågestund. Med på resan finns Båtlivs egen sjösäkerhets­expert, Bengt Anderhagen, som berättar om det senaste inom säkerhet och trivsel ombord.

Vi åker med M/S Mariella, Viking Line. Här är alla resedetaljer:

Resa: Stockholm–Helsingfors t/r
7/2-8/2 Avgång kl. 16.30, ankomst Helsingfors kl. 10.10
8/2-9/2 Återresa kl. 17.30, ankomst Stockholm kl. 10.00

Datum: 7–9 februari 2014

Pris per pers.: 1 830 kr.

Boende: Del i dubbelhytt, Kategori B

Måltider: Buffémiddag på utresan kl. 19.30
Buffémiddag på hemresan kl. 18.00
Buffétfrukost bägge vägarna

Bokning: Maila team8@vikingline.com och uppge koden "BÅTLIV". Det går även att ringa tel. 08-452 40 20, vardagar kl. 09.00–17.00

Sista datum för bokning är **2014-01-24**.

Priset ovan är ett grundpris som omfattar resa, buffémiddagar och -frukostar, transfer till mässan samt entrébiljett. Fråga Viking Line efter alternativ för bättre hytter eller enkelhytter.



Ont om lediga platser



Tryggt förtöjda hos Tranebergs BK. Foto: Roland Brinkberg.

I Stockholmsområdet är båtplatsbristen mer eller mindre kronisk, men nu börjar den sprida sig även till allt fler hamnar kring Mälaren utanför storstadsområdet. Särskilt svårt är det ofta för långa och breda båtar att få plats.

Text: Peter Lorin

Många lediga båtplatser är idag alltför trånga för de allt mer vanligt förekommande stora båtarna.

– I år och även förra året har det varit svårt att ordna plats för båtar på över tre meters bredd. Många byter till större båtar och de nya medlemmar som vill in i klubben börjar ofta med en stor båt. Däremot har vi omkring 25

platser för små båtar, berättar Bo Herbrut, bryggansvarig vid Södertälje Båtsällskap.

– Ett problem är att vi gamla klubbar har byggt hamnarna för de båtar som fanns på 60-talet, vilket har medfört att även om det finns tomma småplatser så ligger bryggorna för tätt med för litet manöverutrymme för breda och långa båtar, konstaterar Bo.

Även Södertälje Båtklubb har en kö på ett tiotal båtar för klubbens två hamnar i Mälaren, Karlberga och gamla MälARBadet.

– Vi har problem att ta emot båtar över 3,5 meters bredd och vi har även ett tak på max 10 ton. Vi utökar under 2013 med ett tiotal platser för mindre båtar upp till sex meters längd, berättar klubbens ordförande Torgny Holmvall.

Lediga små platser

I Strängnäs kommun är det företaget Promarina som ansvarar för de kommunala hamnarna i Strängnäs och Mariefred.

– Vi har en del mindre platser lediga i både Strängnäs och Mariefred, men på de större platserna har vi köer och ganska hög efterfrågan. I nuläget har vi tyvärr inte någon möjlighet att bygga ut hamnarna i Mariefred eller Strängnäs, säger Isabella Rehnvall, som är kundansvarig vid Promarina.

Hos Stallarholmens Båtklubb i Strängnäs kommun finns inte heller några lediga platser.

– Vi har fullt och en kö på 15 båtar som vill ha plats. Tyvärr är det många alltför stora båtar. Problemet är att en del klubbar inte är dimensionerade för större båtar.

Det är svårt med utbyggnader vad gäller mark och inget eller ringa bidrag från kommunerna, noterar Tord Colton vid Stallarholmens Båtklubb.

Ska sägas upp

Båtplatsbristen gör sig även gällande hos Båtklubben Gripen i Strängnäs.

– Vi huserar i Eldsundsviken i Strängnäs och har cirka 150 medlemmar och knappt 20 på kölistan. Vi har våra bryggor och uppläggningsplatser på vad som blivit ett exploateringsområde efter regementets nedläggning. Detta har inneburit att vi inte kunnat öka vårt medlemsantal i förhållande till efterfrågan.

– Klubben kommer att sägas upp från vår nuvarande uppläggningsplats, men kommer att bli erbjudna en tillfällig lösning i avvaktan på en permanent dito, förklarar Anders Kroné vid BK Gripen.

– I Eskilstuna är det en kö på ett 50-tal båtar till hamnen i Sundbyholm. I Torshälla däremot finns lediga platser, som dock är svåra att nyttja, dels på grund av skadegörelse, dels som en följd av kraftig ström främst på våren, berättar Uno Karlsson vid Mälarens Båtförbund och Eskilstuna Motorbåtsklubb.

– I Sundbyholm har det funnits planer på en ny brygga sedan ett tiotal år, men kommunen satsar på annat. Det är främst platser bredare än 3,5 meter med långa bommar som behövs, genom att båtarna "vuxit" under de 20 år som Sundbyholms hamn funnits, konstaterar Uno Karlsson.

Även hos Torshälla Motorbåtsklubb i Eskilstuna kommun är det platsbrist.

– Vi är nästan 200 medlemmar och det är idag 25 båtägare som önskar båtplats vid vårt slipområde, säger klubbens Jan Malmqvist.

Platsbrist i Västerås

I Västerås är det kommunen som i egen regi driver båthamnarna



Hamnen hos Albano BK. Foto: Roland Brinkberg.

hos båtklubbarna

till skillnad från i de flesta andra kommuner.

– Västerås är lite annorlunda än andra städer. Här finns det inga klubbar som har hamnar och båtplatser. Västerås stad har hand om alla båtplatser på gott och ont. Nytt från 2012 är att kommunen har lagt ut driften på ett bolag som sysslar med fastighetsskötsel. Många tycker att underhållet har eftersatts under en lång tid på bryggor och annat, säger Jan Blomkvist, båtsäkerhetsansvarig vid Mälarens Båtförbund och medlem i **Båtsällskapet Lögarängen** och **Båtklubben Wega**, båda i Västerås.

– Båtgärna i Västerås har blivit bortmotade från våra traditionella vinteruppställningar.

Det har varit rätt så turbulent under de senaste fem åren mellan båtägarna, klubbarna och Västerås stad. Båtgandet, alltså båtplats och vinteruppställning, har ökat i pris med cirka 200 procent under den tiden.

Stora platser behövs

Båtklubbarna har för att möta den här utvecklingen startat ett bolag som heter VFBAB (Västerås Förenade Båtklubbar), där sex av stadens båtklubbar gått samman, berättar Jan Blomkvist.

– Det som saknas i Västerås är stora båtplatser på över 3,5 meters bredd. Kommunen har många små platser och några av dessa byggs om till bredare. Det ska också byggas en ny hamn i anslutning till vårt nya vinteruppläggningsområde, där det ska bli ett 50-tal nya platser, konstaterar Jan Blomkvist.

Från september i år finns också en ny vinteruppställningsplats vid Lövudden-Johannisberg, som Västerås stad ställt i ordning som ersättning för den

numera stängda uppställningsplatsen vid Kraftverksplan.

Balans i båtklubbar

Hos **Håbo Båtsällskap** i Bålsta är situationen mindre pressad.

Här hade båtklubben tidigare i år ett 15-tal personer köande för en båtplats och under året har elva lediga platser delats ut till köande.

– Platserna delas ut i turordning om båten passar ledig plats, berättar Royne Eriksson vid **Håbo Båtsällskap**. Av de köande hade fyra personer köat för båtplats i mellan ett och två år och en person i mer än två år, medan de övriga elva hade stått i kö mindre än ett år.

Även i Arboga ser läget bra ut med en mycket god balans mel-

lan tillgång och efterfrågan på båtplatser.

– I dagsläget är det två platser lediga vid varvsbryggan och ett par platser lediga vid stadsbryggan i hamnbassängen, säger Eie Gillheim, ordförande i **Arboga Båtklubb**, som bildades redan 1926 och som idag även har ett instängslat vinterområde med plats för 100 båtar. ■



I Västerås (bilden till höger) driver kommunen båthamnarna i egen regi. Foto: Tony Persson.

Snabb och smidig kartplotter

Den nya kartplottern Garmin 721 är en modern navigator med många möjligheter. Den är betydligt snabbare än sin föregångare och är försedd med fler funktioner, som i en smartphone.

En skillnad mot föregångaren (720) är att den här modellen kan flushmonteras, men traditionell montering på bygel är också möjlig.



Kartplottern har inbyggd Bluetooth och Wi-Fi som är kompatibel med Garmin BlueChart Mobile App. Uppbyggnaden med en relativt liten skärm där allt handhavande sköts direkt på skärmen har vi vant oss vid med de senaste telefonerna. Det känns bra även här, men ibland skulle det vara skönt med någon knapp för att komma snabbt till en speciell funktion.

Navigatorn är kompatibel med BlueChart g2 Vision sjökort på micro-SD. De korten har funktionen Auto Guidance som ger förslag säkra rutten och man kan navigera med 3D-bild. Som stöd för navigeringen kan Garmin 721 med g2 Vision visa ett stort antal flygfoton.

Tack vare ett nytt GPS-chip, en högkänslig 10Hz GPS/GLONASS mottagare, kan Garmin 721 uppdatera sin position och kurs upp till tio gånger per sekund. Det ger en bättre och stabilare visning av positionen på skärmen. Vi har provat Garmin 721 i en 40 fots segelbåt ett par månader och håller med om de lovord som flera andra tidningar har skrivit om den. Den är som sagt enkel att hantera och samtliga funktioner sköts direkt på skärmen förutom on/off.

Men vi har också en del åsikter om vad som kan bli bättre. En viktig fråga gäller Man-över-bord. Denna viktiga funktion är lite snårig att hitta till för en som inte är van och i en krissituation kan det vara viktigt att ha denna "MOB-knapp" snabbt tillgänglig på skärmen eller som en knapp. Vid manöverbord "övning" lyckades en i vår besättning till och med stänga av navigatorn i sin iver att hitta rätt funktion.

Det skulle också vara en fördel om panoreringen i sjökortet släppte med automatik. I vissa fall upplevde vi att prickar och symboler försvann vid utzoomning om vi inte hade valt maximal upplösning av symbolerna.

Vi skulle också vilja ha ett menyträd för en översikt till rätt funktion. Det vore tryggt att ha snabbval av en förinställd navigationsmeny när man ändrar i menyerna under färd inomskärs. Det lägsta priset vi har hittat för Garmin 721 är cirka 12.000 kr. Mer info: www.garmin.se

Text: Anders Malmörn

Mer info: www.garmin.se

Text: Anders Malmörn

Text: Anders Malmörn

Grandezza bygger flaggskepp med flybridge

Finska Grandezza presenterar en ny 40 fots modell med flybridge. 40 FLY är baserad på Grandezza 39 CA, men har stora utrymmen på en rejält tilltagen flybridge med solbädd, wetbar och dinette.

Den nya Grandezza-modellen får sin premiär i februari på Vene 2014 – Helsingfors båtmässa. Designen av den nya båten har gjorts med tanke på båtköpare i Norden och Central-europa. Det är en stor motorbåt med mycket väl tilltagna utrymmen och funktionell layout på samma sätt som i Grandezza 39 CA.



Grandezza beskriver den nya 40-fotaren som en kombination av kabinbåt och sportskruiser. Huvudingången är via aktern och den stora badplattformen, som har inbyggda förvaringsutrymmen för fendertar och förtöjningsutrustning. Mått 12,30x3,95 m.

www.finnmarin.fi



Färgglada kapockkuddar

Watski har nu äkta kapockkuddar i flera glada färger. Skönt för alla som vill ha lite färg i båten! Pris från 136 kr.

www.watski.se

Fjärde generationens Furlex

Nya Furlex 3045 bygger till stor del på de egenskaper som legat till grund för framgångsprodukten Furlex. Allt är inkluderat, även en ny förstagswire.

Bland nyheterna märks att Seldén har valt mer kompositmaterial än tidigare. Detta ger ett lättare system med en mer modern framtoning. Halshornsinfästningen är närmare däck och fallsvirveln är kortare vilket ger större segelutrymme. Furlex 3045 är anpassad för ø8 och ø10 mm förstag, det vill säga enskrovsbåtar på 35–45 fot. Pris från 29 200 kr.

www.seldenmast.com



Activ 855 Cruiser från Quicksilver

Quicksilver Activ 855 Cruiser är den största, mest eleganta modell företaget så här långt har byggt efter kriterierna säkerhet, komfort, design och mångsidighet. Båten är designad för användning både inom- och utomskärs (CE-kategori B) och är godkänd för tio personer. Kraften kommer från antingen singel eller dubbla utombordare, alternativt från inombordare där man kan välja på flera styrkor, bensen eller diesel.

Flertalet motorval finns att välja bland: singel utombordare upp till 350 hk, dubbla utombordare upp till 400 hk och inombordare för bensen eller diesel på upp till 300 hk. Activ 855 Cruiser kommer att visas på båtmässorna i Paris, Düsseldorf, Stockholm och Oslo. Mått 8,91x2,98 m. Max motor 400 hk.

www.brunswick-marine.com



Skärgårdsstiftelsen tar över Huvudskär

Genom ett markbyte med Fortifikationsverket får allmänheten även fortsättningsvis möjlighet att besöka och uppleva Huvudskär i Stockholms skärgård.

Huvudskär och Fejan har stort värde för båt- och friluftsliv och Skärgårdsstiftelsen har som uppdrag att göra skärgårdens natur- och kulturvärden tillgängliga. Det har även funnits önskemål från flera håll att stiftelsen skulle bli ägare av Huvudskärs by för att garantera att miljön även i framtiden är tillgänglig. Fortifikationsverket erhåller mark där verket sedan tidigare har byggnader, samt Svinåker på Ornö.

Markbytet innebär att Skärgårdsstiftelsen blir markägare till både en fastighet på Fejan och till stora delar av Huvudskärs by.

Tåliga skal för iPhone 5s

LifeProofs nya vattentäta skal är anpassade för Apple iPhone 5s och kompatibla med Touch ID. Med LifeProof fr för iPhone 5s förblir mobilens alla funktioner tillgängliga, med pekskärm, knappar, ljud och kamera. LifeProof-skalet har genomgått oberoende labbtester som visar att det klarar den högsta kapslingsklassen IP-68 för skydd mot vatten, smuts eller snö och även militära krav för stöttålighet. Varje LifeProof-skal är dessutom fabrikstestat för täthet. Pris 790 kronor.

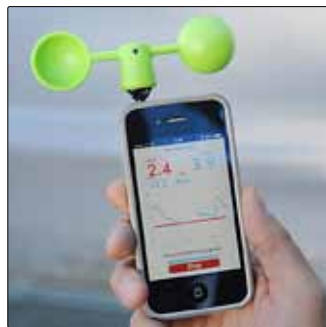




Ny i SSRS styrelse

Vid Sjöräddningssällskapets konstituerande möte på Marstrand i somras valdes Olof Stenhammar till ny styrelseordförande. Vid samma möte valdes Sjöfartsverkets Noomi Eriksson in i styrelsen. Noomi är ekonomidirektör, chef för sjö- och flygräddningen samt ställföreträdande generaldirektör på Sjöfartsverket.

Text/foto: Bengt Anderhagen



Vindmätare för smartphones

Vaavud är en ny vindmätare för smartphone. Den sätts direkt i uttaget för headset. Inga batterier krävs då den kommunicerar med ett sensorfält som omger telefonen. En kostnadsfri app laddas ner till telefonen. Den mäter vindar på 2–25 m/s. Pris 349 kr.

www.watski.se



Foto: Mikko Harma.

Yamarin Cross 75 Bow Rider

Yamarin har presenterat en riktigt stor nyhet med sin Cross 75 Bow Rider.

Det är den största modellen i företagens serie med aluminiumbåtar med glasfiberinredning. Den har detaljer som till exempel mörkgrå durk i aluminium, integrerade fenderställningar, sittdynor i grafitgrått och svart med detaljer i rött.

Det här är en riktigt snabb sportbåt, som med sina generösa utrymmen har plats för hela familjen. Den är konstruerad för att hålla hög fart även utomskärs och har ett skrov med 22 graders vinkel.

Mått: 7,53X2,47 m, vikt cirka 1 350 kg. Motor: 150–300 hk. Toppfart: 38–50+ knop. Båtliv återkommer med en provkörning.

Hemsida för långseglare

SkandinaviskBluewater.no är en ny hemsida som vänder sig till alla seglingsintresserade i Norge, Sverige och Danmark. Hemsidan är uppbyggd som en nättidning med en redaktionell del och en användardel.

www.skandinaviskbluewater.no



Arcona Yachts utökar med 38-fotare

Tillsammans med Stefan Qviberg och Arcona/Delta varvet har Arcona Yachts startat ett helt nytt båtprojekt. Till våren 2014 kommer en ny 38 fots segelbåt att visas. Arcona 380 ska kombinera klassiska Arcona linjer med komfort och seglingsegenskaper i det absoluta toppskiktet. Båten kommer bland annat att förses med dubbla rattar, icke överlappande förtriangel och valmöjlighet mellan två eller tre hytter.

Båten kommer att byggas på Ösel med den beprövade tekniken för vakuuminjicering av skrov och däck och med inredning i mahogny. Stor toa med riktig dusch, flexibel navigationsplats och rymligt pentry. Fönster i skrovsidorna och rymlig sittbrunn med dubbla rattar.

Mått 11,28x3,80 m.

www.arconayachts.se



Storsatsning för besöksmål Utklippan

Utklippan i Blekinge skärgård är Sveriges sydostligaste ögrupp. För att säkerställa den unika natur-, kultur- och forskningsmiljön och för att utveckla öarna så att de blir mer besöksvärda, har Statens fastighetsverk, Karlskrona kommun samt Utklippans hyresgäster skrivit på en gemensam avsiktsförklaring.

Utklippan har ett strategiskt läge ur flyttfågelsynpunkt och stora mängder av fåglar som rastar på ön varje vår och höst. Här finns också en fågelstation som drivs av Karlskrona Ornitologiska Klubb. En viktig utvecklingspunkt för Utklippan är därför att via bra skyltar och uppmärkning av gångstigar värna fågellivet på öarna.

Utklippan är en ögrupp utanför Karlskrona bestående av bland annat två låga skär – Norraskär och Södraskär. Mellan de två öarna finns en skyddad hamn, flitigt använd av fritidsbåtar. Södraskär är bebyggt med ett antal hus samt en fyr. Här bodde fyrvaktarfamiljer från mitten av 1800-talet till 1972 då fyren avmannades. På Utklippan bedrivs sedan länge ringmärkning av fåglar. Utklippan förvaltas av Statens fastighetsverk.

Ny projektchef för Allt för sjön

Stockholms båtmässa Allt för sjön får en ny projektchef. Det är Hanse Thorslund (48 år) som tar över efter Thomas Sandberg, som går i pension vid midsommar.

Hanse har bland annat varit vd i fotografen och filmaren Mattias Klums bolag. Dessförinnan har han även varit vd för ett film- och produktionsbolag.

– Min båtbakgrund är att jag var en vecka gammal när jag och tvillingbrorsan fick åka med ut i skärgården i familjens Parad. Vi har alltid varit ute mycket på sjön, säger Hanse med glimten i ögat.

Hanse är aktiv kapseglare och vann tidigare i år VM i segelbåtsklassen X35.



Hanse Thorslund.



Ingen mer elstöld

Företaget TallyKey har ett system kallat TallyBee, som via radiosignal i realtid kan läsa av elförbrukning i ett uttag i elstolpen eller slå på/av uttaget. Nu lanserar företaget en rad nyheter inom TallyBee för att ta ytterligare kontroll över att ingen tar ström från någon annans eluttag. Detta sker genom olika larm-indikationer vid till exempel spänningsbortfall eller om någon drar ut stickproppen ur vår elstolpes uttag.

www.tallykey.se

Motorinstrument och plotter i en enhet

IMPORTÖR AV FRAUSCHER

Ariboats i Saltsjöbaden är ny svensk importör av Frauscher motorbåtar, som är en serie av klassiska daycruisers från Österrike. Båtarna är mycket populära i Tyskland, Schweiz, Italien och Rivieran sedan länge och säljs idag i över 20 länder. Frauscher är en legend i Europa – i likhet med Porsche.

www.ariboats.se

ARRENDATOR SÖKS TILL SAXEMARA BÅTVARV

Blekinge museum söker en självständig och kunnig träbåtsbyggare med vilja och förmåga att driva varv och kulturarv vidare i samverkan med museet.

Verksamheten består idag av traditionell varvsverksamhet med möjlighet till nybyggnation, reparationer, vinterförvaring och bryggplatsuthyrning. Utöver varvsverksamheten finns en utställning som skildrar varvets historia, blekingstkt båtbyggeri och båtbyggeriteknik.

Prospekt beställs via mail:

eva.dahlbom@karlskrona.se

NY IMPORTÖR AV TILLBEHÖR

Temalimport är en ny importör av båttillbehör. De marknadsför bland annat bójbara solpaneler.

<http://temaimport.se>

UPPÅT FÖR TURISMEN PÅ GÖTA KANAL

Göta kanal summerar en lyckad sommarsäsong 2013. Besökarna har strömmat till kanalen i sommar och ökning syns särskilt bland husbilsgäster och besökarna i slussområdena. Årets kundundersökning visar på nöjda fritidsbåtgäster och förändringar i resmönstret.

Årets kundundersökning bland kanalens fritidsbåtsbesökare visar att merparten är nöjda med sin båtresa på Göta kanal och nio av tio är nöjda med servicen av kanalens slussvärdar.

Göta kanalbolags kundundersökning visar på något förändrade resmönster bland båtgesterna. Tendensen är att man gör kortare resor. Fritidsbåtarna på Göta kanal genererar cirka 62 500 gästnätter under maj till september, vilket är en ökning med cirka 4 % jämfört med 2012.

RÄTT OM DEHLER

Den korrekta webbadressen till Dehler i Sverige är www.dehler.se

Mercury är först ut med att integrera sina motorinstrument med en fyrfärgs kartplotter. Via ett samarbete med Lowrance/Simrad har man tagit fram nya VesselView 7 där den sista siffran står för en bildskärm på 7 tum.

Text och foto: Lars H. Lindén

Det här är en perfekt storlek för alla båtar som kan ha lite trångt vid förarplatsen. Med denna nyhet kan man nämligen plocka bort alla andra instrument, ty nya VesselView visar inte bara sjökort och alla motordata utan även larm och felkoder. Och sistnämnda sker inte bara när det händer, utan även vid varje motorstart via den inbyggda diagnostikfunktionen. Detta är således en stor nyhet som man inte får idag när en viss plotter kopplas samma med en viss motor via en kabel.

