

# Båtliv



MEMLESTIDNING  
FÖR SVENSKA  
BÅTUNIONEN

NUMMER 4 2014

PRIS 60 KR

## EN UTPOST I SKÄRGÅRDEN

Svenska Högarna väl värt ett besök

### SIGNALER

Båtlivs nyheter

### SMÅ MOTORER

För mindre båtar

### PROJEKT CORONET

Dags för nytt kylsystem

PLUS

SJÖSÄKERHET | ASCHBERG | SBUSIDORNA | SVENSK SEGELSPORT

SEGLA I VÄRMEN

CHARTER

Hyr segelbåt  
i Kroatien

Ösregn!

En perfekt dag för swela kapellväv.

 swela  
Textile Evolution

www.swela.com www.aspero.se

**CRUISER** 33 **37** 41 46 51 56



## Bavarias båtmodeller ger dig mer!

Genom en extremt utvecklad produktionsteknologi bjuder Bavarias modeller på en oslagbar kombination av kvalitet, komfort, sjöegenskaper och prisvärdhet. Bavaria har modeller för alla behov och smaker. Segelbåtsserierna Cruiser och Vision omfattar 8 olika modeller från 33 till 56 fot.

Bavarias Motorbåtsprogram Sport och Virtess omfattar 10 modeller från 29 till 43 fot. Sportserien är öppna sport cruisers med en unik kombination av stor daycruiser och komfortabel bobåt. Finns som Targa och HT modeller. Virtess är de prisvinnande Fly och Coupe modellerna.

Se våra båtar på de flytande mässorna i Henån och Gustavsberg

**SPORT** 29 32 **35** 35 HT 39 39 HT 44 44 HT



[www.bavariasverige.se](http://www.bavariasverige.se)

BAVIA YACHT AB, Stockholm/Värmdö Tel. 08-574 409 90,  
Norrköping motorbåtar Tel. 011-148630 Västervik Tel. 0490-326 20, Orust, Henån Tel. 0304-333 010



# Ett liv som heter båtliv

**INTE SEDAN VI** hade en insändarstorm om att lägga ankare (!) för 20 år sedan har vi fått så många reaktioner som efter förra numrets ledare. Kvinnors roll i båtlivet är verkligen något som engagerar.

De berättelser som vi har fått ta del av kommer att präglade en del av vårt sätt att skriva och kommentera i Båtliv framöver. Åtskilliga mail bekräftar att kvinnor inte tycker att det är mödan värt att försöka förändra de ingrodda könsrollerna i båtlivet. De berättar om kvinnor som inte ens blir tilltalade när familjen ska köpa båt (påminner om vissa bilhandlare), kvinnor som erbjuds tvätta toaletter på båtklubbens städdag medan mångdubbelbelt fler män städar utomhus etc.

Det här tål verkligen att funderas över. Hur gör vi för att båtlivet ska utvecklas

i samma takt som samhället i övrigt? Frågorna berör inte bara kvinnorna i båtlivet utan i minst lika hög grad våra ungdomar, nya svenskar och andra som vi vill ska vara en del av något så bra som båtlivet. Det är, som jag har skrivit flera gånger tidigare, en undervärderad resurs och ett oerhört viktigt andrum för många människor som stressar runt i livet.

Efter en vår full av diskussioner om båtlivets påverkan på miljö, promillegränser och andra tunga frågor känns det skönt att båtsäsongen står för dörren. Ibland känns det som om vissa byråkrater gör allt för att stoppa och krångla till det positiva som båtlivet innebär.

Men det kan de inte. Båtlivet är en folkrörelse, djupt rotad i vår vilja till frihet och gemenskap med familj och vänner. Det spelar ingen roll om ditt båtliv består

av små utflykter i en öppen båt eller om du har en havskryssare och tillbringar hela sommaren i den. Det viktiga är att komma ut på sjön.

Det är dags att ladda batterierna. Ut på sjön – och tag gärna med någon ny!

PS. Om du inte har läst boken "En man som heter Ove" kan den lära oss en del nytt. Även för båtlivet.