Inledningssidan i nya VesselView 7 har nästan samma layout som i Simrads kartplotter typ NSS. Med val för sjökort, ekolod, radar, autopilot m m. Det man lagt till är en Mercury-meny och här kommer man in till alla tänkbara motordata. I denna meny skapar man en profil för sin båt med upp till 30 olika parametrar som till exempel tankvolym, räckvidd och mycket annat.

En annan finess, som man



Sjökortssidan är identisk med den hos Simrad NSS 7. En multifunktions-skärm med pekfunktion, men även några huvudknappar till höger. Ett smart format som passar många båtar med begränsad plats framför ratten.



På motorsidan i nya VesselView 7 kan man skapa en profil som passar den egna båten. Här med ett dubbelmontage. Upp till 30 olika parametrar kan skapas och här är självklart allt om bränsleekonomi högtintressant.

överfört från Mercurys tidigare SmartCraft-instrument, är ECO-funktionen där man får exakt information om den bästa bränsleekonomin vid olika varvtal och med olika trimlägen av drevet. Även trollingfunktionen finns i de nya instrumenten. Med fingret justerar man varvtalet med 10 rpm vid varje tryck på bildskärmen.

Nya VesselView 7 har en pek-skärm där man kommer åt de flesta funktionerna. Men de har även behållit Simrads "huvudknappar" som kan vara lättare att jobba när det är lite sjögång.

VesselView 7 kan övervaka upp till fyra motorer, både utbordare och inombordare och även

bensin och diesel. Systemet fungerar även med alla äldre Mercury och MerCruiser-motorer som är så kallade SmartCraft-kompatibla, det vill säga motorer som har en elektronisk styrenhet som sköter bränsleinsprutning, tändning m m.

VesselView 7 måste kompletteras med en GPS-antenn och ett sjökort för att få en fullt fungerande kartplotter. Sedan kan man i efterhand komplettera med ekolodsgivare, radarantenn m m. ■

www.brunswickmarine.se



Högeffektiv polerande bottenfärg

Micron Superior är en ny polerande bottenfärg som effektivt skyddar de flesta typer av båtar från påväxt (undantaget aluminiumbåtar). Det krävs endast ett skikt per säsong, vilket sparar tid och pengar.

Färgen innehåller mindre lösningsmedel jämfört med många andra bottenfärger, vilket är positivt ur miljösynpunkt. Det är därmed en idealisk bottenfärg för både segel- och motorbåtar.

Bland färgens egenskaper märks

att den är högeffektiv och att den bara behöver målas i ett skikt per säsong (två skikt första gången). Båtgärens kan måla och sjösätta inom 24 timmar.

Den nya färgen ger mindre miljöpåverkan i jämförelse med många andra bottenfärger. Den är formulerad för att klara framtidens krav och lagstiftning för bottenfärger och kommer därför att finnas tillgänglig många år framöver.

www.yachtpaint.com

Nya ägare till Najadvarvet

Lidköpings Båtsnickeri är nya ägare till anrika Najadvarvet. Företaget kompletterar därmed sin produktion av segelbåtar eftersom de sedan tidigare även bygger SwedeStar segelbåtar.



TEXT & FOTO: LASSE BENGTSSON
lasse.bengtsson@batliv.se

– Det är en gammal dröm som nu har gått i uppfyllelse, säger Håkan Bengtsson, vd för Lidköpings Båtsnickeri efter förvärvet av Najadvarvet på Orust. Najad är ett mycket starkt varumärke och vi ska fortsätta att vårda det.

Ryktet om att Najad, två gånger "dödförklarad", skulle återuppstå spred sig snabbt över hela seglingsvärlden. Mejl och telefonsamtal strömmade in till det lilla säljkontoret vid Henån på Orust.

– Vi har för avsikt att gå varmsamt fram, säger Håkan Bengtsson till Båtliv, men det gäller att inte dra på sig förstora omkostnader.

Byggs på order

Detta innebär bland annat att ingen båt byggs om det inte finns en kund till den. Dessutom ska antalet anställda hela tiden anpassas till antalet båtar som är under byggnad. De nya ägarna satsar också helhjärtat på att använda den gedigna båtbyggar-konst som finns på Orust. Detta innebär också att det blir närliggande underleverantörer som får hjälpa till.

– Några nya modeller blir det inte. Det är en otroligt dyrbar process och vi har faktiskt ett

väldigt fint modellprogram.

Najad är en exklusiv segelbåt. Den billigaste modellen kostar 3,5 Mkr och den dyraste hela 15 miljoner Mkr. Detta innebär att kundkretsen är begränsad, men Håkan Bengtsson är inte orolig;

– Vi har fått sådana reaktioner från hela Europa att vi nu med trygghet kan låta detta fina företag leva vidare. Redan till den stora båtmässan i Düsseldorf kommer Najad att ställa ut två fullt färdiga Najader. Det är kundbåtar som är helt nya och som man nu lånat in.

Skånska huvudägare

Lidköpings Båtsnickeri ägs till 80 procent av ett privat holdingbolag, Hexiron AB, med rötter i Skåne. Det innebär att hela affären är finansierad utan att några banker är inblandade. Köpesumman är hemlig.

Najad kan också erbjuda bankgarantier till sina kunder, något som är mycket viktigt för sådana här dyrbara objekt.

Vad Håkan Bengtsson däremot inte kan ge några klara besked om i nuläget är hur många som kommer att få jobb i det nyuppväckta Najad. Han pekar på den princip man antagit – att hela tiden anpassa styrkan till de beställningar man får.

Säljaren, Runo Gillholm vid Gillholms Marina som köpte konkursboet efter Nord West & Najad AB, är mycket nöjd med affären:

– Det var faktiskt ett mycket



Håkan Bengtsson (t. v.) och Runo Gillholm.

viktigt villkor att Najad skulle komma tillbaka till Henån och att båtbyggartraditionerna där kunde hållas vid liv, konstaterar han. Gillholm håller före närvarande på med intensiva studier för hur produktionen av Nord West-båtarna ska kunna återupp-tas på mest effektiva sätt.

– Jag kan avslöja att den minsta Nord West-modellen 370 inte kommer att byggas. Det blir alltför dyrbart.

Någon särskilt intressant ny tänkbar ägare till Nord West har ännu inte dykt upp.

– Men det finns en rad intressenter, avslutar Runo Gillholm. ■

Står din båt säkert i vinter?



- Håller pallningen utan skaderisk för båten? •
- Rätt antal stöttor för båtens längd? •
- Hur stort vindfång har min täckning? •



Är du osäker? Skicka en bild på din båt så hjälper vi dig!
info@seaquip.se märk "Båtliv".

CE-märkta båtstöttor och originalet sedan 1954!

SEAQUIP

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

Ingen risk för alger med miljövänlig båtfärg

Substansen medetomidin, som finns i båtfärger, har inte någon direkt påverkan på alg och bakteriesamhällen förrän vid väldigt höga koncentrationer, visar ny forskning från Göteborgs universitet.

– Min forskningsavhandling har ingått i ett större projekt, Marine Paint, där målet har varit att utveckla

en ny effektiv båtbottnfärg med bättre miljöprofil, säger Cecilia Ohlauson vid Institutionen för biologi och miljövetenskap, Göteborgs universitet.

Biociden som Marine Paint fokuserade på, medetomidin, valdes för att den mycket effektivt hindrar påväxt av havstulpaner.

Gäller i våra stormarknader i Solna, Kungens Kurva, Sickla och Västervik tom 26 januari 2014 eller så långt lagret räcker!
m.erlandsonsbyrgga.se/
www.erlandsonsbyrgga.se



10% rabatt

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

2.995:-
ST1000+

Rorkultspilot ST1000+
 Inbyggd fluxgatekompass. Integrerbar i system SEATALK. Inbyggd NMEA. Dragkraft 57 kg. Fullt roderutslag SB - BB 6,7 sek. (art.nr 05150) ~~4.690D~~

5.495:-
inkl. fjärr

Rorkultspilotpaket ST2000+ inkl fjärrkontroll S100
 Inbyggd fluxgatekompass. Integrerbar i system SEATALK. Inbyggd NMEA. Dragkraft 77 kg. Fullt roderutslag SB - BB 4,1 sek. (art.nr 05153) ~~9.370D~~

9.995:-

E-90W
 9" Multifunktions display med touchdisplay. Mjuk panorering och zoomning. Med inbyggt sjökort över Europa. Levereras med extern antenn. (art.nr 03315) ~~32.490D~~

3.995:-

ELITE 7-m
 KartplotterElite 7m med Inbyggd GPS-antenn och LED display. Kompatibel med Navionics Gold. Levereras med bygel och strömkabel. (art.nr 63912) ~~5.495D~~

1.695:-

Plotter/ekolod ELITE 4
 En av de smidigaste och mest lättanvända plottrar/ekolod du kan hitta. 3,5"-display, inbyggd antenn samt akterspegelsgivare. (63896) ~~2.560D~~

1.395:-

Batteriövervakning BM1
 Instrument för övervakning av batteriet. Levereras med mätshunt för förbrukning samt 5 m kabel. (art.nr 05008) ~~1.550N~~
BM-1 Compact (art.nr 05009) ~~1.550N~~

ETT PARTII!

244:-

Seglarväst Genua
 Försedd med kraftigt blytläs samt justerbart midjeband med snabbblås. Resår i midja samt i sidpanelerna. Färg Grön/vit. (art.nr 17196-17199) ~~415-~~

3.995:-
450 mm

Gasolspis Nordica Inox
 Rostfritt stål. Emaljerad ugn. Levereras med ugnsgaller, balansupphängning och kastrullhållare. Försedd med tändsäkring. Bredd: 450 mm. (04533) ~~4995N~~
 Bredd: 500 mm. (04532) ~~4995N~~ **3.995:-**

998:-

VHF COBRA MR F-55
 Stationär VHF med alla internationella kanaler, L1 & L2. Ställbar kontrast samt ljusstyrka av displayen. Levereras med flushmonteringsatts, monteringsbygel och GPS-kabel. (art.nr 04159) ~~1.448D~~

4.395:-

Kylskåp Cruise 42
 Rygghängd avlyftbar kompressordordel som kan placeras upp till 1,5 m från skåpet. Mått: 525x380x475 (art.nr 08952) ~~4.990N~~

3.350:-

Kylanläggning Compact 2001
 O-förångare med 4 l frystack. Inbyggdaggaggregat för boxar upp till 125 l. Komplet sats med Danfosskompressor, 2 m flexirör med återöppningsbara snabbkopplingar, termostat och fästskruvar. (art.nr 08960) ~~3.990N~~

998:-

Cobra VHF MR HH325
 Professionell vattentät VHF med alla internationella kanaler + fritidskanalerna L1 & L2. Batterier & laddskål som drivs både med 12 Volt & 230 V medföljer. Uteffekt 1, 3 & 5 W. (art.nr 04144) ~~1.368D~~

1.195:-
0-15 knop

GPS-logg analog
 Logg med 32-kanalig GPS-antenn. Visar den riktiga farten (fart över grund) och fungerar även i låga farter. Farten analogt och bäringen digitalt. 0-15 knop (art.nr 13804) ~~1.495-~~
 0-30 knop (art.nr 13805) ~~1.495-~~ **1.195:-**
 0-60 knop (art.nr 13806) ~~1.495-~~ **1.195:-**

1.395:-

GPS-logg digital
 Logg med 32-kanalig GPS-antenn. Visar den riktiga farten (fart över grund) och fungerar även i låga farter. Möjlighet att visa ackumulerad distans samt kurs.. (13807) ~~1.795-~~

198:-

EBM Bränsle-, Vatten- och Septiktankinstrument
 Ny instrumentserie som kopplas samman med den pålitliga S3-givaren. Givaren köps separat!
 Bränslemätare (art.nr 13800) ~~248-~~
 Vattenmätare (art.nr 13801) ~~248-~~
 Septiktankmätare (art.nr 13803) ~~248-~~

238:-

Voltmätare
 Visar batteriets kondition. Kopplas till elsystemet eller separat strömbrytare. Mätområde 0-16V. (art.nr 13802) ~~298-~~

Vi reserverar oss för tryckfel samt prisändringar och modelländringar tillkomma efter annonsens utgivning. Priserna i denna annons kan ej kombineras med andra erbjudanden.



1.395:-

LED-TV
m inbyggd DVD & digitalbox 16"
 HD-ready widescreen LED TV med inbyggd MPEG4 digitalmottagare med EPG samt DVD-spelare. Levereras med: Fjärrkontroll, 12V- & 230V-adapter. (art.nr 09998) ~~2.2900~~



2.195:-

LED-TV
m inbyggd DVD & digitalbox 22"
 HD-ready widescreen LED TV med inbyggd MPEG4 digitalmottagare med EPG samt DVD-spelare. Levereras med: Fjärrkontroll, 12V- & 230V-adapter. (art.nr 10000) ~~3.2900~~

LTC MARINSTEREOPAKET

998:-
 PAKET: Stereo + högtalare




388:-

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



298:-
 Så långt lagret räcker!

Fotogenlampa
 Snygg fotogenlampa i rostfritt stål. (art.nr 01743) 395:-

LTC Marinstereo CDD-1070
 Stereo med USB-uttag, line in, volymratt, fjärrkontroll, lågnivåutgång & en kraftig förstärkare på 4x45 Watt. Färgerna går i pianovit & krom, bakgrundsbelysningen är röd vilket ger ett mycket behagligt ljus både dag som kväll. Levereras med fjärrkontroll. (09904) ~~1.250-~~

LTC Marinhögtalare 80W
 2-vägs koaxial vattentäta högtalare. Specialanpassad för marina miljöer, badrum, montering utomhus m.m. Färg: vit. Säljs parvis. (art.nr 09913) ~~318-~~



498:-

FLOLINE pentryppump
 Tryckvattenpump med 4-kammar-membran. Ledningsfilter ingår. Tryck: 35PSI. Kapacitet: 12,5 lit/min (art.nr 04176) 698:-



1.995:-

ON BOARD Peke 650 mm
 Landstigningspeke som passar de flesta båtar. Rör av rostfritt stål, AISI316. Plattform av teak. (art.nr 01068) ~~2.695-~~



2.195:-
 840 mm

ON BOARD Badplattform
 Rör av rostfritt stål, AISI316. Plattform av teak.
 840 mm (art.nr 01021) ~~2.995-~~
 1000 mm (art.nr 01023) ~~3.195-~~ **2.395:-**



1.995:-

BOMAR Däckslucka
 Kraftig, anodiserad aluminiumram och kraftigt, rökfärgat, akrylglas. Snäpplås med ventilationsläge. Mått 554 x 554 (art.nr 12562) ~~2.895-~~



1.998:-

Varmvattenberedare
SPRING 20 liter
 Emaljerad varmvattenberedare. Elpatron 230 V/750 W, som ligger i botten och värmer vatten. Kan monteras liggande eller stående. Mått: ø 295 x 620 mm (art.nr 09016) ~~2.995-~~



798:-

Båt-WC
 Manuell spolning. Vatten in ø 19 mm, avlopp ut ø 38 mm. (art.nr 04230) ~~1.125-~~

Båt-WC med stor skål
 (art.nr 04208) ~~1.495-~~ **1.190:-**



1.395:-
 25 W

SOLARMARE Marinpanel
 Högeffektiva polykristallina kiselceller monterade på en platta av salt- och korrosionsbeständig aluminium.
 25W (art.nr 06036) ~~1.595N~~
 35W (art.nr 06037) ~~2.195N~~ **1.695:-**
 45W (art.nr 06038) ~~2.695N~~ **1.995:-**



595:-

ABUS 68 Boat buktlås
 ABUS utbordarlås med X-Pluscylinder. Patenterad konstruktion där delarna snurrar på varandra, vilket gör det nästintill omöjligt att greppa låset och hålla fast det för att bryta eller säga med verktyg. (art.nr 95470) ~~1.149-~~



7.995:-

Bogpropeller
 55 kp/4,2 Hk, 12V. (art.nr 07042) ~~13.990-~~

Glasfibertunnel
 ø150 x 750 (art.nr 07047) ~~790:-*~~ **nettopris**



6.990:-

Strömbildare / Kasco De-Icer
 Motorhus av rostfritt stål. Propeller av slagtälig plast. Levereras med 10 m elkabel samt linor för upphängning. (art.nr 07082) ~~8.9950~~



8.495:-

Ankarspel LEWMAR Pro-Fish 1000
Paket inkl. fjärrkontroll
 Frifallsspel med dragkraft på 454 kg. För ø 8 mm kätting eller ø 14 mm tåg. Levereras installations-klar inkl. manöverpanel, automatsäkring och trådlös fjärrkontroll. tillverkat av rostfritt stål. (art.nr 12322) ~~14.550-~~



478:-

Hamnguide
 Varje hamn presenteras med ett detaljerat sjökort, ett flygfoto, en beskrivande text samt en faktaruta.
 Göteborg-Svinesund (70962) 598:- **478:-**
 Skanör-Göteborg (70964) 598:- **478:-**
 Söderköping-Skanör (70966) 598:- **478:-**
 Arholma-Söderköping (70968) 598:- **478:-**
 Göta Kanal, Väner.. (70970) 598:- **478:-**
 Skandinavien (70972) 598:- **478:-**



9.995:-

FÖR BLYAD LINA!

Ankarspel LEWMAR Pro-Fish 1000PB
Paket inkl. fjärrkontroll
 Frifallsspel med dragkraft på 454 kg. För ø 14 mm blyad lina. Levereras installations-klar inkl. manöverpanel, automatsäkring och trådlös fjärrkontroll. tillverkat av rostfritt stål. (art.nr 12325) ~~15.725-~~

Förtöj alltid för

– även när det verkar bli lugnt



Det klassiska rådet att alltid förtöja för storm gäller än. Men mycket annat har förändrats med moderna material i linor och tåg och nya typer av ryckdämpare.

Text & foto: Lars-Åke Redéen

När stormen Simone drog fram över Sverige i slutet av oktober i år så var det nog många båtägare som höll andan en lång stund. Alla som hade båten kvar i sjön var säkert ute och kollade förtöjningarna en extra gång. De som hade båten på land fick också anledning att kolla uppallning, presenningar med mera.

Det gällde även Båtliv, som hade redaktionens Buster Magnum tryggt förtöjd vid hemmahamnen i Karlskrona. Trots hårda sidvindar på upp till 32 m/sek

klarade sig båten helt oskadd och det blev aldrig någon dramatik.

Värre var det när stormen Gudrun härjade 8–9 januari 2005 med vindstyrkor på upp till 33 m/sek (Hanö). Den gången blev väldigt många fritidsbåtar skadade, inte bara i sjön utan – framför allt – på land. Märkligt nog var skadorna inte lika omfattande under orkanen Per (januari 2007).

– Vid stormen Gudrun hade vi totalt över 230 båtar som blev skadade. Det var den värsta skadehändelsen vi har haft på

Svenska Sjö. Värst var det i Halland, men Gudrun blåste rakt över hela landet så vi hade skador från flera håll, säger Jacob Enestad på försäkringsbolaget Svenska Sjö.

Mindre dimensioner

Jacobs tips till båtägare som vill slippa skador på båtar som ligger kvar i sjön även efter säsongen är inte helt obekanta:

– För fast förtöjning bör man ha linor och material som är anpassade för det. Det är också viktigt att kolla så att linor, halkipar och annan utrustning är hela. En lina som ligger och nöter kan brista snabbt om belastningen ökar, säger han.

Ett par saker har dock förändrats väldigt mycket jämfört med

för en del år sedan. Det gäller främst förtöjningslinornas uppbyggnad med andra material än förr och avlastare – ryckdämpare – till linorna. Det finns fortfarande stålfjädrar kvar på marknaden, men i de allra flesta fall är någon form av gummidämpare att föredra.

– Modernt tågvirke behöver inte vara lika grovt som förr. Linorna är starkare idag och knaparna på båtarna är inte längre anpassade för dimensioner på upp till kanske 24 mm. Vi rekommenderar att båtägarna följer tillverkarnas råd, säger Jacob.

Samma styrka

Tågvirkestillverkaren Liros är ett av de företag som rekommenderar tunnare linor jämfört med för

storm



Råd från försäkringsbolagen

På Svenska Sjös hemsida finns en broschyr med en tabell över olika dimensioner för förtöjningsvirke. Broschyren är inte helt ny, men ger ändå generella råd som gäller idag.

Som permanent förtöjningsgods rekommenderar Svenska Sjö långfibrigt tågvirke tillverkat av polyester eller polyamid ("silke").

Polyesterull som armerats med minst 50% långfibrigt polyester silke samt tågvirke av långfibrigt polypropylen eller polyeten kan användas under förutsättning att dimensionen ökas med 2 mm enligt tabellen.

Atlantica har ungefär samma råd och understryker att "ingen förtöjning är bättre än sin svagaste punkt". Även de rekommenderar polyesterull och dimensionen ska vara mycket väl tilltagen. För en båt på 4 ton rekommenderar de dimensionen 18 mm.

Svedea påpekar hur viktigt det är att förtöja båten med fören utåt, om den ligger utsatt för vind och sjö. Vågor mot akterspegeln ökar alltså risken för få in vatten i båten.

Länsförsäkringar har samma råd som de övriga. Förtöj alltid för storm och använd förtöjningsgods och förtöjningsfjädrar av bästa kvalitet med rätt dimension och egenskaper, är deras råd.

Läs mer på försäkringsbolagens hemsidor:

www.svenskasjo.se

www.atlantica.se

www.svedea.se

www.lansforsakringar.se

Det gäller att förtöja ordentligt, även när man inte förväntar sig att det ska börja blåsa kraftigt. Rejåla linor med någon form av ryckdämpare borde vara en självklarhet. Bilden är från Amundöns Båtklubb söder om Göteborg.



Peter Nilsson, Unimer Marine.



Per Plantoft, Liros.

några år sedan.

– Till de båtar som försäkringsbolagen förr i tiden rekommenderade 18–20 mm förtöjningslina kan man idag gå ner till 14–16 mm med bibehållen brottsstyrka, säger Per Plantoft, försäljningschef för marint på Liros.

– Det finns inga genvägar. Tågvirke till förtöjning som ska hålla länge och vara säkerhet för stora värden måste vara tillverkat av 100% förstklassiga tekniska fibrer. Är linan dessutom DIN-Norm klassad så vet man att det inte är en kopia.

Inte bara tjockleken på linorna har förändrats. Materialen i sig har utvecklats och vi kunder kan välja mellan en rad olika kvaliteter, prisnivåer, utseende

med mera beroende på vad vi ska använda linorna till.

Den som vill ha det bästa väljer en lina i kvalitet som till exempel Multiplait (finns från olika tillverkare) eller en lina med polyesterhölje. Den som vill ha något enklare kanske klarar sig med en så kallad PP-lina. Oavsett vad man väljer gäller det att känna till skillnaderna.

– En bra lina med polyesterhölje håller 8–10 år. En PP-lina håller inte alls lika bra mot solen och håller därför kanske bara 1–2 år. Enkelt uttrycket är PP-lina som en förädlad preseningslina, säger Per Plantoft.

Solen bryter ner

Solen är den största boven oavsett vilken lina man väljer.

UV-strålningen bryter ner linornas fibrer och försämrar egenskaperna. Tydligaste märks detta på traditionella nylonlinor och PP-linor, där det ofta sticker ut stickiga plastdelar så att linorna blir väldigt stickiga och hemska att hantera.

Olika linor har dock sina olika användningsområden. Nylonlinor används till exempel i hög utsträckning till större fartyg tack vare att de tål stor töjning – ofta 30–50 procent – utan att brista. De fungerar därmed likadant som mer stumma linor som förses med någon form av ryckdämpare.

För den som vill ha en riktigt bra förtöjning är en högklassig lina med ryckdämpare att föredra, alternativt någon form av

lina med inbyggd fjädring.

– I båthamnar är det ofta många som har dåliga tampar över lag och det är inte ovanligt att fjädrarna eller ryckdämparna är avbrutna. Då tappar man hela funktionen. Det är mycket viktigt att regelbundet kolla så att fjädrar och tampar är intakta, säger Peter Nilsson på företaget Unimer Marine, som tillverkar och marknadsför förtöjningsfjädrar.

Det allra sämsta valet som förtöjningslina är ofta ett mycket väl använt skot. Ett sådant är helt stumt och har tappat alla sina goda egenskaper. Det fungerar möjligen som en mycket tillfällig förtöjningslina, men absolut inte för en riktig permanent förtöjning.



Unimer förtöjningsfjäder är en skonsam stötpuffare både för tamp brygga och infästen. Den är gjord i EPDM gummi som klarar väder och vind extra bra och dessutom är den ozonbeständig. Det unika med den här förtöjningsfjädern är låset där tampen sitter, som gör att tampen får en mjuk fjädring och livslängden ökar. Finns i fyra storlekar på 10–24mm. Pris från 166 kr.



Unimer Inline (överst) används vid tillfällig och fast förtöjning till exempel med ankare, förankring med boj eller förtöjningar i gästhamnar. Den finns i tre storlekar på 8–20 mm. Pris från 46 kr. Underst på bilden en Unimer förtöjningsfjäder.



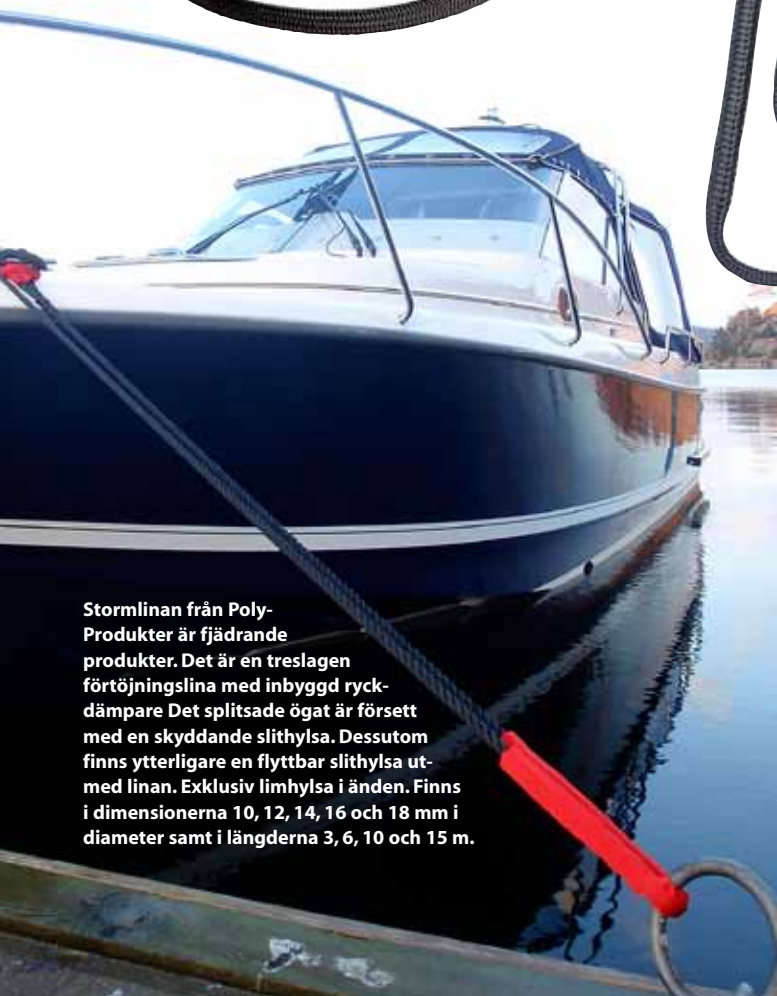
Detta förtöjningsset från Teufelberger består av sex flätade förtöjningslinor av polyester i två olika längder. De olika förtöjningslinorna är försedda med en splitsad ögla med en diameter på 250 mm respektive 350 mm. Levereras i en förvaringshink. Pris från 1 210 kr.

Det svenska företaget Aronowitsch & Lyth har ofta kluriga lösningar för båtägares situation. Deras ryckdämpare för förtöjning heter Bungy och kan monteras enkelt och snabbt på linan. Passar linor upp till 20 mm (samt även band). Pris i 2-pack 155 kr.



Sandhamn är en 16-flätad polyestersilkelina i hölje och kärna från Teufelberger. Splitsat och taglat öga i ena änden. Hög slitstyrka, tøjningsegenskaper och UV stabilitet. I 8 och 12 m längder. Pris från 326 kr.

Miami är en förtöjningslina med inbyggd ryckdämpare från Teufelberger som kombinerar hög nötningsbeständighet med goda tøjningsegenskaper med en inbyggd ryckdämpare. Tillverkad av en högkvalitativ tolvflätad polyester med en integrerad kraftig ryckdämpare av gummi. Pris från 677 kr.



Stormlinan från Poly-Produkter är fjädrande produkter. Det är en treslagen förtöjningslina med inbyggd ryckdämpare. Det splitsade ögat är försett med en skyddande slithylsa. Dessutom finns ytterligare en flyttbar slithylsa utmed linan. Exklusiv limhylsa i änden. Finns i dimensionerna 10, 12, 14, 16 och 18 mm i diameter samt i längderna 3, 6, 10 och 15 m.



Den mer exklusiva förtöjningslinan "PolyRopes Dockline" har en fjädrande kärna av nylon och polyamid. Den kostar lite mer, men är skön hantera.



Några moderna förtöjningslinor från Liros. Fr. v. tre sorters Handylastic, som är skön att hålla i och har bra töjvården. Polyamid (nylon) i hölje och kärna. De tre linorna i mitten är Multiplaitlinor, en kvalitet som finns från flera tillverkare. Det är en mycket bra ankarlina. Längst t. h. Porto flätad lina med hölje och kärna i polyester. I en flätad förtöjningslina typ Liros Handylastic och Liros Porto fungerar linans konstruktion som om det vore en inbyggd ryckdämpare.



Liros Nordic treslagen ankarlina i armerad polyester 12 mm/40 m. Pris 780 kr.



SMART Snubber från Unimer är en ryckdämpare som kan monteras på linor som redan används för förtöjning. Den behöver inte någon fri ände på tampen och man kan montera flera stycken på samma lina för bättre effekt. Pris från 99 kr.



Gnagskyddet "Liros protect set" är ett bra skydd till förtöjningslinan eller låskättingen. Pris 144 kr.

MER INFORMATION

Aronowitsch & Lyth: www.arolyth.se
 Biltema: www.biltema.se
 Liros Skandinavien: www.lirosropes.se
 Poly-Produkter: www.poly.se
 Unimer: www.unimer-marine.com
 Teufelberger: www.teufelberger.com

En enkel förtöjningsfjäder av traditionellt snitt från Biltema i elförzinkat fjäderstål. Pris från 34,90 kr.

Prisvärd 16-flätad förtöjningslina, 100 % polyestersilke från Biltema. Linan är flätad ovanpå en flätad kärna som gör lina smidig och stark med ett behagligt tøj. Mycket hög UV-beständighet. Flyter ej. Pris från 139 kr i 2-pack.

Enkel lina i treslaget polypropylen (PP-lina) multifilament. Färdigt att användas. Blankt, med stor nötningshärdighet. UV-beständigt. Flyter. Ø 12 mm. Längd: 6,5 m. Brottgräns: 2 030 kg. Pris från 119 kr.

Detta rep- och gnagskydd från Biltema kan vara bra att ha med i båten. Lämpligt för att till exempel skydda förtöjningslinan från slitage eller skydda vantskruvarna. Passar max. ca Ø25 mm. Pris 99 kr.

Förtöjningsfjäder för tågvirke från Biltema av motståndskraftigt EPDM-gummi. Hög UV-stabilitet och nötningsålighet. Pris från 69 kr. ■

NYTT PROGRAM AV MARINA STOLPAR



GARO introducerar en helt ny familj av marina uttagsstolpar. Eluttag för 1- och 3-fas, energimätning, vattenkran och en effektiv LED belysning – det mesta klarar vi.

Komplett program till säsongen 2013. Missa inte detta!

Kontakta oss för mer information:
 ingvar.grundborg@garo.se,
 070 658 01 65

Kul, modern och snabb



Den svenskkinesiska dagseglaren Daytripper bjuder på en annorlunda seglingsupplevelse. Det är en modernt uppbyggd båt där ny teknik används fullt ut. Den passar både för dagturer och kappsegling.



TEXT: MATS GÖTHLIN/LARS-ÅKE REDÉEN
FOTO: MATS GÖTHLIN
mats.gothlin@batliv.se

Hela projektet med Daytripper är en föregångare för samarbetet mellan Sverige och Kina. Båten är ritad av Ocke Mannerfelt, men den byggs i Kina under nordisk ledning.

Daytripper är mycket modernt uppbyggd. Båten är ett av de bästa exemplen hittills där tillver-

karen använt ny teknik med bland annat avancerad limning fullt ut.

Ett bevis för att detta fungerar är att Daytripper utsågs till MiljöBästa Båt 2011 i segelbåtsklassen av Svenska Båtunionens Miljökommitté. Juryns motivering löd så här:

”Daytripper är en miljövänlig segelbåt som symboliserar ett nytänkande. Båten är anpassad till de nya trenderna för hur båtar används och är intressant även för teknikexport till Kina. Daytripper är tilltalande för mer befarna, såväl som för yngre. Segel eller elmotor medför tyst

drift med fokus på låg miljöpåverkan. En ny generation båt för en ny generation båtåkare.”

Lätt att segla

Båtliv har provseglat Daytripper vid flera tillfällen och olika vindar. Det är en lätthanterad båt med stor potential för den som vill utveckla sitt seglingskunnande, utan att för den skull vara svår som nybörjarbåt.

Båten har en avancerad vingmast och en bulbköl med hög barlastprocent samt en skrovform med liten våt yta. Det ger en fartfylld seglingsupplevelse av oanade mått. Trots det upplevs båten som stabil och trygg.

Skrovet är designat med ett slag, ungefär som på motorbåtar. Det håller båten torr. Trots att det blåste ganska bra en av de gånger vi seglade Daytripper så var båten oväntat torr.

Skrovet är uppbyggt i sandwich med vinylester och Divinycell i botten och i sidorna. Samtliga delar är vakuuminjicerade, något som ger ökad styrka och låg miljöpåverkan vid produktionen.

Vridbar kolfibermast

Framför allt skiljer Daytripper sig från andra dagtursbåtar genom att den har ett segel med vridbar mast. Det ger väldigt bra egenskaper. Dels får man fri sikt med ett enda segel, dels sitter rorsman lågt och ser horisonten runt. Den vridbara masten är ursprungligen från Göran Marströms A-katamaran, men vidareutvecklad av Ocke Mannerfelt till en mycket effektiv vingmast.

Om man trimmar in riggen rätt, mastens vinkel går att justera, så blir masten som en del av seglet och segelytan ökar med upp till med 2 m² (=mastytan)

dagseglare



Daytripper är ritad av den svenska designern och båtkonstruktören Ocke Mannerfelt men båten byggs i Kina. Det är en snabb och lättseglad båt utan försegel men med en ett storsegel på 28 m². Båten är modernt byggd med snabba linjer. Gennakern på bilden är extratillbehör.

och ytan närmast seglet blir också effektivare.

Detta känns verkligen i båten. Med precis rätt mastvinkel kan man få en fartökning med nästan en knop. Det var inte lönt att prova i den loja vind som vi hade vid fototillfället, men det är verkligen kul att trimma med det.

Som extra tillbehör kan Daytripper förses med gennaker/code zero, som ger båten extra skjuts i lättvind. Båten kryssar inte i traditionell mening med gennaker, men den kan seglas upp till tio grader från dikt bidevind. Det blir därmed nästan som att segla med en stor genua. Gennakern är väldigt lätt att sätta upp. Det stora avståndet gennaker-förstag underlättar hanterandet.

Seglingsegenskaperna är i toppklass och båten är väldigt fint balanserad. Den smyger genom vattnet med en mycket

fin känsla. Rodret är djupt och biter bra.

Det stora fatheadseglet gör att man måste ta in ett rev när det blåser över 10 m/sek. Hon lutar en del i hårdvind (fattas bara), men inte längre än till relingen. Där tar det stopp och den tunga bulben på kölen gör sin verkan.

Två sittbrunnar

Som komplement till seglingen kan Daytripper förses med elmotor för minskad miljöbelastning.

Båtens layout skiljer sig en del från andra nya dagseglare. Daytripper har två sittbrunnar – en som rorsman seglar ifrån och en för passagerarna. Ombord finns också övernattningsmöjligheter för två personer.

Att Ocke Mannerfelt är en skicklig båtdesigner har vi fått många bevis för. Den här båten är dessutom tuff med sina runda



Inredningen är spartansk, men duger gott för ett par natters övernattnig.

TEKNISKA FAKTA DAYTRIPPER

Längd:	8 m
Bredd:	2,23 m
Vikt:	1 450 kg varav bulb 590 kg
Djupgående:	1,6 m
Mast:	11 m
Storsegel:	28 m ²
Gennaker:	32 m ²
CE-klass:	kategori C för 6 personer (max last 500 kg)
SRS (LYS):	1,16
Elmotor:	2 kW (tillval)
Pris:	från 430 000 kr
Info:	www.daytripper.se

linjer och smala vattenlinje. Det ger ytterst lite vägmotstånd, något som är direkt proportionellt mot farten.

Byggmetoden med mycket limning förtjänar ett särskilt omnämnande. Det finns inte en enda skruv i båten. Både kölen och däckets är helt limmade. Det är modernt tänkt och lika modernt utfört. Märkligt nog är Daytripper en av de allra första som

har vågat göra det här fullt ut.

Nackdelen med Daytripper är priset. Nybyggda båtar blir oftast inte billiga, men 430 000 kr för en ren båt utan segel och motor är väldigt mycket pengar. Med segel och elmotor ökar priset till över 500 000 kr.

Med produktion i Kina tycker vi att det borde gå att sälja en dagseglare som den här till ett lägre pris. ■



Kjell Borking är mannen som står bakom projektet Daytripper.

Årets stora julrea!

Över 500st reaprodukter hittar du på www.hjertmans.se



www.hjertmans.se
Sveriges nyaste
hemsida för båttillbehör
- över 10.000 unika
artiklar i sortimentet.
Välkommen in till
Hjertmans båtvärld!



Inkl Navionics
Silver Europa

3 995.-
Plotter 5" med lod.
Inkl kort och givare.



1 490.-
LED TV 16"
Inbyggd DVD+USB-spelare. 12/230V



1 990.-
LED TV 19"
Inbyggd DVD+USB-spelare. 12/230V



5385-352 (8990.-)

Vindgivare
och en
genom-
skrovsgivare

7 990.-
NX startpack 3



4798-6 (3990.-)

12/24 volt.
Max box
80 liter.

3 290.-
Kylaggregat
Compact 2006



4799-2 (8490.-)

12/24 volt.
Max box
125 liter.

7 690.-
Kylaggregat
Compact 3201 ASU



4 990.-
Isotherm Kylskåp
48 liter



5385-343 (9990.-)

Vindgivare
och två
genom-
skrovsgivare

8 490.-
NX startpack 4



4313-151 (4190.-)
4313-301 (6990.-)
4313-401 (8990.-)
4313-451 (9990.-)

Lewmar vinschar
Självskotande (ST)
ST15, EVO



Rostfri insida.
Inbyggd
termostatblandare

7997-23 (4390.-)

3 690.-
Varmvattenberedare
23 liter, Isotemp



6390-56 (2216.-)

1 490.-
Ankarolina 56m
inkl snyggt skydd



5937-1000 (8990.-)

7 990.-
Lewmar Ankarspel
Profish 1000

3 590.-
ST30, EVO
4 990.-
ST40, EVO
5 695.-
ST45, EVO
7 295.-

Icom M23
Bärbar VHF

5631-23 (2390.-)

1 795.-

Inklusive
12V-kabel!



795.-
Hook & Moore
teleskopshake

5885-4 (8990.-)

Hjertmans

Nordens största webshop för båtutrustning



Alla tillbehör till
Eberspäcker
-15% rabatt
(N-märkra -10%)
Sid 126,127,130,131

4953-2000 (12990.-)

12 490.-

Dieselvärmare Eberspäcker D2
övriga modeller - hjertmans.se



4526-5 (398.-)

359.-

Bottenfärg
VC17m



5627-4527 (6890.-)

5 990.-

Storsäljaren 2013!
Garmin 720 - 7" pekskärm
720s med ekolod - **6 590.-**



Trumma ingår ej
7895-1482 (7190.-)

5 990.-

Lewmar
Bogpropeller 2,7hk



5740-4 (339.-)

319.-

Vindmätare till
iPhone/
smartphone

Se
hjertmans.se
för kompatibla
smartphones



8872-365 (2950.-)

2 490.-

Båtsystem Peke HPK365
inklusive monterad stege



Våra butiker - Sundsvall - Göteborg - Helsingborg - Västerås
Bromma - Karlstad - Uppsala - Stenungsund - Malmö
Postorder/Webshop - www.hjertmans.se

Havet håller oss samman

Elisabeth Fernström
Ord & Visor Förlag

I boken Havet håller oss samman tar Elisabeth Fernström oss med på två resor. Den ena resan är seglatsen som hon och maken Ulf gör med segelbåten Cassiopeia, en Najad 390. Den andra resan är de återblickar och minnen av sitt liv som Elisabeth gör under de långa, tysta timmarna ombord.

De seglar från Sverige över till England och Irland, vidare ner genom Gibraltar och in i Medelhavet. Efter många strandhugg runt om i Medelhavet och in i Svarta Havet går återfärden via de franska kanalerna till Sverige.

De får vara med om många spännande och omtumlande äventyr på sin resa. De går på grund och de blir påseglade och de får uppleva fasan i närheten av en större fartygskatastrof. De möter intressanta människor och spännande kulturer.

Författaren skriver om tveksamheten att kasta loss och lämna den trygga, vana tillvaron. Hon skriver om sin sjösjuka och om sitt sinne för ordning och reda, något som alltför ofta rubbas under en oceansegelats. Hur hon och maken Ulf ibland kan nöta på varandra men alltid hittar tillbaka till varann.

Boken skiljer sig lite från den vanliga långsegelingslitteraturen genom hennes återblickar på sitt tidigare liv, återblickar som ibland kan vara nog så dramatiska.

Denna mix gör den till en spännande och mycket läsvärd bok. Är man långseglare eller har planer på att ge sig av finns det även en del matnyttigt att ta del av.

Elisabeth Fernström är bosatt på Ingarö, gift med Ulf och trebarnsmamma. Som sjukgymnast har hon jobbat en hel del med ergonomi. Hon har alltid dragits till sjön och har seglat allt från optimistjolle till Cassiopeia.

Havet håller oss samman innehåller ett stort antal fotografier som paret Elisabeth och Ulf Fernström har tagit från seglatsen.

Boken är inbunden på 258 sidor. Pris 260 kr. ISBN 978-91-86621-69-8.

Bengt Anderhagen



Stjärnbåten

Rolf Paulin
Båtdokgruppen

Det här en magnifik sammanställning över en segelbåtsmodell som i år firar sitt 100-årsjubileum: Stjärnbåten.

Denna klinkbyggda lilla segelbåt i trä med sitt ursprung från den svenska västkusten har byggts i mer än 500 exemplar och tiotusentals ungdomar har lärt sig segla i den, tävla med den och en del av dem nådde sedermera ända upp till olympiska guldmedaljer, jag behöver bara ett namn i högen – Pelle Pettersson – för att ni ska förstå vad jag menar.

Rolf Paulin, som sammanställt berättelsen om Stjärnbåten, har inte sparat någon möda och hans faktainsamlade har fått god hjälp av de många, många vänner som den här lilla segelbåten skaffat sig under ett sekel.

Därmed sagt att minnesboken – för det är en sådan – är ett nöje att ta del av. Här finns berättelser om ungdomliga seglaräventyr, spännande kappseglingar, haverier (!) och konsten att sy samman trasiga segel med nålar som hela tiden bryts av. Det senare råkade tre grabbar ut för under en långfärd i den stockholmska skärgården...

Boken är rikt illustrerad med både färg och svartvita fotografier. Stjärnbåten lever ännu även om de stora kappseglingarna numera försvunnit.

Boken är också stora bitar svensk seglarhistoria. Jag tro kärleken ändå lever bland många som färdats runt vår kust med den här seglande pärlan.

Pris 275 kr. ISBN 978-91-87360-59-6.

Lasse Bengtsson



Det åttonde hjulet

Anders F. Håkansson
Båtdokgruppen

Strax före andra världskrigets utbrott köpte svenska staten fyra jagare, Puke, Psilander, Romulus och Remus, av italienska staten. När dessa krigsfartyg skulle hämtas hem till Sverige hade krig utbrutit och det blev komplikationer – inte minst för jagarflottiljens chef, kommandörkaptenen Torsten Hagman.

Engelsmännen ville beslagta hela flottiljen och menade att det var stor risk att dessa skulle hamna i tyskarnas händer. Det blev dramatiskt.

Men denna dramatik är egentligen bara ramberättelsen till Anders F. Håkanssons bok. Han kallar den en roman, visserligen med en rad autentiska personer i rollistan. Det är faktiskt svårt att avgöra vad som i vissa delar är fiktion och vad som är – eller har varit det verkliga förloppet.