**Lars-Åke Redéen**  
Chefredaktör



**CHEFREDAKTÖR OCH ANSVARIG UTGIVARE:** Lars-Åke Redéen, Ö. Vittusg. 36, 371 33 Karlskrona. tel. 0455-297 80, kl. 9-12. E-mail Lars-Åke.Redeen@batliv.se. **SBU:s REDAKTIONSKOMMITTÉ:** Lasse Bengtsson (ordf.), Anne Adre-Isaksson, Bengt Anderhagen, Lars Afzelius, Bo Wernlundh, Mats Göthlin, Cecilia Obitz. **MEDARBETARE:** Anders Sellin, Lars H. Lindén, Roland Brinkberg. **ISSN** 0282-3934 **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:** 141 300 (TS 2013). **ANNONSER:** Chrismark AB, Kristoffer Sturesson, tel. 0709-60 48 11, E-mail Kristoffer.Sturesson@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, 2014. **NÄSTA NUMMER:** 12 september. **OMSLAGSBILD:** Svenska Högarna. Foto: Anders Sellin. **ADRESSÄNDRINGAR:** Gör till din egen båtklubb. **SENASTE NYTT:** www.batliv.se

Båtliv på Facebook: [www.facebook.com/tidningenbatliv](http://www.facebook.com/tidningenbatliv) Båtliv som pdf-tidning: [www.batliv.se/pdf](http://www.batliv.se/pdf) Båtliv på Twitter: [twitter.com/larsakeredeem](https://twitter.com/larsakeredeem)

## Säkerhetsstegar för alla båtar

- ett smartare båtliv



[www.batsystem.se](http://www.batsystem.se) 031-69 03 80

**Båtsystem**  
  
STAINLESS

## Innehåll nr 4/2014



s.6

## Utpost i skärgården

Utposten Svenska Högarna, längst ut i Stockholms skärgård, lockar många i både segel- och motorbåt varje sommar.



s.28

## Båtliv provkör Ryds 588 WA

Ryds 588 Walk Around är en lättdriven och lite annorlunda styrpulpetbåt från den smäländska båttillverkaren.

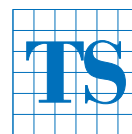


s.64

## Alla kan segla

Svenska Seglarförbundet informerar om aktuella och viktiga händelser under sidorna "Svensk Segelsport".

**10** Båtpolitik och debatt **12** Signaler **24** Böcker **26** Båtliv provar – Viggo X8 **30** Båtliv provar – Agapi 750 **32** Båtracing **38** Segla utomlands **42** SBU-Nyheter **54** Båttorget **58** Sjösäkerhet med Bengt Anderhagen **60** Gör-det-själv – Projekt Coronet **72** Roligare semester – Del 3 **74** Batterier i båten **76** Gör-det-själv – Rengöra teakdäcket **78** Mistluren – insändare



## Mer flyt ...

SJÖASSISTANS

SJÖASSISTANS  
INGÅR I ALLA VÅRA  
BÅTFÖRSÄKRINGAR

Hos oss får du hjälp snabbt, utan krångel. Vi vet nämligen vad som krävs efter nästan 50 år med bara båtförsäkringar.

Därför ingår även Sjöassistans. Du kan också öka tryggheten med tilläggsförsäkring för maskinskada och olycksfall.

## Vill du också ha flyt?

Välkommen till Svenska Sjö.  
Ring 08-541 717 50 eller räkna ut din premie på [svenskasjo.se](http://svenskasjo.se)

 Svenska Sjö

Båtagarnas egen försäkring

# Hjertmans

Nio butiker och Nordens största webshop för båtutrustning



5627-4527 Begränsat antal

**5 790.-**



5627-4528, exkl givare

**6 590.-**

**Fri frakt på Garmin via webshoppen!**

**Garmin 720 - storsäljaren!**

7" Plotter med pekskärm

**Garmin 720s**

Plotter 7" med inbyggd ekolodsmodul

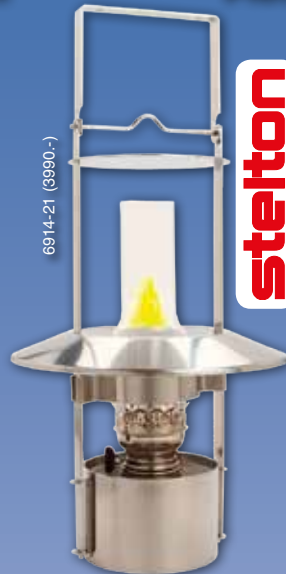


**690.-**

7925 Alltid lägst pris

Inkl lina och pump

**Skitubepaket WASP**



6914-21 (3990.-)

**stelton**

**3 390.-**

**Skeppslykta höjd 43cm**



4791-48 (5490.-)

**4 890.- Isotherm**

**Kylskåp 49 liter 12V - strömsnålt!**



Lackad plywoodurk

7910-276 Alltid lägst pris!