Det handlar om den tyska kodmaskinen Enigma och en svensk matematiker, Gustav Svanberg, som i Tyskland under senare delen av 30-talet arbetade tillsammans med nazisterna på att förnya Enigma. Sandberg var något av ett geni och tyskarna slog bokstavligen klorna i honom – han blev tysk medborgare, medlem i nazistpartiet och tillhörde den allra hemligaste gruppen kring kodmaskinen.

Till slut gick det upp för Svanberg vad nazisterna egentligen stod för. Han ville hem till Sverige och det blev som tillförordnad fänrik i svenska flottan han mönstrade på jagaren Puke – en de fyra som skulle hem till Sverige.

Det finns då misstankar om att engelsmännen fått reda på Svanbergs flykt och till varje pris ville åt hans kunskaper – därav dramatikerna med de fyra jagarna.

Det här är förstas en spännande historia, inte minst på grund av att man som läsare får en gnagande misstanke om att romanen i själva verket är en sann berättelse om än något förklädd i romanens form.

Det åttonde hjulet var ett av de kodhjul som ingick i Enigmamaskinen – Svanberg stal ett sådant från tyskarna...

Pris 100 kr. ISBN 978-91-87360-53-4.

Lasse Bengtsson



Prosten och sillen eller när en präst från Stockholm skulle lära bohuslänningarna att fiska

Lars Edvard Larsson
Båtdokgruppen

Titeln på den boken låter en ana att det handlar om en typisk bohuslänsk skräna. Men så är det inte.

Prosten hette Carl Ulrik Ekström och var prost och kyrkoherde på Tjörn i Bohuslän för 155 år sedan. Han var född stockholmare och hamnade på kunglig befällning som präst mitt i det då utfattiga Bohuslän. Fisket efter sill hade slagit slint, sillen var borta och det tidigare så välmående kustlandskapet hade drabbats av rena nöden.

Ekström gillade inte Tjörn, han trivdes inte med landskapets karghet. Men bohuslänningarna uppskattade honom. Han kunde förutom verka som präst (inte så bra på att predika sas det) också hjälpa folket med sin läkarkonst och så var det här med fisket. Ekström var djupt intresserad av naturvetenskap och gillade fiske högt. När så han faktiskt fick ännu en kunglig befällning, denna gång att skriva en bok om fiske efter sill, torsk, långa, makrill, hummer och ostron, tvekade han inte.

Den stockholmska prästen väckte fiskarbefolkningen med häpnad, prästen kunde ju det här med fiske! Han visste allt om redskap, fiskens levnadsvanor, var man skulle sätta sin redskap och framför allt hur redskapen skulle var konstruerade, dels för att fiska bra men också för att skona havsbottnar och andra platser där fisken kunde tänkas användas som yngelplatser.

Ekström samarbetade med kända illustratörer bland annat Wilhelm von Wright och resultatet blev en omfattande och detaljerad bok som kom att få stor betydelse för att det fattiga Bohuslän så småningom så att säga kom på fötter igen.

Författaren till boken om prosten Edström, Lars Edvard Larsson, har lagt ned stor möda på att skildra denne märklige präst leverne på den svenska västkusten. Edströms hela avhandling finns med och dessutom något moderniserad som gör den lättare att ta till sig.

Han gjorde det faktiskt, prosten Edström. Han lärde bohuslänningarna att fiska. Pris 350 kr. ISBN 978-91-87360-55-8.

Lasse Bengtsson



Miniskepparen

Båtpyssel & sjökunskap För de yngre besättningsmedlemmarna

Carina Norberg
Nautiska Förlaget

Det ska vara roligt och spännande att fardas i båt. En fantastiskt bra barlast för att det ska kunna ske är kunskap.

Den här läroboken – det är en sådan – ger våra yngre ombord just möjligheten att ta till sig sjömanskap på ett roligt och spännande sätt.

Carina Norberg är värd all heder för sitt arbete, jag är dock lite avundsjuk, varför kom inte denna bok långt tidigare? Har själv tre kids – numera vuxna – som garanterat hade sugit i sig de många pärlor av nautisk kunskap som Miniskepparen förmedlar. Här finns det mesta av vad en vuxen behöver lära sig för att avlägga förarbevis – faktiskt lite mera då man här så att säga tar allt från början.

Boken har en modern, pedagogisk uppläggning och mycket i den bygger på att barnen färglägger och ritat på boksidorna. När regnet trummar på ruff-taket eller när båten vilar under vinterpresenningen finns det stunder då Miniskepparen kan väcka båt- och sjöintresse hos ungdomen. Den gör det både roligt och lärorikt. Kanske skulle den också platsa – möjligen med en liten, liten redigering – på en del vuxenkurser i förarbevis. Det är den värd...

Pris: 300 kr. ISBN 978-91-89564-72-5.

Lasse Bengtsson



Kärlek till sjöss

– lust och längtan

Breakwater Publishing
på uppdrag av Sjöfartens Kultursällskap
Redaktör: Berit Blomqvist

Det finns nog inte något som är så efterlängtat ombord som brev hemifrån. Gud nåde den som slarvar med posten, kontakterna med dem där hemma går över allt.

Kanske gäller detta särskilt mycket då kärleken är med, den här boken är bevis för den saken. På sida efter sida dokumenteras sjöfolkets längtan, deras oro och saknad. Den jury som skulle välja ut bidragen till den här samlingen fick verkligen bekänna färg, det strömmade in massor av berättelser.

Så har resultatet också blivit läsvärt. Kul är också att ta del av en SMS-växling som är en modern företeelse. Med tillåtelse finns en sådan återgiven.

Det är inte bara fråga om kärlek i vanlig mening bland berättelserna, storyn om kokerskan Anne ombord på M/S Fina visar vad en resolut kvinna kan åstadkomma. Åtta fripassagerare hade lyckats ta sig ombord på fartyget som var på väg till Norge från en liten ort i Nordafrika.

Det blev panik ombord, de åtta stängdes in i tre hytter med fastsvetsade ventil och låsta dörrar. Anne ville inte ha det så. Hon övertalade kaptenen ombord och tog på sig ansvaret för de åtta männen.

Väl hemma i Norge gick det snett förstas – det numera välbekanta flyktinghatet fanns också där. Det är en fint berättad verklighet som har en nästan kuslig aktualitet i dessa dagar.

Pris 169 kr. ISBN 978-91978123-7-5.

Lasse Bengtsson



Den okände kapten Slocum

John E Persson
Båtdokgruppen

Vem var då denne seglingsikon? John E Persson gör ett bra försök att försöka skildra människan bakom rubrikerna. Joshua tillhörde en syskonskara på nio som styrdes med hård hand av en far som inte ville höra talas om sonens längtan till havet och var inte sen att ta till våld mot pojken när han ansåg detta behövdes. Joshua rymde hemifrån första gången då han var 14 år och mönstrade på en fiskebåt, jobbade som kock, misslyckades totalt och stack hem med svansen mellan benen. Hemma blev det ett ordentligt kok stryk och sedan sattes den olydige till att pligga stövelsulor för fiskare. Joshua höll ut i två år. Sedan bar det ut på haven igen – denna gång kom han aldrig mera tillbaka.

Berättelsen om hur ynglingen jobbar sig uppåt ombord är spännande att läsa. När han till slut får sitt styrmansbrev kan han som mycket ungt befäl flyta akterut ombord. Därpå följer en lång och framgångsrik sjömansbana.

Slutet blev mystiskt. En dag sticker Joshua Slocum ensam ut igen för aldrig mera synas till. Det har förstas spekulerats väldeliga om vad som hände. Men man vet att han, då 65 år, var sliten och trött och att Sprey var i samma dåliga skick. Kanske var det så att havet till slut besegrade Josua Slocum.

Det skulle ta 15 år innan han blev officiellt dödförklarad – han hade ju försvunnit för långa tider tidigare men alltid återvänt...

Pris 310 kr. ISBN 978-91-87360-43-5.

Lasse Bengtsson



Ensamseglare jorden runt

Joshua Slocum
Norstedts Nautiska Bibliotek

Det här är trettonde gången som Slocums bok ges ut i Sverige, Tolv på svenska och en gång på engelska. Nu med en alldeles färsk översättning av Ulf Gyllenhak och med långt förord av språkprofessor och seglaren Björn Larsson.

Slocums berättelse om sin drygt tre år långa ensamsegling runt jorden har fascinerat och sporrat generationer. Han var sannerligen inte någon enkel amatör då ha begav sig iväg med sin egenhändigt totalrenoverade 36-fotare. Bakom sig hade han en gedigen sjömansutbildning och han var en särklassig navigatör. Sprey som båten hette var ett gediget bygge och hade en ovanlig egenskap – den var synnerligen kursstabil, Slocum behövde inte justera kurshållningen mera en någon enstaka gång sedan han väl lagt fast den.

Slocum visade sig också vara en verkligt god berättare, hans skildring av resan håller hög kvalitet och man släpper inte gärna från sig boken förrän sista sidan är nådd.

Det är inte någon dum idé att skaffa både "Den okände kapten Slocum" och "Ensamseglare jorden runt", upplevelsen av Slocums egen berättelse får en djupare relief när man vet mera om honom.

Pris 183 kr. ISBN 978-91-1-304387-6

Lasse Bengtsson



Sjömansboken II

Skärnor, minnen och noveller från de sju haven

Redaktör: Berit Blomqvist, Svensk Sjöfarts Tidnings Förlag AB

Ibland hamnar en riktig pärla till bok i ens händer. Så är det med den här samlingen berättelser, skrivna av människor som alla luktat saltvatten på riktigt och vet vad dom talar om. Jag njöt bokstavligen på varje sida av de drygt 250 som boken omfattar. Sammanlagt är det hela 29 bidrag innanför bokens omslag och skratt blandas med sorg när de 29 författarna drar igång.

En del namn bland bidragsgivarna kanske förvänar vid första anblicken, till exempel Pierre Schori eller Sigvard Marjasin, dessa är ju mera kända inom facklig och politisk verksamhet. Men båda, visar det sig, har seglat på haven och båda har något att berätta. Blandningen i boken gör läsningen njutbar, jag skrattade högt i skärnan om den fulle stewarden som i berusningens förvirring lade sig på knä framför en jättestatya av Mao Tse Tung i Kina och bad om en drink till. Besättningen ombord gjorde stora ögon när en jättedelegation kineser kom ombord och gav den då bakfulle stewarden är magnifik medalj – han hade ju hyllat den store...

Pris 90 kr. ISBN 91-876-2444-3.

Lasse Bengtsson



Toppmodern yacht med

Svenska Delta 88 står för något helt nytt i yachtvärlden. Lång och smal som en klassisk Petterssonbåt, men modern och stilfull som en riktig yacht ska vara. Båtliv har kört denna lyxiga privatyacht där varje detalj är noga genomtänkt.

Text & foto: Lars-Åke Redéen Foto: Delta Powerboats

Efter tio år på marknaden och fler än 350 sålda motorbåtar på 26–54 fot var Delta Powerboats redo för en riktig storsatsning. Företaget, som har sitt huvudkontor i Stockholm, tillverkar sina båtar vid Luksusjakt (ägare Lennart Alpstål) i Estland. Där byggs också en del Arcona Yachts och tidigare även ett par modeller till finska Nautor's Swan.

Delta har jobbat hårt för att ta fram moderna och bränsleeffektiva båtar. De byggs i moderna material och metoder – kolfiber med vakuuminjicering – som ger en lätt och väldigt stark konstruktion.

Detta gäller i högsta grad även för Delta 88, som har ritats av designern Lars Modin från Vaxholm. Han hade redan designat yachten när den första köparen bestämde sig för att satsa på detta annorlunda båtprojekt. Bygget startade våren 2011 och båten blev klar hösten 2013.

– Delta 88 var färdigritad när kunden beställde den. Han gillar matlagning och ville ha en pentryspis med fem värmezoner, men i övrigt stämmer det mesta med grundritningarna, säger Lars.

Gyro stabiliserar

Delta 88 vänder sig till kunder som kan köpa vad de vill på den internationella yachtmärknaden.

– De två första kunderna har fokuserat på chansen att äga något unikt och annorlunda som blickar framåt men ändå med traditioner. I kombination med riktigt bra ljudsystem och underhållning, Seakeeper gyrostabilisator och den moderna konstruktionen så får de det, säger Kalle Wessel, försäljningschef och delägare för Delta Powerboats.

– Ska man vara krass så är det nästa ingen som gör det vi gör.

Det finns en grupp människor som uppskattar det vi gör och det räcker för oss. Vi riktar oss inte till en massmarknad.

Lätt att hantera

Båtliv har provkört Delta 88 utanför Lidingö. Vi slogs direkt av hur lätthanterad denna enorma fritidsbåt faktiskt är. Tre stycken Volvo Penta IPS dieselmotorer på 900 hk vardera i kombination med joystick gör manövreringen tämligen enkel. Tack vare IPS klarar sig Delta 88 utan bogpropeller.

Efter en stunds hade den rätta känslan infunnit sig och vi fick kontroll över 88-fotaren, som går väldigt mjukt och lugnt i sjön. Från kommandobryggan – det är verkligen en riktig brygga – har kapten bra översikt över den 25,88x6,20 m stora Delta 88. Med motorerna placerade ganska långt akterut är det tyst och behagligt i alla utrymmen.

Så länge Delta 88 (tomvikt 42,3 ton) körs under 20 knop känns det nästan som om man glider fram. Känslan kan mest beskrivas som en högklassig glidarupplevelse. När vi kommer över 25 knop och närmar oss toppfarten på 37 knop – accelerationen är bra hela vägen – är det fortfarande relativt tyst ombord.

Låg bränsleförbrukning

Tack vare all kolfiber och IPS-maskinerna är bränsleförbrukningen relativt sett låg.

– Vid 30 knop drar hon 330 liter per timme. Det är unikt för

en så här stor båt och ger en lång räckvidd, säger Kalle Wessel.

Det känns i hela båten att Delta har tänkt igenom allt med en stark grundkonstruktion i vakuuminjicerad kolfiber. Samma material, med Divinycell som distans, har även använts bland annat under durkarna för att förstärka båtens vridstyvhet. Tack vare byggtekniken är båten cirka 30 ton lättare än motsvarande byggd traditionellt i glasfiber, vilket är en enorm fördel för bränsleekonomin, miljön och båtens räckvidd.

– Målet har varit att behålla kärnvärdena från varumärket Delta och bygga den vackraste och mest bränsleeffektiva yachten på marknaden, vilket gör att folket ombord kan njuta av sin båt. Vi är tacksamma för möjligheten att få bygga den här båten för en av våra kunder som har utvecklat sitt bårägande tillsammans med oss under flera år, säger Kalle Wessel.

Skandinavisk stil

Delta har i sin 88-fotare valt att framhäva arvet från skandinaviskt båtbyggeri med teak och rostfritt. Det är ett smart val som gör Deltan unik, men skenet bedrar. I både skott och dörrar är det lättviktsmaterial under vacker faner, utfört med teknik och finish i toppklass.

Boutrymmena lämnar inget övrigt att önska. Ägarhytten ligger tvärs mitt i båten, framför den finns en gästkabin på respektive sida och längst fram i fören en VIP-kabin. Alla med egna badrum. Eftersom detta är en yacht har ägarkabinen dessutom en walk-in-closet...



Trots enorma innerutrymmen glider Delta 88 fram i vattnet tack vare sitt långsmala skrov.

På kommandobryggan visas all information om båten och navigation i Raymarineskärmar.

skandinaviskt arv

För priset på nästan 50 Mkr plus moms får köparen en unik yacht som absolut har det där extra. Att konceptet fungerar är redan bevisat. Den första båten infriar alla förväntningar och nummer två är redan såld och under byggnation för leverans 2014. ■



Salongen har mycket gemensamt med klassiskt skandinaviskt båtbyggeri, men allt är större än vi är vana vid.

TEKNISKA FAKTA DELTA 88

Längd:	25,88 m
Bredd:	6,20 m
Kabiner:	4 st
Vikt:	42,5 ton
Motorer:	3 x Volvo Penta IPS 1 200 à 900 hk
Generatorer:	2 x Fisher Panda 30 kW elverk
Toppfart:	37 knop
Bränsleförbr. 32 knop:	330 liter/h
Bränsleförbr. 20 knop:	170 liter/h
Marschfart:	30 knop
Bränsletankar:	2 x 3 000 liter
Vattentankar:	1 200 liter
Gråvatten:	500 liter
Svartvatten:	500 liter
Navigationssystem:	Raymarine
Elsystem:	Mastervolt
Värmare:	Webasto AC 160 000 BTU Tropical Spec
Vattenmakare:	HRO 60l/h
Extra:	Garage i aktern med William´s Jet Rib
Konstruktör:	Lars Modin
Info:	www.deltapowerboats.se



Även Mercurys motorer jobbar åt olika håll vid manövrering. Systemet är smidigt och enkelt att förstå.

Här syns Mercurys instrumentering med joystick (närkast kameran), gas- och växelreglage samt VesselView instrument.

Yamahs instrumentering visar tydligt släktskapet med Volvo Penta.

Både Mercury och Yamaha (bilden) har presenterat joystickssystem för utombordare. De förenklar hanteringen vid låga farter avsevärt, men det ser märkligt ut med motorer som jobbar åt olika håll.

Bekvämt med joystick

Joystick till utombordsmotorer ökar körläjdjen och förenklar hanteringen vid låga farter. Både Yamaha och Mercury har presenterat joystick för några av sina största motorer. Båtliv har provkört på Anytec 860.

Text & foto: Lars-Åke Redéen

Både Yamahas och Mercurys joysticksystem har sina rötter i inombordarvärlden. Yamaha har hämtat tekniken från Volvo Pentas system medan Mercury har tagit sitt från Axius, som är systerbolaget MerCruisers joystick.

Det märks att båda systemen har funnits på marknaden ett tag. De är mogna och känns välutvecklade.

Vi körde systemen med två monteringar från båttillverkaren, vilket är enda sättet att få tillgång till joystickmaskinerna. De säljs inte över disk för att monteras på äldre maskiner. Båda båtarna var utrustade med 2x300 hk.

Olika montering

Förklaringarna till att de inte säljs separat är flera. Mercury har till exempel gjort flera förändringar i sina senaste Veradomotorer, bland annat på avgassidan för att få bättre effekt

med avgaserna bort från propellercentrum. Detta gör att joysticksystemet bara passar nya motorer.

Det som skiljde sig åt tydligt var just monteringen. Yamaha hade satt motorerna direkt på akterspeglarna medan Mercury använde sig av en åtta tums bracket för att få motorerna längre bak. På Yamahamotorerna satt en trebladig 23 tums propeller medan Veradomaskinerna var försedda med fyrbladiga 23-tummare.

Yamahamaskinerna sitter relativt brett på akterspeglarna, vilket ger en fördel med bättre moment i vattnet eftersom propellrarna arbetar långt ifrån varandra. Mercury kan montera sina maskiner tajtare eftersom deras kåpor är smalare, utan att inverka på manövrerbarheten. Detta är dock en fördel för topphastigheten.

Prestanda på full gas är ungefär jämförbar

ra. Båda ekipagen hade en minst sagt imponerande acceleration och gjorde cirka 60 knop på topp. Upp till drygt 55 knop var det inga problem, men därefter kräver Anytec 860 en hel del av sin förare rent körmässigt.

Mycket motorkraft

Den massiva kraften gör att båda båtarna är i princip okänsliga för belastning inom rimliga gränser. Oavsett om man kör ensam eller har tjocka släkten med sig så drar de iväg med kraft utan att tveka. Detta gör att man kan hålla en hög marschfart på 30–45 knop utan problem.

De stora fördelarna med joystick märks vid hantering i låg fart, vid tilläggningar och liknande. Mercurys system är väldigt mjukt och elegant, tack vare joystickerna kan föraren flytta båten i sidled, diagonalt eller cirklar runt sin egen axel. Det är bara att peka och köra.

Mercurys system levereras dessutom med "Skyhook" och "VesselView" instrument, som ger mycket motorinformation och en integrerad autopilot (ingår i joysticksystemet) där vissa funktioner kan styras via joystickerna.



till stora utombordare

Systemet har även inbyggd digital kompass, som gör att den utlagda rutten följs.

Extra styrenheter

Mercury har två extra styrenheter till systemet jämfört med en standardvariant. Framme i styrplatsen sitter två moduler för växel och gas. I systemet ingår även elektronisk ratt och elektroniskt reglage. Två hydraulpumpar bak driver var sin hydraulpump på var sin motor.

Systemet kan användas även på mindre motorer, men Mercury börjar med 250 och 300 hk. Det kan monteras på upp till fyra motorer på akterspegeln.

Motorerna har standard växellhus och en original Verado styr cylindrar. Till motorerna har Mercury kopplat en modul med en hydraulventil som styrs elektroniskt, på samma sätt som det system som används på Axius.

Systemets hjärna sitter i de större modulerna vid förarplatsen. De har hand om styrningen, joystick, autopilot, plotter, reglage med mera.

Vid körning med joystick har systemet två

olika lägen på 50 eller 100 procent effekt. Det styrs då av varvtalet upp till 800 rpm och fungerar i alla lägen; fram, bak, rotation.

Bra funktioner

Yamahs Joystick Control System är minst lika smidig och elegant att använda. En del av förklaringen ligger i SDS (Shift Dampener System), Yamahas dämpning med mjukt propellernav.

Monteringen direkt på akterspegeln medför inga märkbara skillnader jämfört med Verado. Systemet fungerar med dubbel- och trippelinstallationer av Yamaha V6 på 225–300 hk och V8 på 350 hk.

Yamahs styrning är progressiv, det vill säga lätt i början men med mer och mer motstånd med ökande fart. Det ger en god kontroll över körupplevelsen och en skön känsla.

Även Yamaha har en rad praktiska extrafunktioner kopplade till sitt joysticksystem. Med funktionen aktiv arbetar motorerna på ett förbestämt varvtal. Sensorer känner av rörelser med joystick och systemets kontrollenhet (ECU) justerar motoreffekt och

styrriktning oberoende av varandra för att ta båten i önskad riktning.

Till systemet hör även en ny, toppmonterad kontrollbox och startpanel inklusive en automatisk trimfunktion, stölskyddssystem och möjligheten att styra motorerna och trimma med endast ett reglage (finns även på Verado).

Automatiskt trim

En funktion som hämtats från Volvo Penta och som borde vara standard på motorbåtar är Trim Assist. Det är ett system som automatiskt justerar trimvinkeln i förhållande till motorns varvtal enligt inställda nivåer. Det fungerar i princip alltid bättre än förarens justeringar.