**3 990.-**

**270cm · Max 9,9hk  
Tre vuxna + ett barn**



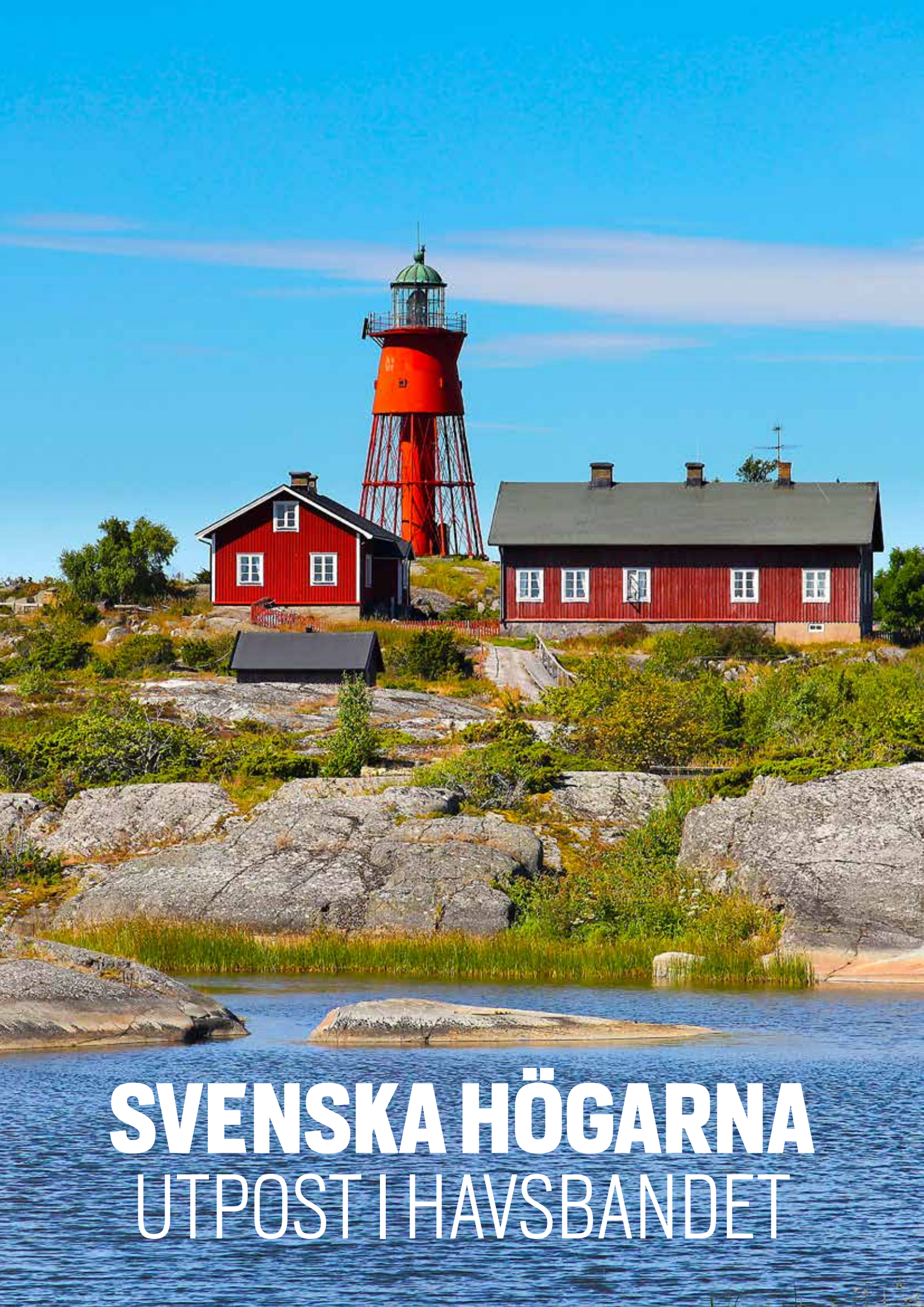
4638-1 (5590.-)

**4 490.-**

**Gasolspis SMEW  
Två brännare + ugn med grillfunktion**

Limhamn · Helsingborg · Göteborg · Stenungsund · Västerås · Karlstad · Bromma · Uppsala · Sundsvall

Gäller till den 30/6-2014 · [www.hjertmans.se](http://www.hjertmans.se) · 060-64 17 00



# SVENSKA HÖGARNA UTPOST I HAVSBANDET



Maria Wahlberg-Sörman njuter av solvarma klippor på Svenska Högarna och berättar att det här är hennes första segeltur förutom ett seglarläger i 12-årsåldern. Hon tycker att det verkligen är en stor naturupplevelse att få komma ut hit.