Båda systemen har börjat levereras till konsumenter som köper nya båtar. Merkostnaden är cirka 75 000 kr plus montering i båda fallen, totalt cirka 100 000 kr. Det är mycket pengar, men säkerheten och enkelheten att köra båt blir mycket högre. Man slipper dessutom montera bogpropeller, vilket är en stor besparing. ■

Vem får Tummen Upp 2014?

Det är dags att fundera på vem som ska få Tummen Upp 2014. Utdelningen av detta fina stipendium sker på båtmässan Allt för sjön i Stockholm i mars.

Lennart Karlsson från Bergkvara Båtklubb fick Tummen Upp 2013. Han är en aktiv medlem som har utbildat många ungdomar i den lokala båtklubben.

Nu söker vi nästa vinnare av

Tummen Upp. Båtlivs läsare väljer och nominerar kandidaterna till Tummen Upp, båtlivets mest ansedda pris till den bästa kompisen i båtklubben där stipendiaten belönas med 15 000 kr.

Skicka oss ett E-mail eller ett brev med en text som beskriver din kandidat och helst även bilder på personen. Ju noggrannare nominering, desto bättre chans.

Vi söker en man eller kvinna som har utträtt något särskilt bra för sin båtklubb och sina båtkompisar. Kort sagt, en riktigt go' kompis i båtklubben.

Tummen Upp görs i samarbete med International Färg AB.

Vi behöver anmälningarna senast 7 januari 2014.

Skicka dem till:

TummenUpp@batliv.se

Eller till: Tummen

Upp, Båtliv,
Ö. Vittusgatan 36,
371 33 Karlskrona. ■



Lennart Karlsson från Bergkvara Båtklubb fick Tummen Upp 2013.

Båtliv  **International**
yachtpaint.com

Ett samarbete mellan tidningen Båtliv och International Färg AB.

ÅRETS BÅTKLUBB

Dags att välja Årets Båtklubb 2013



Årets Båtklubb har blivit en succé. Det är tidningen Båtliv som varje år utser landets populäraste båtklubb.

Hälleviks Båtklubb från Blekinge utsågs till Årets Båtklubb 2012. Priset delades ut på Båtmässan i Göteborg av

Bengt Gärde, ordförande i Svenska Båtunionen.

Priset är en fantastisk sjömanskista laddad med båtprylar till ett värde av cirka 125 000 kr.

Nu är det dags att utse "Årets Båtklubb 2013". Vi hoppas att tillsammans med Båtlivs läsare hitta en båtklubb som uppfyller tävlingens förutsättningar och tillför ytterligare något. Det är ni läsare som bäst vet vad som hän-

der i klubbarna.
Medlemmar från Hälleviks Båtklubb tar emot utmärkelsen Årets Båtklubb 2012.

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."



Båtliv

Information om tävlingen finns www.AretsBatklubb.se

I juryn för Årets Båtklubb finns Lars-Åke Redéen, Båtlivs chefredaktör, Bengt Gärde, SBU:s ordförande, Lasse Bengtsson, senior editor Båtliv, Anne Adre-Isaksson, SBU-redaktör Båtliv, och Bo Wernlundh, sponsorsvarig Båtliv.

Omröstningen är öppen till och med 7 januari 2014. ■

Fartfylld antikhandlare föll för snabb MOB-båt

Antikhandlaren Christian von Grothusen på Österlen förvånade nog sin omgivning när han föll för en MOB-båt, som han nu har renoverat, sjösatt och provkört – till belåtenhet.



TEXT & FOTO: PONTUS PERSSON
info@batliv.se

– Som civilingenjör måste jag meka för att trivas, säger Christian, som på 1990-talet rustade upp anrika Gärsnäs slott och därefter gav sig i kast med den fallfärdiga mangårdsbyggnaden på Dälperöd i trakten av Sankt Olof i Skåne. Där driver han och hustrun Anna företaget Gorm byggnadsvård.

Christian von Grothusen medger att han också blivit yrkesskadad som antikhandlare. Ögonen faller lätt på gamla prylar, bland annat föll de på en FRB, alltså en Fast Rescue Boat, byggd i aluminium. Den används som MOB-båt (Man Over Board), en mindre, snabbgående räddningsbåt ombord på större båtar, färjor, fartyg eller oljeriggar.

– Jag hittade båten på en bondgård i Hörbytrakten sommaren 2011. Båten tillhörde en norsk oljearbetare. Efter viss övertalning fick jag köpa den, berättar Christian.

Stor renovering

Båten var då i bedrövligt skick. Ständig översköljning av havsvatten hade medfört anrikning av salt, vilket innebar att aluminiumskrovet angripits av korrosion.



Christian von Grothusen och dottern Carolina ser fram emot premiärturen med MOB-båten.

Därför började Christian med en total demontering.

– Jag lät blästra alla båtdelar. En mekanisk verkstad i Gärsnäs hjälpte mig att reparera skrovet med TIG-svetsning. Det var ett omfattande arbete som även innebar epoximålning av undervattensskrovet, renovering av motorn och vattenjetaggregatet.

Sommaren 2013 kunde han sjösätta båten i Simrishamn småbåtshamn.

Extremt sjövärdig

– Det fungerande enligt plan. Vi gjorde 27 knop, säger Christian, som intygar att båten är extremt sjövärdig. Den djupa v-botten gör båten mycket stabil men relativt tungdriven.

På frågan hur båten ska användas svarar Christian von Grothusen:

– Vi har sommarhus i Gryts

skärgård, där den kan komma till användning bland kobbar och skär. En tanke är att åka sträckan Simrishamn - Kalmar - Visby - Gotska Sandön - Gryt för att njuta av båtens kapacitet.

Som medlem i Sjöräddnings-sällskapet (SSRS) kan han räkna med assistans om det skulle bli problem under resan.

Då blir det nog lugnare för

honom att planera den 21:a antikmässan i Brösarp som hålls i mars 2014.

Fotnot: Christian von Grothusen anfader, friherren och krigaren Christian Albrekt (1680–1715), var Karl XII:s ekonomiska ombud i Turkiet, där han höll kungens ekonomi flytande genom en hejdlös lånepolitik. ■

TEKNISKA FAKTA

Båt:	H. Henriksen CTC 700 FRB 1991 no 008, ursprungligen levererad till oljeexploateringsfartyget M/V "Akademik Shatskiy"
Längd:	7,7 m
Bredd:	2,4 m
Djupg.:	0,4 m
Vikt:	1 900 kg
Material:	Saltvattensbeständig aluminium
Motor:	Volvo Penta TAMD 41 B 200 hk SOLAS
Framdr.:	Castoldi Turbodriva 238 vattenjet
Marschfart:	27 knop
Aktionsradie:	180 Nm



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.

Flytvästarna är fortfarande grundläggande för sjösäkerhet

Inte utan anledning har Svenska Båtunionen under det här året satt igång en flytväst-kampanj i sjösäkerhets syfte och för att sprida kännedom om SBU:s sjösäkerhetsarbete.

Med tanke på den fina båt-sommar som har varit, med ett ökande antal personer som vistats på sjön, är det viktigt att båtfolk använder flytväst i mycket större omfattning än vad sker idag.

Nordiska Båtrådet, Nordbåt, hade möte i Stockholm i september. Där gick vi igenom de nordiska ländernas olycksstatistik relaterade till sjön. För Sveriges del konstateras att av dem som tyvärr drunknar har en övervägande del, cirka 80 procent, saknat en så naturlig sak som en flytväst.

Vid genomgång av den aktuella statistiken vad gäller alkohol och olyckor relaterade till alkohol och då båtar som omfattas av sjöfyllerilagen så visar det sig



även här med all tydlighet att sjöfyllerilagen inte har någon effekt på sjösäkerheten, vad gäller drunkningsolyckor eller andra olyckor. Kanske snarare tvärt om? Det är flytvästen och båt-kunnande som räddar liv. Något som SBU kämpar för.

Det är även hög tid att övriga politiker nu vågar inse att lagen om alkohol på sjön blev fel och behöver rättas till och inte blundar för fakta. Eller ska det bli en valfråga?

Under sommaren har det varit mycket skrivande om vatten-

skotrar. Det är en härlig farkost som inte ska förbjudas, som vissa vill. Vi ska istället se till att de som nyttjar vattenskotter vet vad de gör och inget annat. SBU har lämnat ett svar till Havs- och Vattenmyndigheten i den andan.

Gamla och övergivna båtar börjar bli ett stötte problem för många klubbar. Många gånger går det inte att finna någon ägare alls med ibland dryga kostnader som följd för klubben att få bort vraket. Det är kanske hög tid för många klubbar att se över sina stadgar och båtplatsavtal för att reglera den här frågan.

När detta läses är väl de flesta båtar på land och vi får hoppas att de efter sin vintersömn kan få en lika bra sommar som den vi nu lagt bakom oss.

En riktigt God Jul och Gott Nytt år samt tack för året som gått får jag önska er alla!

Bengt Gärde
Ordförande SBU

Code Zero paket

- rena turbon till din båt



se filmen

SELDÉN CX

Båtsystem



Hitta din återförsäljare på www.batsystem.se



Tommy Sandin,
projektledare för
utredningen
Utveckla SBU.



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. Maila till Anne.Adre@batliv.se.

Så ska SBU utvecklas: Ökad dialog inom alla områden

– Dialogen mellan båtförbunden och Svenska Båtunionen måste bli bättre. Men dialogen behöver även förbättras mellan båtförbund och båtklubbar. Det säger Tommy Sandin, projektledare för utredningen Utveckla SBU.

Text: Anne Adre-Isaksson

Utvecklingsprojektet har sitt ursprung i en motion från Gästriklands Båtförbund till Båtriksdagen 2013. Slutrapporten redovisas på Unionsrådet 24 november i år.

Syftet med utredningen har varit att genomlysas SBU:s organisation och verksamhet och föreslå vad som kan utvecklas och vad som kan avvecklas. Men även att redovisa medlemsnyttan hos båtklubbar och enskilda samt att föreslå riktlinjer för hur båtförbunden ska stödja sina båtklubbar och vad SBU centralt ska ta ansvar för.

– Vi hade väldigt korta tidsramar för ett så här stort jobb, mitt under brinnande båtsäsong. Så förutsättningarna var inte de

bästa, säger Tommy Sandin.

Det var endast tio procent av båtklubbar som svarade på projektgruppens enkät. Därför anser Tommy Sandin att man inte kan dra några säkra slutsatser från rapporten. Han är övertygad om att de hade fått fler svar om kopplingen mellan båtklubbar och förbund hade varit starkare.

Bättre relationer

– Det som behövs är att göra SBU:s arbete representativt för båtklubbar. Man är på rätt väg, men frågan är hur man ska jobba med det. Framför allt gäller det dialogen mellan förbund och union men också mellan förbund och båtklubbar.

Det är alltså inte innehållet i SBU:s arbete som behöver förbättras, enligt Tommy Sandin, utan relationerna.

– Givetvis är det viktigt att fokusera på kärnområdena men de behöver diskuteras vid fysiska möten. Då kommer också relationerna att bli bättre. Känner man sig delaktig i dialogen blir också innehållet i arbetet kvalitativt bättre.

Gemensamt ansvar

Tommy Sandin påpekar att det inte är Unionsstyrelsen som ska bära hela ansvaret för detta.

– Det är båtförbunden som tillsammans med Unionsstyrelsen ska ta initiativ till att få med båtklubbar på ett bättre sätt än idag, säger han.

Tommy Sandin hoppas att utredningen ska fungera som ett startskott för en bättre dialog.

Unionsstyrelsens ordförande, Bengt Gärde, påpekar att styrelsens uppfattning i stort överensstämmer med det som projektgruppen kommit fram till.

– De har gjort ett fantastiskt jobb och vi tror att det varit väldigt vitaliserande för SBU som helhet. Det pratas mer om båtliv och båtlivsfrågor, säger han.

Bengt Gärde är också medveten om att tiden för projektgruppens arbete var kort och att svarsfrekvensen därför blev liten.

– Men jag tror att vi kommer att enas på Unionsrådet om vilka frågor vi ska arbeta vidare med.

– SBU ska vara den ledande båtorganisationen och påverka båtlivet. Jag hoppas att vi kan samla oss kring ett program för detta och att vi skjuter till medel för att klara det arbetet.

Bengt Gärde framhåller också vikten av att SBU arbetar ännu hårdare med miljöfrågor och att man måste stärka den kompetensen.

– Miljö och sjösäkerhet blir de viktigaste frågorna för oss att arbeta med under nästa år. Och på förbunds- och klubbnivå måste man vara med och påverka och finnas med i den pågående debatten.



STOCKHOLM 08-403 05 900
GÖTEBORG 031-361 40 30
MALMÖ 040-645 33 70
www.pontech.se info@pontech.se

BETONGPONTONER
TRÄ/BETONGBRYGGOR
Y-BOMMAR

PONTECH
●●●●●●●●●●

Populär seglarskola i Oaxen

– tack vare två eldsjälar

Laser-båtar på väg att runda.

Vi har träffat på Lennart Gustavsson, som tillsammans med sin hustru Ylva-Li driver Oaxens Båtklubbsseglarskola och har hand om ungdomsverksamheten. Båtklubben ligger nära Skansundet i den vackra sörmländska skärgården.

Text: Bengt Anderhagen Foto: Roland Brinkberg

Motorbåten som närmar sig sitter en solbränd och väderbiten man som ser ut att ha glimten i ögat. Han vinkar vänligt och ropar:

– Hej, det är jag som är Lennart, välkomna! Jag har just varit ute och lagt ut bojar inför

kvällens seglingar.

– Det här är tredje sommaren som vi har jobbat med den här seglarskolan, berättar Lennart.

– Jag har alltid varit seglingsintresserad och seglade bland annat Lidingö Runt på 60-talet i en Trapetz. Idag har vi själva ett

par Laser och en Express, men själv tävlar jag bara inom klubben. Jag har inga tävlingsnerver kvar, skrattar Lennart och fortsätter:

– Men det ska vara bankappsegling, det tycker jag är roligare än långseglingar typ Gotland Runt. Det här med taktiken, med vindskiften och allt som gör det så spännande. Det är också det som vi försöker lära ut på våra kurser när vi har teorilektioner och när vi är ute och träningsseglar. Det är så givande att få jobba med ungdomarna och få lära dem segla.

Tränar varje vecka

Hur många ungdomar har ni på era kurser årligen?

– Ett 40-tal och av dem är 30 rena nybörjare. För att börja i seglarskolan måste man vara över nio år och simkunnig. Vi träningsseglar på söndagar och onsdagskvällar.

Säsongen startar efter midsommar och håller på september ut då vi avslutar med ett chokladrace, den som vinner får en chokladask. Annars tonar klubben ner tävlingshetsen, de ska bli

ett team och lära av varandra. Den tävlan som sker här ute på banan är mer att se som en träning.

– Så de håller inte på med att kora någon klubbmästare. Den riktiga tävlan ska de göra mot andra ungdomar. De brukar åka iväg och tävla i exempelvis Sörmlandscupen nere i Nyköping.

– På vintern brukar vi träffas ett par tre gånger och ha lite teorikurs. Under seglingarna brukar vi också passa på att filma och sedan redigerar jag ihop dom filmerna och spelar upp dem på våra träffar. Sedan kan vi prata regler och taktik, vad som gick bra och vad som kunde ha gjorts bättre, berättar Lennart.

Stiftelse för ungdomar

Vi får åka med Lennart ut i följebåten och följa ungdomarnas seglingar på nära håll. Entusiasmen och glädjen är hög och man blir imponerad av ungdomarnas skicklighet när det gäller att ta vara på minsta vind och hålla reda på väjningsreglerna. Lennart själv är fullt upptagen med att blåsa i signalhornet till start, höja och sänka de olika startflaggorna



Ylva-Li och Lennart Gustavsson får värdebevis av Tom Thörnblom (mitten).



Karima Holthusen ombord på Optimist-jolle.

samt att blåsa när båtarna passerar mållinjen. Då och då ropar han ut några tips och berömande ord.

När vi kommer tillbaka är Tom Thörnblom, som representerar försäkringsbolaget Skandia, på plats. Han ska överlämna ett penningbidrag till seglarskolan.

– Idéer för livet, är en stiftelse från 1987 med medel som ska satsas på projekt för barn och ungdomar, berättar Tom.

– Sedan starten har stiftelsen stöttat cirka 3 000 projekt. Och vad kan då vara lämpligare än att donera pengar till ett sådant eldsjälprojekt som Lennart och Ylva-Li Gustavsson driver varje sommar? Här får seglarskolan 25 000 kr som lite extra pengar för att hjälpa till med de löpande utgifterna eller för att köpa någon mer båt.

Om någon annan båtklubb med ungdomsverksamhet vill söka bidrag är det bara att kontakta Skandia och Idéer för livet.

Innan vi lämnar Oaxens Båtklubb frågar vi Karima Holthusen, 14 år, vad hon tycker om att segla?

– Det är jätteroligt! Jag börja-

de i maj och har seglat Optimist hela sommaren. Kul med likasinnade kamrater och att få vara ute på sjön och testa vad man fått lära sig. Och nästa sommar kommer jag självklar att fortsätta, då blir det nog Laser. Det här är toppen, säger en glad Karima.



Lennart är redo att tuta för målgång.

OAXENS BÅTKLUBB

bildades 1948 och har 78 vuxna medlemmar. 40 segelbåtar, 30 motorbåtar.
www.oaxensbk.se

BÅTKLUBBAR GÅR SAMMAN I NACKA

I NACKA HAR BÅTKLUBBARNÄ GÅTT samman i Nacka Förenade Båtklubbar för att i samråd med kommunen försöka lösa frågan kring båtbotentvättar. På Södertörn arbetar man också hårt för att lösa frågan, vilket Båtliv rapporterat om tidigare.

I september anordnades ännu en temakväll på Södertörn om båt-miljön. Båtklubbar från Haninge, Tyresö och Nynäshamn deltog och tanken är att få igång ett samarbete mellan de olika aktörerna inom båtsektorn. Dalarö Båtvård, Lindströms Båtvärv och Södertörns Miljö- och Hälsoskyddsförbund fanns också på plats under kvällen.

– Vi har försökt samla på oss information om vilka regler som gäller för båtbotentvättar. Vi har deltagit på en konferens där juridiska aspekter tagits upp, vi har talat med myndigheter, forskare och olika aktörer, säger Jan Nordin från Dalarö Båtvård, som nu lagt fram en idé kring hur man börja arbetet.

– Vårt förslag är att man ska försegla den giftiga båtbotentvättfärgen med ett nanomedel. Sen tvättar man båten med en portabel borstbotentvätt medan båten fortfarande ligger i sjön.

Det är Dalarö Båtvård som tagit fram två olika alternativ till portabla båtbotentvättar, som de också berättade om under temakvällen.

– Vårt förslag är att båtklubbarna tar fram en miljöpolicy och slutar måla sina båtar. Det bästa är om båtklubbarna kan prata ihop sig och gemensamt ta upp den här frågan med myndigheterna, säger Jan Nordin.

Han tycker inte att spolplattor är det optimala alternativet eftersom det blir svårt för båtklubbarna att hantera dem på ett miljövänligt sätt. Dessutom är det förenat med stora kostnader.

– Vi hoppas nu få in lite forskningspengar för att arbeta vidare med vår idé att kapsla in bottenfärgen.

Text: Anne Adre-Isaksson

ORD STÅR MOT ORD I ARN:S BÅTAVDELNING

BÅTLIVS REDAKTION FÅR MÅNGA samtal från båtägare som är missnöjda med hur de har blivit behandlade av återförsäljare eller serviceverkstäder i marinbranschen. De allra flesta frågor löser sig efter kontakt med Allmänna Reklamationsnämnden (ARN), som har en egen båtavdelning med kunnigt båtfolk.

På mötet med ARN 15 oktober fanns Staffan Högardh, före detta SBU:s kanslichef, med eftersom han är båtlivets representant i ARN. På mötet fanns 13 ärenden att behandla, varav sju avslogs helt. Tre tillstyrktes och fyra tillstyrktes delvis.

– Det är inte så lätt att avgöra tvister när ord står mot ord, när man inte vet om skadan från grundstötningen skett före eller efter köpet. Samtidigt vill jag kritisera flera mycket naiva köpare som köper en produkt och sen inte kan sköta den och därefter skyller på säljaren. Läs alltid garantibestämmelser och instruktioner, säger Staffan Högardh.

Staffan vill ge ytterligare tre råd till alla båtköpare eller båthyrare:

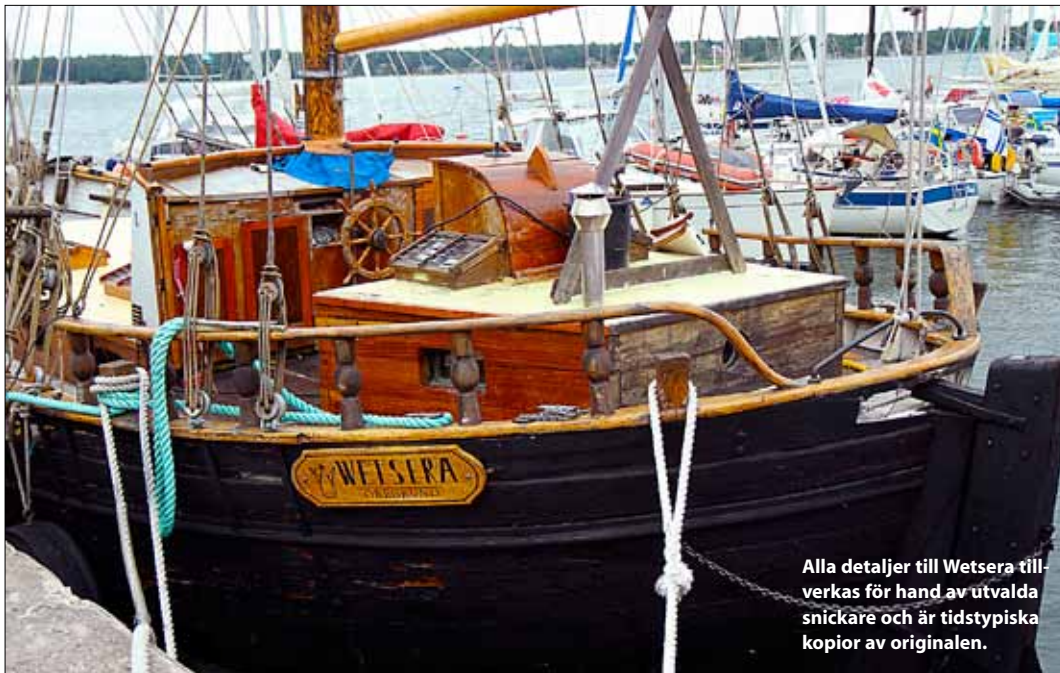
– Köp aldrig en båt eller ett dyrare tillbehör utan att noggrant besiktiga eller syna båten eller varan. Ska du köpa en begagnad båt för 30 000–40 000 kr eller mer. Låt alltid göra en besiktning. En besiktningsman hittar nästan alltid något som är skadat eller fel och därmed möjlighet att pruta. Skulle han inte hitta något fel alls – köp båten.