Allra längst ut i Stockholms skärgård ligger Svenska Högarna. Det är en yttersta utpost i skärgården innan det öppna havet tar vid. Text & foto: Anders Sellin

**SVENSKA HÖGARNAN HAR** en lång historia med bland annat fiske som har förekommit här ända sedan 1400-talet. Fortfarande finns här två familjer bofasta på Sveriges mest isolerade bebodda ö och ett tusental fritidsbåtar tar sig hit varje sommar för att få uppleva denna mycket mäktiga plats.

Det är länge sedan båtfolket seglade till Svenska Högarna med Sjöfartsverkets blåa kort i skala 1:50 000 och med Åke Janhems bok Arholma-Landsort i knät. Idag är det GPS med plotter och Hydrographics special sjökort i skala 1:10 000 och ibland 1:3 000 som hjälper oss hit.

När vi glider in mot Svenska Högarna måste vi fundera på om vi skulle klara oss utan GPS:en? Förmodligen bra, kommer vi fram till, men det skulle ta mycket längre tid. Att platsen är svår att angöra bevisas av att

man kunde få lots på Svenska Högarna redan på 1700-talet.

Väl framme vid Svenska Högarna möter vi Maria Wahlberg-Sörman. Hon har seglat hit med sin man och sin bror med sambo i broderns Maxi 77.

– Det är första gången jag är ute och seglar förutom ett seglarläger vid tolvårsåldern, berättar hon. Maria ville verkligen komma längst ut i skärgården och hade hört talas om fyren härute.

– Nu är jag verkligen glad att vi kom hit. Skärgårdsmiljön är fantastisk och lugnet härute likaså. Båtlivet är trångt men härligt

och en enorm naturupplevelse. Jag älskar att färdas med segel, känna trycket i båten när vinden tar i och att känna naturkrafterna. Färden i sig är härlig och det finns inget tvång på att man måste komma till ett visst ställe. Om det sen blir egen båt efter den här upplevelsen får vi se, säger Maria.

**SKÄRGÅRDSSTIFTELSEN HAR** förvaltningsansvar för Svenska Högarna och till sin hjälp har de två tillsynsfamiljer som bor härute. På väg upp till fyren möter vi Alf Anderin, som tillsammans med Sarah och deras tre barn är en av tillsynsfamiljerna och bor här under stora delar av året.

– Över 1 000 båtar kommer hit varje sommar, men det är klart färre sjöräddningsinsatser nu jämfört med när vi började här. I de flesta fallen var vi ju bara ute och letade efter folk som glömt bort eller inte

**”Jag älskar att färdas med segel.”**



Alf Anderin är tillsynsman på Svenska Högarna och är mer eller mindre uppvuxen här. Hans far var tillsynsman här under hela hans uppväxt och bor fortfarande på ön även om han idag är pensionär. Arbetsuppgifterna är många och omväxlande med uppdrag från SMHI, Länsstyrelsen och självklart alla toatunnor som skall tömmas, fyren inte att förglömma som också kräver tillsyn.

haft möjlighet att höra av sig. Tack vare mobiltelefonerna, som har gjort det enklare att hålla kontakten och larma, har de fallen i princip försvunnit helt. Ändå upplever vi inte att det är mer oerfarna som kommer ut hit. Men de mindre båtarna som var vanliga förr, typ större roddbåtar med utombordare har försvunnit nästan helt härute, berättar Alf.

– Variationen i antalet besökare beror uteslutande på vädret. Är det en fin sommar med lugnt väder har vi fler besökande. När det varit soligt och lugnt ett par dagar så börjar folk våga sig ut. Dessutom är det många som kommer hit och gör ett lunchstopp och tar en promenad och sedan åker vidare. Generellt så är båtfolket fascinerade av ytter-skärgården och det finns lite av upptäckare-känsla härute. Här kommer de inte att hamna i någon turistfälla, skrattar Alf Anderin.