– Hamnar du i tvist med säljaren, låt gärna göra en besiktning eller en analys av felen, men anlita inte någon annan än säljaren för att göra reparationen, för att sedan kräva att han ska betala den kostnaden. Då har man försatt sina rättigheter.

– Hyr du en båt, gör en ordentlig besiktning av båten tillsammans med uthyraren innan du tar över båten. Är något trasigt eller skadat måste du kunna bevisa att det var så innan du tog över.



Staffan Högardh SBU:s representant i ARN.



Alla detaljer till Wetsera tillverkas för hand av utvalda snickare och är tidstypiska kopior av originalen.

FAKTA WETSERÅ

Registreringsnummer 27 i fartygsregistret och idag Sveriges äldsta seglande råseglare.

Byggdes 1891, på Vikens varv norr om Helsingborg, som en slättoppad skonare men 1937 byggdes hon om till Galeas och är nu riggad som brigantin. Gick med last fram till mitten av 50-talet.

Maskinstyrka på 135 hästkrafter och en fart på 8 knop. Bruttotonnage är cirka 38 ton, nettotonnage är cirka 28 ton vilket ger en totalvikt på ungefär 65-66 ton.

Den sammanlagda segelytan är cirka 300 kvadratmeter. Längden i vattenlinjen är 15,72 meter, total-längd inklusive roder och bogspröt är dryga 21 meter. Bredden är 5,55 meter, djupgående utan last 1,90 meter.

Vänner räddar brigg

Säljas eller skrotas. Det var de alternativ som fanns för briggen Wetsera, systerfartyg till Pippi Långstrumps skepp, när läget under våren 2010 blev akut. Av en händelse fick Björn Björebäck i Öregrund syn på annonsen på Blocket.

Text och foto: Anne Adre-Isaksson

Tillsammans med några andra lika sjöfarts- och historieintresserade som han själv, lyckades han köpa Wetsera som då hade haft Östhammar som hemmahamn och bara legat vid kaj.

– Det hade varit en stor historisk förlust om det unika fartyget huggits upp till ved!

Men ingen visste hur djupt hon gick och om hon skulle kunna gå genom Länsö sund för vidare färd mot Öregrund. Med sig hade de även tre följebåtar och en massa länsumpar eftersom de inte visste om hon skulle flyta hel vägen. Men resan till Öregrund gick bra. Och här var planerna att hon skulle genomgå en ordentlig renovering. Föreningen Wetseras Vänner bildades och har idag 110 medlemmar.

Riggen var i dåligt skick och det första som åtgärdades.

– Vi ansökte om pengar från Leader Upplandsbygd och fick 600 000 kronor. Motprestationen är att man själv ställer upp med motsvarande värde i

ideella arbetstimmar.

Tack vare detta hade man råd att anställa Magnus Lagerkvist från Gävle för att renovera riggen. Magnus hade tidigare renoverat riggen på briggen Gerda.

Nästa projekt är att renovera skrovet till en kostnad av cirka en miljon kronor. Hittills har man lyckats skrapa ihop 800 000 kronor tack vare att Wetseras Vänner driver gästhamnen i Öregrund sedan två år tillbaka.

Styrelsen och föreningens medlemmar arbetar ideellt hela sommaren och överskottet går oavkortat till renoveringen.

– Vi har ungefär 2 300 båt-nätter vilket motsvarar cirka 6 000 gästnätter, säger Christian Wass som är hamnkapten när Båtliv är på besök.

De 200 000 kronorna som fattas ska man låna, med borgen, ur Svensk Kärnbränslehanterings Utvecklingsfond.

– Vi hoppas kunna driva gästhamnen även nästa sommar och då betala tillbaka lånet, säger Christian.

Tack vare detta har man kunnat anställa fyra personer som under tre månader ska byta bordläggning.

Via Allmogeföreningen i Östhammars kommun har man köpt 30 ton ek från Hargshamn. Men det var för korta bitar och därför har man också köpt åtta meters ekstockar från Visingsö som är sågade och ligger och torkar.

– Vi kommer att lyfta upp henne vid Öregrunds Marine Service AB med en subliff men ska även bygga en vagger till henne så hon inte riskerar att få så kallad kattrygg vid lyftet, alltså att kölen knäcks.

När skrovet är klart kan de antligen våga sig ut och segla Wetsera.

– Inga charterseglingar men seglingar för medlemmarna i för-

eningen. Kanske bygger vi en bröllopsvit och hyr ut. Och så hoppas vi att yrkesskolor och liknande vill komma och titta och följa arbetet med henne så vi kan föra båtbyggartraditionen vidare.

När allt är klart kommer det att kosta mellan 100 000 och 200 000 kronor per år att underhålla skutan. Hur de ska få in pengar till det vet de inte än.

– Wetsera passar här i Öregrund och när vi får en ny kaj är tanken att hon ska ligga så man ser henne direkt när man kommer till hamnen. Det ska bli som en museal avdelning i Öregrund, med träbåtar och en gammal sjöbod som hör ihop med Fyrskeppet, säger Christian. Men då måste vi få till piren så att Wetsera kan ligga skyddad för nordanvinden.



– Öregrund ska ha ett sänt här skepp, säger Christian Wass och Björn Björebäck från Wetseras Vänner.



Bengt Gärde (t. v.) och Bruno Santori.

ITALIENSK RABATT FÖR SBU-MEDLEMMAR

UNDER OKTOBER MÅNAD sammanträffade ordförande, Bengt Gärde, med företrädare för Italienska Handelskammaren, Andrea Molinari samt Bruno Santori, administrativt ansvarig för båthamnen i Pescara, Italien. Hamnen ligger vid Adriatiska havet på samma breddgrad som Rom.

Bruno Santori ville ge information om hamnen och de möjligheter som den kan erbjuda seglare i dessa områden samt för de båtar som övervintrar i Medelhavet. Hamnen som är väl utrustad och en fullservicehamn är också med i "Blue Flag".

Bruno Santori säger att hamnens priser är mycket konkurrenskraftiga och att samtliga SBU-medlemmar i framtiden skulle kunna erbjudas en intressant rabattpaket vid besök i Pescara. Mer om detta framöver på SBU:s hemsida.

www.assonauticapescara.it

PROPELLERINFO PÅ KLUBBMÖTEN

FÖRETAGET PROPULSE AB i Täby erbjuder sig att komma ut till båtklubbar och båtförbund för att vara med på årsmöten, klubbkvällar etc.

Propulse AB har en lång erfarenhet av propellar och de frågor som båtägare har. Många åker till exempel omkring med en mer eller mindre defekt eller helt enkelt fel propeller och behöver information för att få veta vad de ska göra åt detta.

Tag kontakt med Thomas Johansson, Propulse AB, tel. 08-562 713 31. E-mail Thomas.Johansson@propulse.se

NY SMÅBÅTSHAMN I HÄRNÖSAND

HÄRNÖSANDS SEGELSÄLLSKAP (HSS) har fått en ny småbåtshamn vid Kanaludden med 130 båtplatser och en ny, modern gästhamn med 30 platser och nytt serviceutrymme har ställts i ordning. Detta tack vare ett mycket givande bra samarbete mellan HSS och Härnösands kommun.

Det var kommunens planer på att bygga en gästhamn i samma område som öppnade möjligheten att bygga anläggningarna tillsammans med helt nytt material.

– Våra gamla luftfyllda betongbryggor var från 1940-1960 och i stort behov av att bytas ut. De läckte och krävde länspumpning med korta intervaller, berättar Björn Sandgren från Härnösands Segelsällskap.

Resultatet av samarbetet innebär att Härnösands kommun förskottar investeringen till HSS så att även den anläggningen är finansierad.

– Vi betalar av vår del av anläggningen till kommunen under 10-15 år. Och vårt samarbete fortsätter med planer på att renovera och modernisera anläggningen i Norra hamnen, där HSS har cirka 150 platser och en gäst hamn för 35 gästande båtar, säger Björn Sandgren.

Härnösands Segelsällskap är landets näst äldsta med sina dryga 150 år och har cirka 500 medlemmar.

Text: Anne Adre-Isaksson Foto: Härnösands kommun



BÅTBYGGARE PÅ VÄTÖ I NY BOK

EN NY SKRIFT OM SMÅBÅTSVARVEN och båtbyggare på Vätö i Roslagen har tagits fram av Claes Lund, som själv är uppvuxen på Vätö. Han berättar om småbåtvarvens historia och hur de växte fram från slutet av 1800-talet och framåt. På fastlandet fanns Rosättra, som fortfarande är verksamt med sina Linjettbåtar.

När Claes Lund själv var barn fanns det tre småbåtbyggerier på Vätö och de hade sin storhetstid i början av 1950-talet.

Källa: Norrtelje Tidning

SEGLARE MINNS FÖR 35:E GÅNGEN

FÖR 35:E GÅNGEN HAR Seglare Minns arrangerats. Börje Larsson, som intervjuat de flesta gäster vid dessa träffar, blev den här gången själv intervjuad och det var inte lätt för den intervjuande Nisse Virving att sticka in en fråga i Börjes ordflöde.

De flesta som brukar komma till Seglare Minns är stammisar och har hört en del av historierna tidigare, men hör dem gärna igen eftersom Börje är en bra berättare.

– Vi håller nu på att göra en bok av de elva första Seglare Minns-träffarna. Den beräknas vara klar till jul, berättar Maivor Bergau.

Nästa Seglare Minns äger rum den 12 mars 2014 i Tranebergstugan.

BIDRAG FÖR TOASUG

ALLA ICKE KOMMERSIELLA HAMNAR har möjlighet att söka bidrag för mottagning av toalettavfall från fritidsbåtar. Bidraget ingår som en del i det så kallade LOVA-bidraget (Lokala vattenvårdsprojekt). Det går att söka bidraget via länsstyrelsen i respektive län.



Övergödning är ett av de största miljöproblemen i Sveriges vattendrag. Därför behövs fortsatta insatser för att minska belastningen av näringsämnen såsom kväve och fosfor i våra vatten.

LOVA-bidraget finns för att stödja det lokala arbetet med åtgärder för bättre vattenkvalitet, framför allt med avseende på åtgärder mot övergödning.

Det är Länsstyrelserna som tar emot ansökningar och eftersom det skiljer sig en hel del mellan länen

hur man vill hantera ansökningarna så är det bäst att kontakta ditt län och ha en dialog med dem.

LOVA-bidraget får enbart användas till åtgärder som det inte är lagkrav på. Mottagningsanordning för toalettavfall blir lagstadgad från och med 1 april 2015. Om du tänker söka bidrag för en sådan, måste det ske innan lagen trätt i kraft.

SANDVIKENS SEGELSÄLLSKAP 100 ÅR

SANDVIKENS SEGELSÄLLSKAP (SSS) har 2013 sällat sig till gruppen 100-åriga båtklubbar. SSS, som är anslutna till Gästriklands Båtförbund, bildades 22 november 1913. Sitt hundraårsfirande började klubben redan under försommaren genom diverse marina begivenheter och avslutade med en stor jubileumsfest för sina medlemmar i Sandvikens ärevärdiga nöjeslokal Valhalla den 9 november 2013.

Idag har Sandvikens Segelsällskap 1 600 medlemmar. Klubben bedriver en bred vattenverksamhet allt ifrån segling, kanotsport och vattenskidor till "vanligt båtåka" på Gästriklands pärla Storsjön. SSS har även fosterat ett flertal berömdheter inom både segling- och kanotsport.

Sällskapet, som har flera småbåtshamnar, är också ägare till den gamla ångbåten Emma från 1904 som fortfarande går i chartertrafik sommartid. SSS har även tagit fram ett sjökort över Storsjön som håller internationell standard.

Sandvikens Segelsällskap är en synnerligen livaktig gamling.

Alf



Ordförande Henrik Jakenberg.

Bli av med övergivna båtar

Gamla båtar som sakta förfaller har blivit ett ökande problem genom att de överges. Båtklubbarna tar emot gamla båtar som senare visar sig vara överlättna i flera led.

Text: Bengt Gärde och Nathalie Lacotte Olsson

Det gäller för båtklubbarna att vidta stor försiktighet med dessa båtar. Här vill vi behandla hur man rättsligt kan gå till väga för att avhända sig en dylik båt och några funderingar över hur båtklubben kan utforma sina stadgar och båtplatsavtal för att underlätta en dylik hantering.

Lagstiftningen har inte hängt med och någon given lösning finns inte. Handläggningen hos ansvariga myndigheter tar vanligtvis lång tid med årslånga tvister.

Särskilt kan nämnas båtar som Kronofogden avhyser och placerar i förvar på båtklubbens område. Om båtägaren hämtar båten efter förvarstidens utgång, men efter ett par dagar återigen lägger båten vid bryggan, är ärendet tillbaka på ruta ett och ny avhysning måste ske.

Anmäl till polisen

Beroende på om båten ligger förtojd vid bryggplats, står på land eller är "uppspolad" på land kan



Båtklubbar bör vara mycket försiktiga med övergivna båtar.

hittegods alternativt sjöfynd anmälas till polisen. Ägaren har 90 dagar på sig att hämta båten. Under tiden båten ska förvaras utan risk att båten sjunker, sliter sig eller förstörs.

Ägaren måste ersätta polisens och upphittarens uppkomna kostnader och betala bärgar- eller hittelön. Anmäler sig inte ägaren inom denna tid tillfaller båten upphittaren som kan skrota, sälja eller frakta bort båten efter att polisens kostnader ersatts, i praktiken tyvärr ofta genom båtklubbens försorg.

Kända båtägare bör polisanmälas för egenmäktigt förfarande och eventuellt för miljöbrott, samt att båtklubben ansöker om särskild handräckning hos Kronofogden. Avtal, officiella handlingar, fotografier på båten

och platsen samt skriftliga vittnesintyg kan användas som bevis.

Kan ta lång tid

Omständigheter som kan leda till bifall av ansökan är fara för person och eller egendom, att båten ligger i vägen samt miljöpåverkan. Alla tänkbara intyg som kan uppbringas från olika experter, en kompetens som kanske finns i båtklubben, bör skickas med ansökan. Dessa ärenden kommer att ta tid, men med envetenhet och noggrant arbete finns det möjlighet att lyckas i slutändan.

Det är vidare viktigt att beakta att för det fall man får framgång i avhysningsfrågan behöver båtklubbens problem därmed inte upphöra. Finns ingen ägare

eller saknar ägaren ekonomi att ta hand om båten står båtklubben inför valet att destruera båten, med stora kostnader som följd, eller helt enkelt låta den ligga kvar. Ett sådant förfarande kan vara bra kortsiktigt, men medföra risk för stora miljöproblem såsom oljeläckage, asbest etc. Många gånger sitter därför båtklubben med "Svarte Petter".

En möjlighet för båtklubben att eventuellt undvika ett myndighetsförfarande kan vara att tydligt ange i stadgarna att båtklubben fritt får disponera över båten om den överges. Ett individuellt båtplatsavtal där medlemmar beviljar båtklubben långtgående rättigheter om båten överges kan betänkas.

I slutändan avgör domstolarna om lösningen står sig rättsligt.



Den optimala kombinationen



BAVIA YACHT AB, Stockholm/Värmdö Tel. 08-574 409 90,

Exklusivt för SBU-medlemmar:

Rabatt till Båtmässan och hotell i Göteborg!

DEN 1-9 FEBRUARI slår Båtmässan i Göteborg upp sina portar igen och därmed startar nästa års båt-säsongsong.

Du som är medlem i en SBU-ansluten båtklubb får nu en riktigt bra rabatt till denna Nordens första båtmässa 2014. Du betalar bara 120 kr för en biljett på helgdagar och 100 kr om du går på vardagar. Båtklubbar eller andra sällskap som köper biljett i grupp får ännu bättre priser.

Båtmässan i Göteborg är som vanligt fulladdad med aktiviteter kring båtlivet. Mässans egen kampanj för 2014 går under mottot "Vattnet väntar – välkommen!"

Förutom hundratals båtar, motorer och massor av nya tillbehör berättar flera kända och



Boka dina biljetter till Båtmässan i Göteborg via det här erbjudandet så får du en bra rabatt: www.batmassan.se/sbu2014

okända personer om hur de har förverkligat sina båtdrömmar. På mässan finns bland andra äventyraren Ola Skinnarmo, ensamseg-laren Sven Yrvind, chefredaktö-

ren och fiskaren Martin Falklind samt familjen Thorell från Onsala som berättar om sin långa motorbåtssemester i Medelhavet.

På Båtmässan avgörs även Lilla Tjörn Runt Indoor Cup. Den som bara vill koppla av mellan båtar och tillbehör kan njuta av god mat i Västkost-miljö.

Rabatten för SBU:s medlemmar gäller förutsatt att man köper biljetten via webben. Ange vilken båtklubb du är medlem i så får du rabatten. Här är länken till mässans webbshop: www.batmassan.se/sbu2014



Äventyraren och seglaren Ola Skinnarmo kommer till Båtmässan.

Foto: Skinnarmo.com.

20 procent rabatt på hotell

DESSUTOM HAR Västkostens Båtförbund förhandlat fram ett rabatterbjudande till alla SBU-medlemmar på Hotell Liseberg Heden under Båtmässan i Göteborg den 1-9 februari.

Erbjudandet gäller alla SBU:are, som får 20 procent i rabatt på boendet. Det bokas via

den här länken: www.liseberg.se/batmassa2014

Priset från Hotell Liseberg Heden omfattar 20 procent i rabatt på boende och tio procent rabatt på mat i restaurangen under tiden 1-9 februari 2014.. Frukostbuffé, trådlöst internet, fritt tillträde till gym, bastu och

relax ingår. Hotell Liseberg Heden är lättillgängligt med bil och parkering finns runt knuten. Hotellens centrala läge innebär att det bara är fem minuters gångavstånd till Svenska Mässan där Båtmässan håller till.

Info: Hotell Liseberg Heden, tel. 031-750 69 00.

PENGAR TILL SBU-FOND

Båtmässan i Göteborg sätter minst 10 000 kr till SBU:s mässfond för ungdomsverksamhet. Dessutom fyller SBU på med ytterligare 10 000 kr.

- Vi samarbetar gärna med båtfolket eftersom det är de som är vår största besökargrupp, säger Bengt Wallin, projektledare för Båtmässan.

av förnuft och känsla!

www.bavariasverige.se

Västervik Tel. 0490-326 20, Orust, Henån Tel. 0304-333 010





Blästring renar båtens

En grupp företagare på västkusten har gått samman och bildat något man kallar Ytskyddsgruppen med miljöblästring som specialitet. Blästring är något som kan bli aktuellt för väldigt många båtar för att få dem rena från gamla färgrester.

Text & foto: Lasse Bengtsson Research: Bo Wernlundh

Företagen, som är specialister på ytbehandling av olika material, siktar nu in sig på fritidsbåtmarknaden och erbjuder tre olika metoder för blästring av glasfiberarmerade fritidsbåtar.

Det handlar om blästring med kolsyreis, blästring med en speciell sorts sand (kommer från Indien och Australien) samt bläs-

tring med små gummisvampar (!).

Gemensamt för alla tre metoderna är att de är miljövänliga, reducerar farligt avfall som måste deponeras och att företagen gör jobbet på båtens egen uppläggningsplats – det senare utan att förorena miljön.

– Vi gör en noggrann undersökning först av varje objekt och

bestämmer sedan vilken metod som passar bäst, säger en av ägarerna, Tommy Thörn, till Båtliv.

De olika metoderna är inte nya. De har funnits i flera år men inte varit tillgängliga för just fritidsbåtar.

Ljudets hastighet

Medan isblästring varit känt och använts på båtar tidigare är det nu de båda andra metoderna som hamnat i fokus, ”Sponge”-metoden och ”Garret”-blästringen.

Sponge är mycket små bollar av skumgummi som laddats med ännu mindre hårda kulor. När de små kuddarna träffar en yta – det sker med ljudets hastighet – pres-

sas gummikulan platt mot ytan och ett undertryck uppstår. Detta innebär att damm och gammal färg pressas in i gummikulan. Resultat; minimalt med slipdamm och farliga rester till omgivningen.

Gummikulorna kan sedan köras genom ett portabelt reningsverk och återanvändas. Kvar blir giftiga färgrester och slipdamm – ibland endast fem till 20 procent.

Tunga och hårda

Medan gummiblästringen är en relativt snäll metod är den andra metoden desto effektivare – blästring med Almadit-sand åter sig



Små kulor av gummi gör jobbet.



Den indisk-australiska blästersanden suggs upp, renas och används igen.



Aggregat för att rensa gummikulorna.

botten effektivt

genom de tjockaste färglager. Sanden har en hög specifik vikt och sandkornen är mycket hårda.

Almadit finns bara på två platser på jorden, i Indien och Australien. De unika egenskaperna ger en mycket effektiv blästring som dessutom skapar väldigt lite damm under arbetet. Resterna samlas upp under båten i en presenning med hjälp av en särskild dammsugare och sanden transporteras till Uddevalla där landets enda reningsverk för detta blästringmedium finns. Efter rening kan sanden återanvändas gång på gång – man behöver bara ersätta den lilla förlust som uppstår – ca 20–25 pro-

cent. Även här blir det mycket lite farliga rester som måste gå till deponering.

Nyligen genomförda prov av gruppen visar att isblästring med kolsyresnö är mycket effektivt mot havstulpaner och annan beväxning på drev och propellrar av lättmetall. Isen tar bort beväxningen och andra avlagringar utan att skada den lackerade ytan på underlaget.

Epoxibehandling

När blästringen av båtskrovet väl är färdig måste skrovet efterbehandlas. Färgtillverkaren International har tagit fram ett program för detta arbete som kan

utföras av båtägaren själv. Det handlar om flera lager med epoxi, bra grundfärger och slutligen ny bottenfärg.

Tommy räknar med att en blästring, beroende på vilken metod man väljer att använda kan handla om 400–600 kr per m² yta. Till detta kommer så efterbehandlingen.

Svenskt nätverk

Ytskyddsgruppen har nu bildat ett nätverk över hela Sverige, dels för att göra de här metoderna mera lättillgängliga men också för att utbilda personal.

Mer information på nätet: www.miljoblästring.se ■



Små vita prickar på den blåstrade ytan kan tyda på plastböld och fordra särskilda åtgärder.



En mobil utrustning gör jobbet på upp-läggings-platsen.

Båttillbehör



Ny katalog!

Nu kan du hämta katalog 2014 hos din KAMA-handlare. 280 sidor tillbehör!

wecamp

GoCamp

WeCamp och GoCamp tillbehör

Ett unikt sortiment av specialanpassade tillbehör för båt, husvagn och husbil som du endast hittar hos din KAMA-handlare.

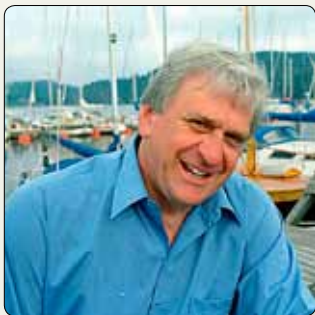


KAMA
FRITID

Följ oss på
Facebook



www.kamafritid.com
www.wecamp.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*.

Myllrande korallrev – här i våra kalla hav!

Med den älskade båten på land kan vi sjöfolk unna oss en stund vid läslampan och låta fantasin ta oss ner i havsdjupen. Varför inte till koraller! Ordet korallrev förknippar vi med tropiska vatten, inte minst Australiens stillahavskust med Stora Barriärrevet, världens mäktigaste ansamling av dessa märkliga nässeldjur.

Men faktum är att somliga koraller även trivs här i våra kyligare havsmiljöer.

Nordost om de bohuslänska Kosteröarna finns ett område som kallas Säckan. Här, på cirka 80 m djup växer Sveriges enda ögonkorallrev, kanske 8 000 år gammalt.

Ögonkorallens vetenskapliga namn *Lophelia* betyder soltofs, av *lophos*=tofs och *helios*=sol. Linné fascinerades av den ljusa vackra solfjädern som korallerna blixtnabbt faller ut. Den består av mer än trettio fångsttentakler med nässelceller fyllda av gift som bedövar offren, små kräftor och andra planktonorganismer. Koralldjuren kör alltså samma strategi som sina avlägsna släktingar brännmaneterna.

Polypen – själva djuret – har en mjuk centimeterstor kropp, oftast vit eller skär. De bygger in sig i en bägare av kalk som ger skydd när fara hotar. Korallerna bildar halvmeterstora kolonier som tillsammans formar det tjocka revet.

Säckens korallrev har ursprungligen varit fem tusen kvadratmeter stort. Idag är bara en bråkdel vid liv, resten är



Falkland Islands är en del av det väldiga Stora Barriärrevet på Australiens ostkust.

kalkskelett där polydjuren för länge sköljts bort. Men de döda reven spelar en viktig ekologisk roll; de erbjuder gömställen och boplatser för cirka 300 andra havsdjur. Till exempel andra koralldjur som sjöris och – inte minst – död mans hand, där de nästan kusliga "fingerstumparna" utgörs av kolonier med polyper.

Här lyser de laxrosa havsanemonerna, nässeldjur som också fångar näring ur havet med giftiga tentakler. Sjöpunarna ser ut som små geléklumpar men är ryggsrängsdjur, avlägset släkt med oss människor. De har två kroppsöppningar, en som suger

in vatten och en som spolar ut; i den speciella gältarmen silas planktonfödan fram.

I ögonkorallernas rev kan man även finna det gracila medusahuvudet, en femarmad ormstjärna som lever av smärre kräftdjur. Krabbor kilar fram mellan korall och anemon; trollkrabban tar skydd för sina predatorer ("fiender") bakom en art som kallas klumpanemon. Trollhummern gömmer sig bland kolonier av rörbyggande havsborstmaskar. Och elefantörat – ett imponerande, fastsittande svampdjur – ger skydd åt lätt-skrämda tångräkor.

I revens labyrinter simmar även småfisk omkring, med ofta fantasirika namn: smörbult, brunsnultra, havsmus, klykskrabb. Reven är också barnkamare för kommersiellt viktiga arter som torsk, långa, marulk och havskatt.

Tack vare en överenskomst mellan Nordbohusläns räkfiskare för drygt tio år sedan skyddas ögonkorallreven mot den bottenrålning som tidigare förstörde så mycket av dem. En triumf för förnuftet, beundrad av politiker från Europas övriga kustnationer.

Stefan Edman



VATTNET VÄNTAR. VÄLKOMMEN!

Sommaren är närmare än du tror. Kom och testa segling, kajaking och allt annat som vattenlivet har att erbjuda. Lyssna på drömmar som blivit verklighet, heja fram vinnaren i Lilla Tjörn Runt Indoor Cup eller ta det bara lugnt och njut av god mat i Västkustmiljö. Och viktigast av allt: ta chansen att göra ditt livs affär bland 100-tals båtar och 1000-tals tillbehör. Välkommen till livet i, på och vid vattnet!

Reservdelar till din båtmotor

Marinshopen erbjuder dig marknadens bästa service! Vi har Sveriges största reservdelslager för båtmotorer och kompetenta medarbetare! Vi vet vad du behöver till varje motor.

Vi lagerlägger reservdelar till bl.a. Mercury, Mariner, VolvoPenta, Mercruiser, Johnson-Evinrude, Honda, Suzuki, Yamaha & Yanmar.

Välkommen!

"Marinshopen skall med hjälp av hög servicenivå, rätt sortiment och hög kvalitet erbjuda båtägare i Norden lösningar för ett enklare bätiv"



Marinshopen Älvsjö
Grossistvägen 1-5
Tel: 08-642 93 00

www.marinshopen.se

Marinshopen Västerвик
Barlastgatan 3
Tel: 0704-143482



G-C BOATHANDLING SYSTEMS
MASKINER

TYRESÖBOCKEN TYRESÖVAGGAN TYRESÖSTÖTTAN G-C-Trailer L-ställ

Tillverkning och försäljning

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



KOM IHÅG!

Segel och Kapelltvätt

RING NU!
040-16 27 00

MATT-TVÄTTEN
LIMHAMN



TÖMNINGSPUMPAR

för septiktankar från LeeStrom,
Europas största tillverkare.

Återförsäljare i Sverige, Norge och Finland
EL-EFFEKT System Service AB
Snäckvägen 9A, 141 39 Huddinge
tel: +46 8 4495980
e-mail: info@el-effekt.se
hemsida: www.el-effekt.se





EZ DOCK® Det enda bryggsystem
du behöver

hags.se/marine

HENRICSSONS BÅTKAPELL

— ED. BÅTKAPELLSPECIALISTEN HENRICKS PROD. AB ETAB. 1967 —



Vi har egen tillverkning av båtkapell där vi levererar originalkapell och standardkapell till svenska båtar. Vi har ett brett mallregister och har ni kapell tillverkat tidigare av företag som Båtkapellspecialisten, Henrics Produkt AB, Jens Sagen A/S, Hubert och Helly Hansen så kan vi med stor säkerhet leverera nytt kapell till er båt. Vi kan även offerera kapell till båtar som har märkning med Schultz Seilmageri i Danmark. Vi är återförsäljare för vår finska leverantör VA-Varuste som tillverkar originalkapell till finska båtar.

BÅTKAPELL BL.A. TILL

ALBIN, ADEC, ANCAS QUEEN, ASKELADDEN, AQUADOR, BELLA, BEVER, BIAM, COMET, CRESCENT/MONARK, FINNMASTER, FJORD, FLIPPER, HANSVIKS, HANTO, HENÅNJULLAR, IBIZA, INTER, JODA, JOFA, KWM, LM, MAREX, MASTER, MAXIM, MV-MARIN, MELLANBLEKA, FISKEBLEKA, STORBLEKA, NORA, NIMO22, NIDELV, NIMBUS, OCKELBO, ORRSKÅR27, POLAR, QUICKSILVER, RANA, RISÖR, RYDS, RÅNÅSJULLE, SAFIR CABIN, SAGA, SCAND, SELCO, SOLLUX, SKILSÖ, TERHI 520, UTTERN, UNIQUE, VIKSUND, WINDY, WIRBOSNIPAN, WINGA, YAMARIN, ÖRNVIK m.fl.

Flertalet mallar även till segelbåtar

Mallregister på båtar från slutet 60-tal och framåt. Många av vår originaltillverkning. Fråga om vi har till er båt!

Många SVENSKA, NORSKA & FINSKA originalkapell.

Henricssons Båtkapell AB • Ängvägen 3, 517 34 Bollebygd
Tel. 033-28 44 60 | 0705-36 09 06 • niclas@henricssonsbatkapell.se
www.henricssonsbatkapell.se

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



Reducera elförbrukning och kontanthantering

▶ Elstolpar i snygg design med kWh-mätare eller betalsystem

▶ Automater för styrning av dusch, tvätt, ramp etc.

▶ Betalautomater för uppbörd av hamnavgift 24/7 - och mycket mer...

BEAS
Bøvlingbjerg

www.beas.dk

BÅT JURISTEN 0520-22 10 20
0708-39 62 32

Specialist på båtjuridik!

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

batjuristen.se

info@batjuristen.se

2000-talets båtförtöjning!

Y-Bommar 4-12 m

www.dyk-bryggmontage.se

Tel 0415-131 35

Mob 0705-10 31 35

UNIKA DÄVERTAR
www.davert.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

DACO FLYTBRYGGOR



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

DACO FLYTBRYGGOR OCH TILLBEHÖR

Vi har tillverkat bryggor i 30 år i material vi vet håller. Ring och prata med oss om bryggor. Flera varianter och kombinationer - vi levererar DIN brygga! VÄLKOMMEN!

DACO AB
Skellefteå
Tel 0910-723100
Fax 0910-723220
www.daco.se
info@daco.se



Danderyds Matt & Möbeltvätt AB

KAPELLTVÄTT - MÖGELBORTTAGNING

Unik finsk metod - garanterat mögelfritt

IMPREGNERING - RENOVERING

Tillverkning av nya båtdynor, alla modeller

Invändig tvätt och impregnering på plats av större båtar

Flygvilleslingan 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

Vi har Grymma Priser på allt till din motorbåt!

Propellrar **Motorblock** **Olja**
Avgaslimpor **Sötvattnensystem** **Tillbehör**
Servicemotorer **Kompletta Motorer** **Reservdelar**



Se vår nya hemsida, många bra erbjudanden !!

USAONLINE.SE
08-4464900

BÅTKAPELLTVÄTT!



Välkommen till Rentvätt, Stockholms största båtkapelltvätter. Vi tvättar, mögelbehandlar 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.

RENTVÄTT AB
KAPELLTVÄTT • IMPREGNERING
NYTILLVERKNING • LAGNING

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



FRÅN IDÉ TILL FÄRDIG HAMN

RIXÖ BRYGGAN

+46(0)523-400 46 | www.rixo.se

BETA MARINE

Lägst pris!
Ring för offert!



ÅTERFÖRSÄLJARE:

Dalarö: Frithiofs Marina AB,
08-501 570 98

Halmstad: Halmstad Marinservice,
035-12 12 88

Kungälv: Orust Marinteknik AB,
0735-36 10 05

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

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

MOTORER • DELAR
SERVICE • REPARATIONER

RIVALL'S MOTOR & MEKANISKA
☎ 0501-510 16

Vi är återförsäljare för

VOLVO PENTA



YANMAR

www.rivall.se

Begagnade utombordsdelar

**KÖPER
SERVAR
SÄLJER**

**VÄNERNS
MARINCENTER**
Tel. 0501-513 20

ÖPPET:
Måndag-fredag
9.00-18.00



DYNOR & KAPELL

SY SJÄLV!

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



**ÖSTERSJÖ
KOMPANIET**

08-31 24 20
www.ostersjokompaniet.se

Seaside

Vi har allt inom
kapell, kapellväv
& beslag



Besök vår hemsida
www.seaside.nu
info@seaside eller 0303-23 35 08

Sugtömningsanläggningar för småbåtshamnar!

Läs mer på vår hemsida
www.zickertsystems.se



**ZICKERT
SYSTEMS**

Kontakta oss för information!
Tel: 0300 - 56 47 88
Mobil: 0761 - 30 40 85
info@zickertsystems.se

Ge bort
tidningar i
julklapp!



www.prenumereranu.se/jul

En tidning från **Albinsson & Sjöberg** i Karlskrona • telefon 0455-30 29 30



Grand Banks ägare!

I Norge har man startat en Grand Banks Scandinavia Club. En artikel om detta fanns i senast utgåvan av GB:s egen tidning SPRAY och många svenskar har redan anslutit sig.

Området är stort och vi vill därför starta en underavdelning i Sverige och söker kontakt med dig som äger en GB och vill vara med. Känner du någon Grand Banksägare så vidarebefordra gärna denna information.

Är du intresserad eller vill ha mer information så ta kontakt med Jovan Vujic via mail: jovan.vujic@hp.com

Inte så lätt få båttoaletank tömd

2015 kommer kravet på att fasta toatankar i fritidsfartyg ska tömmas iland via till exempel en sugtömningsanordning. Ett krav som ligger i tiden. I år tänkte vi, som har båt på västkusten, börja träna detta och den första hamn vi besökte var Hyppeln som har ett bra ställe att lägga till vid men denna dag var anläggningen trasig vilket man på en skylt bad om ursäkt om.

Det dröjde en dryg månad innan vi gjorde nästa försök. Gullholmen säger sig ha en anläggning men när vi lagt till där kunde vi snabbt konstatera att den inte var i drift. Den saknade slang och andra faciliteter. Stället den fanns på hade dock en bra tilläggningsplats.

Eftersom vi var på väg söderöver tänkte vi stanna till på Käringön istället. Vid tilläggnings under glada och oppmuntrande tillrop från de närmsta båtarna konstaterade vi att vårt djupgående på 1,95 meter var i största laget då kajfundamentets stenar fick god kontakt med vår köl. Anläggningen fungerade annars utmärkt.

Eftersom vi nu fått upp ångan besökte vi också Björkö innan hemmahamnen. Vi lyckades få in båten i det hörn av hamnen som anläggningen finns men konstaterade att det var en halvmeter kvar till kajen eftersom kölen även här hade god kontakt med botten. Näväl, med långa steg kan sådant fungera också och väl framme vid pumpen fick vi igång den enligt instruktion och den fungerade bra.

En reflektion vi gjort är att infrastrukturen och funktionaliteten måste bli betydligt bättre om flertalet ska bry sig om att tömma. En annan är varför man inte planerar fullt ut innan man placerar sin anläggning eller räknar man med att båtar med större djupgående passerar territorialvattengränsen och där gör sig av med avfallet. Det är ju dock inte för sent att tänka till, så en meters breddning av kajen på Käringön och Björkö gör säkert underverk för villigheten att utnyttja anläggningarna i dessa områden.

Per Nordström

Misslyckad solpanel

Jag vill varna för ett företag som heter Discount Solar och marknadsför solpaneler bland annat via eBay.

Jag köpte en solpanel som visade sig ha fastsättningsringar av rostande material! Efter några månader till sjöss spred sig rost på skrovet. Efter kontakt med leverantören bekräftade han sakförhållandet och föreslog att jag skulle lackera de rostande detaljerna. Självklart avvisade jag detta idiotiska förslag och krävde ersättningsleverans. Då försvann han ut i cyberrymden och slutade kommunicera. Trots upprepade försök har jag misslyckats att få någon ytterligare respons.

Sune Svensson
Ägare till en Albin Alpha

Mistluren är Båtlivs insändarsida. Skicka din insändare helst via E-post till Mistluren@batliv.se eller till vår postadress (se sid. 3). Redaktionen redigerar alla insända bidrag. Du måste uppge namn och adress till oss, men det går bra att skriva under med valfri signatur.

Transportstyrelsens förordning om toalettavfall från fritidsbåtar

Erik Stenberg ifrågasätter i Båtliv nr 5–2013 de krav på toatanktömningsanordningar som Transportstyrelsen utfärdat och skriver att han inte hittat faktaunderlag för ett sådant beslut.

Nej, det är inte så konstigt. Det finns inte. Syftet med att införa kravet på toatanktömningsanordningar är huvudsakligen att minska fosforutsläppen. Kostnaderna för att minska fosforutsläppen på detta sätt har beräknats till 30 000–50 000 kr/kg. Det kan jämföras med vad det kostar att ta bort fosfor vid kommunala reningsverk, vilket är cirka 100 kr/kg.

OK, ökar man reningskraven så blir marginalkostnaden för de sista kilona betydligt högre. Dessutom är det så att man normalt utträtt sina behov på morgonen. Därför är ett bidrag till typ Skärgårdsstiftelsen, som arbetar i Stockholms skärgård för drift av sina utedass här och var, oerhört mera kostnadseffektivt. Dessutom är det väl så att folk kommer fortfarande att pinka i sjön avsett bestämmelser. Om man sedan jämför bajsningen i en fjärd från eventuella toatanktömningsanordningar med den bajsning som fiskar gör är bajsningen från fisk 100–1 000 gånger större.

Transportstyrelsens krav är bara larv och saknar all verklighetsförankring. Tyvärr har SBU varit alltför lam i sin kritik av detta. Men krav i stil med detta kommer hela tiden och enda faktaunderlaget är känslor.

Thomas Hellström
Malmens Båtklubb, Dalarö



Sports Glider från Luleå

Jag har 2005–2006 byggt en träbåt som jag själv ritat utan tanke på Ruben Östlunds planer. När jag ser reportaget i Båtliv 5–13 ser jag också en viss likhet mellan S-1 och mitt bygge. Storleken skiljer, men båda båtarna har stegbotten och mahogny. Min båt har vassare skrov och utombordsmotor. Jag kallar den för Sports Glider 700, världens enda, liksom S-1.

Lennart Hedlund
Luleå



Lättillgänglig tamp?

Den här bilden tog jag i Gythion (Sparta) i Grekland. Det är tur att man inte har tampen längst in i högen...

Bengt Anderhagen

Gör din båt säkrare



Otroligt nog så överlevde mannen den häftiga gasexplosionen men fick svåra brännskador. Foto: Bengt Utterström.

Nu står vintern för dörren och båten är förhoppningsvis uppe på land och täckt eller under tak. Lagg gärna några timmar extra på att kontrollera båtens säkerhet och gasol-utrustning inför nästa båtsommar.



TEXT: BENGT ANDERHAGEN
Bengt.Anderhagen@batliv.se

Under hösten har det tyvärr inträffat en del olyckor. Utanför Örnsköldsvik omkom en man och en kvinna i samband med fiske från en 6-meters styrpulpetsbåt. Vad som har orsakat olyckan är under utredning.

Det här är den andra svåra olyckan som drabbat Örnsköldsvik i år. I augusti dog två kvinnor och en man när deras båt körde på en farledsboj och sedan fortsatte rakt upp på land (se artikel i Båtliv 5-13).

I oktober brännskadades en man svårt vid en explosion ombord på en segelbåt. Mannen sov i båten som låg förtöjd vid Södersundet på Rådmansö utanför Stockholm. När han vaknade tände han ett ljus som troligtvis antände läckande gasol.

Vid explosionen stod mannen mitt i ruffen och det kan ha bidragit till att han överlevde då tryckvågen gick uppåt och åt sidorna. Delar av båten spreds över ett stort område och båten var övertänd på ett ögonblick.

Som tur var låg en arbetsbåt med folk ombord alldeles bredvid varför den svårt brännskadade mannen snabbt fick hjälp.

Gasololyckor inträffar sällan

Som tur är så är denna typ av olyckor sällsynta, trots att många båtar är utrustade med gasolläggningar. Men det krävs naturligtvis att installationen görs på ett riktigt sätt och att anläggningen testas minst en gång per säsong.

Gasoltuben ska ha ett eget, väl ventilerat utrymme där eventuell läckande gas leds utombords. Slang som används ska vara av den typ som enbart är avsedd för gasol, ingen annan typ får användas. Byt slang genast om du ser minsta tendens till sprickbildningar.

Ett enkelt sätt att testa om anläggningen är tät är att använda så kallad läckspray. Öppna kranen vid gasoltuben och spraya alla kopplingar. Bildas det bubblor någonstans är det ett tecken på läckage som absolut måste åtgärdas. Glöm inte att vädra båten om du misstänker att det har kommit ut gasol och för allt i världen: ingen öppen eld!

Kontrollera genomföringar

Många båtar börjar komma upp i en aktningsvärd ålder, 30–40 år är inte ovanligt. De flesta är ompysslade och välskött. Ägarna har bytt pumpar, spisar, värmare, ja till och med motor.



Godkända reduceringsventiler från svenska Alde.



Detaljer som däremot ofta tycks vara bortglömda är båtens bordgenomföringar. Kylvattenintag, avlopp och andra genomföringar som är äldre än tio år är det hög tid att kontrollera och förmodligen byta. Att plötsligt få en avbruten kran i näven och få en vattenkaskad i ansiktet från en trasig genomföring är ingen trevlig upplevelse, framför allt inte när man är långt ute till havs. Så passa på nu när båten är uppe och gör en ordentlig kontroll och eventuellt byte av genomföringarna.

När du ändå håller på att kolla alla kranar så passar du på att ta en titt på slangar och slangklämmor. Det kan vara lika dramatiskt när en slang spricker eller en slangklämma lossnar som när en kran går sönder.

Gör en åtgärdslista

Gå igenom båten från för till akter och anteckna allt som

behöver göras, stort som smått. Du kommer märka att listan blir ganska så lång om du är noggrann.

Men med listans hjälp kan du göra prioriteringar över vad som är viktigt och vad som kan utföras under vintern eller tidiga våren. Det gäller ju att så mycket som möjligt ska bli klart innan sjösättningen. När den nalkas är det andra jobb som ska göras som polering av fribord och eventuellt målning av botten.

Svenska Båtunionen har också tagit fram en lista för självkontroll av säkerheten, den listan kan du ta fram på Båtunionens hemsida, www.batunionen.com.

Om segel eller kapell behöver repareras eller förnyas är det dags att redan nu på hösten kontakta segel- eller kapellmakaren. Dels får du levererat i god tid före säsongen, dels kan det också bli billigare.

Titta till din båt i vinter!

Glöm nu inte att titta till båten då och då i vinter. Pressen kan ha blåst av, en stötta kanske behöver sättas an. Har du batterier kvar ombord är det viktigt att underhållsladda dem då och då.

34 procent av alla båtskador som anmälts till försäkringsbolaget If har inträffat på land, något att tänka på.

När båten är omsedd och du har gjort det du har kunnat är det bara att krypa in i värmen där hemma och börja drömma om den kommande sommarens nya seglatser. ■



Dessa bordsgenomföringar (Tru-Design Plastics) i kompositmaterial tål att frysa och är helt fria från galvanisk påverkan. www.watski.se



ETT NYTT SÄTT ATT NJUTA

Den nya generationen V8-motorer från Volvo Penta kombinerar hög prestanda med låg miljöpåverkan. Med modern motorteknologi och katalysator som standard uppfyller V8-350, V8-380 samt V8-430 de nya hårda miljökraven CARB 4 Star Super Ultra Low Emission och US EPA. Det utmärkta förhållandet mellan effekt och vikt kombinerat med ny teknologi ger sportiga köregenskaper och extremt låga ljud- och vibrationsnivåer, vilket ger både körglädje samt hög komfort ombord. Du kommer att njuta av din båtutur på ett helt nytt sätt.

Volvo Penta Sverige, följ oss på facebook.
www.facebook.com/volvopentasverige



VOLVO PENTA

www.volvopenta.se

Skådespelaren Peter Dalle



För Peter Dalle är båten en plats där han kan koppla av och hämta inspiration, både med bryggsegling och i Stockholms skärgård.

Peter Dalle gillar gamla, välgjorda båtar med stil. Båtliv ska i några nummer framöver följa Peters renovering av hans nyligen inköpta Coronet 24 Family. Här möter vi mannen bakom båten.

Text: Mats Göthlin Foto: Mats Göthlin/Lasse Lindén

Peter, du är ju båtintresserad och har haft en mängd båtar genom åren, bland andra en Coronet 27:a, Storebro 340, Storebro 31 Baltic.

Fick du ditt båtintresse med dig från dina föräldrar?

– Ja, på sätt och vis. Vårt hem var, till min stora sorg, fyllt av kassa grejer. Stövlar köpta på bensinstationen som höll i två veckor och så vidare. Båtarna gick i samma stil. Jag reagerade väl mot det i vuxen ålder. Det behöver inte vara superfinish, men det ska vara gediget gjort. Det gillar jag.

– Men vi var alltid ute i skärgården och grillade korv, badade och fiskade. Så mitt intresse för skärgården fick jag verkligen med mig från barndomen.

Vilket är ditt första båtminne?

– Vi hade landställe vid Stenskar strax utanför Öregrund. På

tomten tvärs över gatan bodde Åke Grönberg och där hade han en riktigt gammal eka. När den var tjärad las den i vattnet för att svälla lite, men den hade inga åror. Så pappa, som var svensk mästare i simning, tog ett rep mellan tänderna och simmade runt hela Norrudden men den där enormt tunga roddbåten. Det var min första båtupplevelse och jag var fyra år, tror jag.

Vad hade ni för båtar i familjen?

Nu radar Peter upp barn- domsminnen så det sprutar och båtarna passerar revy. Norska Trifoil med tre kölar, en fyra häst- tars Monark som ungarna brände sig på, en fullständigt livsfarlig sportbåt och en öppen båt med en MacCullogh, som hade ett smart länssystem via kylvattnet.

– När jag var 15–16 år hade pappa en god vän som var bil- handlare som hade en Coronet

Här lastas Peters Coronet av i Stockholm efter transporten från Skellefteå.





– ett riktigt motorbåtsfreak

Båtliv ska följa renoveringen av Peter Dalles nyinköpta Coronet 24 Family från 1974. Den producerades 1970–1975 och är på 7,40x2,81 m. 1973 var nybåtspriset med en Volvo Penta motor 69 300 kr (cirka 450 000 kr i dagens penningvärde).

med en MerCruiser, som jag tyckte var fantastiskt fin och jag tjatade på pappa, men den kostade 40 000 kr för 40 år sedan. Det var mycket pengar då, så det köpet blev inte av.

Du köpte den nu i stället?

– Just precis. När renoveringen är klar blir den här båten minst lika fin som den jag drömde om.

Hur gick köpet till?

– Jag har haft en båtplats vid KMK vid Djurgårdsbron sedan 1986. Men år 2000 sålde jag min Storebro 340 och sa upp min båtplats som jag var mycket förtyg i. Det var ju jävligt dumt, men jag tycker inte man ska hålla på en plats utan att ha båt. – Men nu i våras, när jag hade varit med Johan Ulveson i London för att titta på ”De 39 stegen” och står på Arlanda, så ringer de från KMK och säger att jag hade fått en fast plats vid Djurgårdsbron.

Och du nappade naturligtvis på det?

– Javisst, och då tyckte jag Coronet 24 eller 26 är en lämplig storlek att ha vid Djurgårdsbron. Så jag ringde Lasse (Lindén) och han hjälpte mig skaffa en. Upe i Skellefteå fanns en

24:a med dieselmotor. Ägaren ville ha 180 000 kr, men jag fick den för 140 000. Frakten fixade han för tio.

Så egentligen var det båtplatsen vid Djurgårdsbron som fick dig att köpa båten?

– Ja, delvis. Jag kommer att bryggsegla jättemycket. Djurgårdsbron är en oas att gå ner till på värvällarna. Att sitta i kvällsolen och titta mot restaurang Ulla Winblad och parken.

Varför Coronet?

– Det är en väldigt smart båt. Den är väldigt bekväm för två personer. Om jag träffar en tjej nån gång, tar en tur med en kompis eller min dotter passar den perfekt. Se bara på inredningslösningarna med en stor sovplats, ett utrymme för att kaka och jättefint akterdäck för fina dagar. Det går ju att sova fyra i den men inte någon längre tid.

Är du en meckare?

– Det är jag inte, men jag tycker om att fixa lite själv. Det maskinella och lackning överlåter jag åt andra men saker som tar tid och är lite jobb med kan jag göra.

Finns det ett tak på hur mycket renoveringen får kosta?

– Det måste ju funka med el,

motor, drev och så, funderar Peter. Men säg lika mycket till som jag betalade för båten. Totalt 300 000 kr då.

Är det lätt för dig att utöva båtliv med tanke på ditt yrke?

– Ja, absolut, eftersom vi har så oregelbundna tider. Och när värsäsongen kommer har vi nästan slutat spela. Då kan jag vara ute i veckorna när ingen annan är ute.

– När jag jobbade på Dramaten hade vi många möten i min Storebro 340:a. Det var mycket trevligare att sitta i båten och slippa teatern.

Du skriver mycket material

själv. Får du extra inspiration av skärgården?

– Ja, det blir mycket mer gjort när jag skriver i båten eller är på landet. Koncentrationen blir en helt annan. Det blir lite som Strindbergs skrifvarstuga. Den var inte större än ett dass, men där satt han och skrev.

Har du aldrig provat segelbåtar?

– Jag vet hur det går till och jag har seglat med goda vänner, men motorbåt har alltid varit min grej. Jag är förälskad i Djurgårdsbron också och där går det inte att komma in med segelbåt. Djurgårdsbron är verkligen jätteviktigt för mig. ■



Peter Dalle och Lasse Lindén funderar på hur renoveringen ska läggas upp.

GÖR-DET-SJÄLV:

Ny el i den gamla båten

I detta första reportage om renoveringen av vår Coronet 24 Family vill vi visa hur man kan genomföra en så effektiv elinstallation som möjligt med maximal laddning och ett minimum av spänningsförluster. Vi har endast använt marina produkter som finns i båtackhandeln. Glöm byggvaruhusen!



TEXT & FOTO: LARS H. LINDÉN
Lasse.Linden@batliv.se

När det gäller elkablar så är det oftast lika eländigt i gamla båtar som i gamla hus. Underdimensionerade areor och torkade ytterhöljen. Numera är 2,5 mm² standard till de flesta förbrukare och är det långa ledningar kan både 4 eller 6 mm² krävas till exempelvis kylsystem och värmare för att de skall fungera perfekt.

Andra stora förbrukare är till exempel ankarspel och bogpropellrar, som oftast kräver ännu kraftigare kablar. Allt handlar om att få så lite motstånd i kablarna som möjligt, och man skulle kunna jämföra det med en vattenledning som inte får vara för trång.

Nya kablar

I vår gamla Coronet 24 Family rev vi ur samtliga kablar i hela båten och ersatte med nya. Och inte bara till alla förbrukare, utan även till motor och batterier som var alldeles för kläna i förhållande till sin längd.

När det gäller alla huvudkablar fick vi hjälp av Volvo Penta. De kablar som går mellan till exempel startbatteriet och startmotorn måste vara på minst 70 mm². Detta gäller även jordkabeln mellan motorblocket och startbatteriets minuspol. När det gäller övriga förbrukare ombord har företaget Skyllermarks en riktigt bra lathund för kabeldimensioner på sin hemsida.

Men det är inte bara arean som är viktig i en fritidsbåt, utan även materialet i kablarna. Det här hittar man sällan i byggvaru-

hus eller i elaffärer, utan i båtackhandeln. Numera finns nämligen fintrådiga och förtennade kablar som klarar den fuktiga och marina miljön och som ger ett minimum av spänningsfall.

Effektivare batterier

Men vår renovering av elsystemet i denna gamla Coronet 24 handlar inte bara om nya kablar, utan nästan alla gamla komponenter i elsystemet har bytts ut. Från generator till batterier och strömbrytarpaneler.

Här har det kommit fram mängder av effektiva produkter under senare tid som finns i båtackhandeln. Effektivare generatorer som fördelar laddströmmen automatiskt till de batterier som är i störst behov av laddning. Mindre, men effektivare batterier som klarar djupurladdningar och som kräver ett minimum av underhåll.

Den gamla batteribanken på fem enheter i denna båt kunde ersättas med endast tre – och nu har vi en mycket bättre kapacitet än tidigare.

Smarta paneler

Andra smarta elprylar som finns numera är alla strömbrytarpaneler i olika storlekar och former. Flera har en IP-klass som klarar utvändigt montering.

De färdiga panelerna har strömbrytare, säkringar, lampor och alla anslutningar i en enda enhet. Det enda man behöver göra är att såga upp ett fyrkantigt



PROJEKT CORONET

hål där den skall sitta och ansluta ett par huvudkablar från förbrukningsbatteriet.

Sist, men icke minst, kan det vara bra att installera någon form av instrument som visar hur ström tillförs eller tas ut från batterierna. Och då talar vi inte om en voltmätare som mäter laddspänningen från motorn, utan en amperemätare som ser exakt vad det ”kostar” i strömförbrukning att starta till exempel en pump, kylskåp eller värmare. Eller hur

mycket man ”fyller på” i batterierna när generatoren börjar arbeta eller när man kopplar till landström.

En amperemätare har en shunt som monteras på förbrukningsbatteriets pluspol och den levererar ett plus- eller minusvärde till ett instrument. Det finns flera fabrikat med varierande finesser i båtackhandeln.

I nästa nummer så kommer vi att visa hur man förbättrar sitt färskvattensystem.



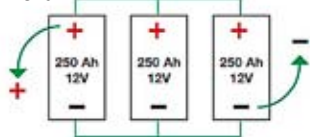
1. Den gamla batteribanken tog upp en stor del av motorrummet i vår Coronet 24. Fem stora ”klumpar” från olika tillverkare och med varierande ålder och kapacitet, kläna kablar, oskyddade batteripoler och en undermålig fastsättning. Så här ser det tyvärr ut i många äldre båtar.



2.

2. Med två nya förbrukningsbatterier på vardera 75 Ah och ett litet startbatteri på 60 Ah, fick vi en fullt tillräcklig batteribank till vår båt. Dagens marinbatterier kostar en hel del, men är i det närmaste underhållsfria, de tar emot laddning snabbare än äldre modeller, de har en mycket låg självurladdning och de klarar djupurladdningar. Startbatterierna har dessutom en hög startström som numera krävs till nyare motorer. Här står samtliga i plastlådor som skall täckas med lock. Denna bild visar även några andra viktiga detaljer i ett elsystem som till exempel förtennade polplintar med flera anslutningar och färgad krympslang över varje kabelsko. Röd för plusledningar och svart för minus.

2a.

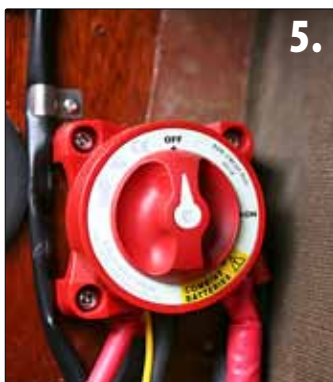


2a. Behöver man flera förbrukningsbatterier i ett system, så skall dessa parallellkopplas för att få samma spänning på till exempel 12 Volt. Pluspolerna kopplas samman, så även minuspolerna på detta sätt. Strömmen till förbrukarna tas sedan ut från en pluspol i systemet och en minuspol.



4.

4. Har man flera batterier i ett system, så bör man installera en elektronisk laddfördelare. Den känner av vilket batteri som behöver laddas och kan sedan skicka strömmen till antingen start- eller förbrukningsbatterierna med ett minimum av spänningsförluster. Den mellersta kabel på dess front kommer från generatoren, de båda andra går till respektive batteri.



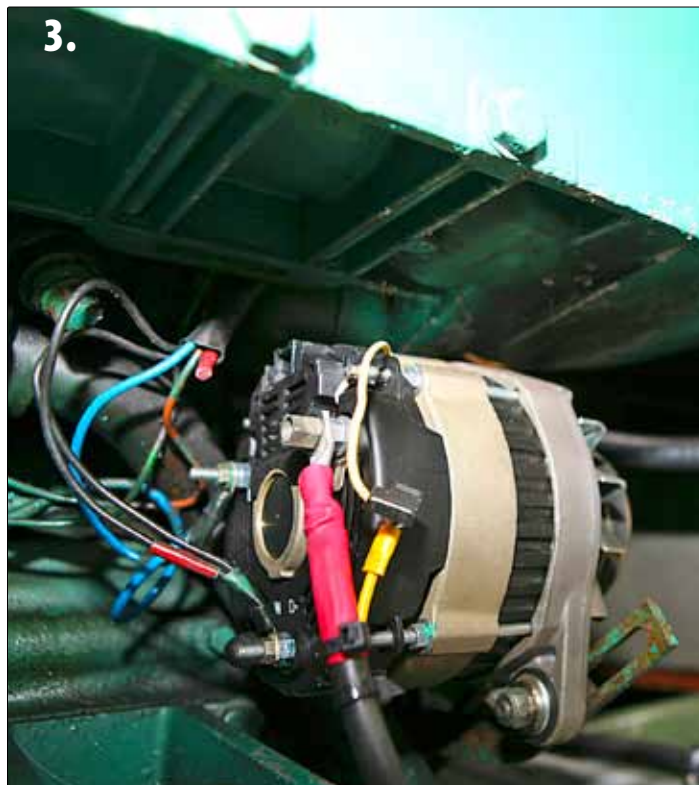
5.

5. De vassaste, marina huvudbrytarna har en konstruktion som leder all ström utan förluster. De finns i olika storlekar för ett eller två batterisystem och med olika kapacitet. Sistnämnda handlar om den höga ström som skall passera brytaren vid motorstart. Vår brytare klarar t ex en startström på 1 000 A under 10 sekunder och en kontinuerlig belastning på hela 350 A. En annan finess med vår modell är att man kan välja läget "Combine" om man vill "låna" lite ström från förbrukningsbatterierna vid motorstart.



6.

6 & 6a. Båtfackhandeln har idag en mängd smarta förbrukningspaneler med strömbrytare, LED-belysning, automatsäkringar och plats för texter. Både vattentäta och andra för "inomhusbruk". Baksidan har en plus- och en minuskna som ansluts till förbrukningsbatteriet, och plusledningen från varje förbrukare trycks fast med ett flatstift. Hur enkelt som helst! ▶



3.

3. "Motorn" i hela elsystemet är generatoren som levererar ström till batterierna. Vår Volvo Penta-diesel är från 1986 och vid denna tid hade man en generator på 30 Ah och senare på 50 Ah. Nu har vi bytt ut även denna mot en starkare som har en kapacitet på 60 Ah. Installationsmått är exakt densamma. Notera den lilla "avkapade" röda kabeln på 6 mm² som tidigare sände iväg laddströmmen till batterierna. Nu har den ersatts med en ny på hela 25 mm².



6a.



7a.



7.

ELINSTALLATION – PRODUKTER OCH KOSTNADER

Produkt	Antal	Ca-pris
Optima startbatteri 50 Ah	1 st	2 495 kr
Optima förbrukningsbatteri 75 Ah	2 st	6 990 kr
Batterilådor	3 st	600 kr
Blue Sea huvudbrytare	1 st	690 kr
Blue Sea strömbrytarpanel	2 st	1 200 kr
Blue Sea säkringsbox	1 st	690 kr
Wema ampere-mätare	1 st	1 535 kr
Skyllermark batterikabelskor	6 st	750 kr
Volvo Penta generator 60 A	1 st	3 625 kr
Volvo Penta laddningsfördelare	1 st	1 487 kr
Elkabel, 2 x 2,5 mm ²	50 m	848 kr
Elkabel, 25 mm ²	11 m	1 140 kr
Elkabel, 50 mm ²	4 m	1 340 kr
Elkabel, 70 mm ²	7 m	2 100 kr
Summa		25 495 kr

Cirkapriser från Micab Lidingö, Odelco och SeaSea-butikerna.

7 & 7a. För att få kontroll över in- och utgående ström kan man montera en amperemätare i elsystemet. Instrumentet placeras förslagsvis vid förarplatsen och givaren (se bild 7a) är en så kallad shunt som monteras mellan förbrukningsbatteriets pluspol och pluskabeln som går till alla förbrukare. I instrumentet får man sedan ett minusvärde när ett antal förbrukare är igång, eller ett plusvärde om batterierna får laddning från motorn eller via extern batteriladdare. ■

MOTORBLOCKET

Två nya utombordare från Honda

Honda Marine lanserar två nya, spännande motorer på 80 hk respektive 100 hk. Motorerna är företagets första med dessa motoreffekter.

Nya BF80 och BF100 sätter nya prestandanivåer inom sina respektive segment tack vare Hondas världsberömda tekniker. Med sin låga vikt och sitt kompakta format levererar dessa nya motorer optimal prestanda i kombination med bästa möjliga bränsleekonomi.

Nya BF80 och BF100 erbjuder en rad olika förbättrade funktioner som gör dem än mer användarvänliga. De är till exempel utrustade med Hondas trolldingkontroll, som möjliggör körning i jämn och låg hastighet genom automatiska justeringar i steg om 50 rpm och de är fullständigt kompatibla med NMEA 2000.

www.honda.se



40 hk elmotor

På branschmässan METS i Amsterdam i november lanserar Torqeedo en elektrisk utombordare på 40 hk. Den kallas 40HP Deep Blue och drivs med ett enda batteri. Den har en batterikapacitet på 13 kWh. Pris knappt 30 000 kr.

www.torqeedo.com



Många tjejer till Volvosteget

Över hälften av deltagarna i den nya årskullen i Volvosteget – Volvokoncernens ettåriga yrkesprogram inom industriproduktion – är tjejer. 400 arbetslösa ungdomar i åldern 18–22 år får möjligheten till en betald utbildning när Volvosteget startar för andra året i rad.

Den andra omgången av utbildningen startade 4 november på 13 fabriker och anläggningar i Sverige. Över hälften av deltagarna, eller 52 procent, är tjejer.

Volvosteget varvar teoretisk utbildning med praktik och innebär en vinstanställning under ett år med avtalsenlig lön för deltagarna. Syftet med Volvosteget är att ge unga en utbildning som gör att de får rätt kompetens och erfarenhet för att kunna ta jobb inom produktion, antingen inom eller utanför Volvokoncernen.

Efter avslutad utbildning får deltagarna ett certifikat som visar på deras kvalifikationer. Volvosteget är ingen garanti för jobb inom Volvokoncernen, men utbildningen ger en stabil grund för ett framtida yrkesliv inom industrin.

www.volvosteget.se

Ny distributör för trimplan

Comstedt är ny distributör för Lectrotab elektriska trimplan, som har livstidsgaranti på cylindern. Lectrotab har ett brett sortiment med cylindrar, trimplan och paneler för att tillgodose de flesta behov. Trimplancylindrarna finns i 12V och 24V utförande samt i förstärkt HD utförande för krävande applikationer. Det finns även en cylinder med kortare slaglängd för trånga installationer. Trimplanen finns i aluminium och rostfritt utförande i en mängd olika storlekar och utföranden.

Trimplanspanelerna finns med eller utan indikering samt en modell med trådlös kommunikation för att underlätta installation.

www.comstedt.se



Avtal om USA-delar till motorer

KGK har tecknat avtal med Hansen Racing, Sveriges största och äldsta importör av reservdelar till USA-bilar, vans och båtmotorer. Utöver tillgången till amerikanska bildelar kommer även KGK:s marina kunder, genom Hansen Racings försorg, att få ett större utbud av reservdelar till inom- och utombordsmotorer.

Suzuki med modernare teknik

Suzukis nya motorer DF175TG och DF150TG kommer att dra fördelar av Suzuki Precision Control (electronic throttle and shift system) för en mjukare och bättre växlingskontroll samt Suzukis Lean Burn Control System för bästa bränsleekonomi. Motorerna kommer att säljas jämsides med de existerande DF175 och DF150 modellerna.

Både DF175TG och DF150TG är kraftfulla maskiner på 129kW (175hk) respektive 110kW (150hk). Det är fyr-cylindriga radmotorer med avancerad teknologi för att ge maximal effekt och bästa bränsleförbrukning.

www.suzukimarin.se





 **swela**
Textile Evolution



Oavsett om du är ute efter nytt båtkapell, sprayhood eller dynor så har swela den perfekta väven för ändamålet. Certifierad enligt OEKO-TEX 100, lång livslängd, väder- samt rötresistent, rivstark och formstabil, färgäkta samt UV skyddet på UPF 50+ är bara några fördelar. Tillverkas i Tyskland.

Erfarenheten från Markilux 37 som varit marknadsledande i fler än 50 år möter innovativa nya kvalitetshöjande egenskaper hos **37 PLUS**. Den klassiska textilkänslan och utseendet har behållits medan alla testvärden höjts för att kunna erbjuda båtkapell i ännu högre kvalitet. Ring 031-29 91 90 för en återförsäljare nära dig.



ASPERÖ HANDELS AB
KVALITET SEDAN 1927

www.aspero.se



POSTTIDNING B

Retur: SBU
af Pontins väg 6
115 21 Stockholm



2 0 3 4 6 2 8 1



MAXI 1300 

Welcome to an experience



maxiyachts.com

AUTHORIZED MAXI YACHTS DEALER:

Yachts for Sail Nordic AB

E-mail: info@maxiyachts.se

Phone: +46 705170345

See Maxi Yacht 1300

at Bot Düsseldorf 2014 Jan 18-26

bot-duesseldorf.com