**FYREN, EN KLASSISK** Heidenstammare, är den givna attraktionen på Svenska Högarna. Den är alltid öppen och ett bidrag vid ett besök är alltid välkommet. Edward Sjöbloms stiftelse äger fyren och ser till att den lyser. Stiftelsen bildades 1993 då Sjöfartsverket inte längre hade nytta av fyren och ville riva den.

Efter protester med bland annat namninsamlingar beslutade sig Sjöfartsverket för att renovera fyren och sedan överlämna den till Edward Sjöbloms stiftelse. Fortfarande beta-

lar Sjöfartsverket en mindre del för fyrens drift men det mesta kommer från gåvor och ideella insatser.

Norr om fyren ligger en kyrkogård med anor från 1600-talet och alldeles bredvid den ett par trojeborgar eller labyrinter. Sägner gör gällande att den som lyckas lösa labyrinten får god fiskelycka.

**SVENSKA HÖGARNÄR** också en välkänd fågel-lokal och många ornitologer lockas hit varje år. Här finns fåglar som normalt är sällsynta i Stockholms skärgård som tordmule, labb och sillgrissla.

Ögruppen är också rastplats för flyttfåglar som rödhake, kungsfågel och taltrast som under flyttningstider kan ses i tusentals. Här finns ingen räv eller ingen mink, vilket gynnar fågellivet.

På Svenska Högarna lägger man sig på östra sidan av Storön. Ett smalt sund med inlopp från norr löper utefter Storöns östligaste del.

En bit in i sundet finns en liten träbrygga att lägga sig vid men det går också bra att lägga sig vid klipporna. Det är djupt men smalt i sundet. Man ligger relativt skyddat här. Vid nordliga vindar går det även att lägga sig på södra sidan av Storön men här kan förkomma sjöhävning även efter långa perioder av väldigt lugnt väder. ☺



Vid kyrkogården finns ett par trojeborgar eller labyrinter och i alla fall en av dem antas vara flera hundra år gammal. Sägner säger att de byggdes för att få god fiskelycka.

## Svenska Högarna

N 65° 1,59, N 21° 33,59 E



Svenska Högarna ligger 19 Nm från närmaste fastlandsförbindelse och saknar reguljär båttrafik. Det är ett 105 ha stort naturreservat som förvaltas av Skärgårdsstiftelsen. Vill man övernatta finns det bodar vid inre hamnen. Vid fyrplatsen finns en informationsbod. Tortoalett med sopbod finns på Storön.



# En bra båtförsäkring till rätt pris!

## Ett bättre villkor för motor- och segelbåtar.

Extra förmånligt vid förvaring i nattbevakad hamn.

Hos oss är du även välkommen att försäkra din vattenskoter.



Kontakta oss gärna på 0911-181 40 eller besök  
[www.forsakringsproduktion.se](http://www.forsakringsproduktion.se)

FÖRSÄKRINGS  
PRODUKTION  
— I SVERIGE —



## BOATHANDLING SYSTEMS

Öppna Vary på Orust 22-24 aug  
Allt på Sjön i Gustavsberg 29-31 aug  
VI FINNS PÅ



### NYA PRODUKTER HOS OSS

Till hösten utökar vi vårt sortiment med ej egentillverkade produkter. Bland annat helt galvaniserade stöttor i flera olika storlekar för både motorbåt och segelbåt.



Läs mer på [www.gcboathandling.com](http://www.gcboathandling.com)



### G-C-Trailer

CE-märkt. Maxlast 15 ton.  
Varmgalvaniserad.

#### TYRESÖBOCKEN



MADE IN SWEDEN



TYRESÖSTÖTTAN

#### TYRESÖVAGGAN



Styrdon G-C Trailer



Ställbara, demonterbara • Material – stål • Flera återförsäljare  
För hela vårt sortiment och mer information – kontakta oss eller gå in på vår hemsida

MASKINFABRIKEN G-C AB • THULEVÄGEN 18, TYRESÖ • TEL 08-712 50 90 • [WWW.TYRESOVAGGAN.SE](http://WWW.TYRESOVAGGAN.SE)



# Toatömning och Transportstyrelsen

Transportstyrelsen (TS) vill införa tillsyn för fritidsbåthamnarnas avfallsplaner. Tillsynen som blir avgiftsbelagd ska i huvudsak ske med så kallad papperstillsyn och gälla enbart toatömning. Text: Lasse Bengtsson



## SAMTIDIGT HAR LANDETS

kommuner tillsynen av hamnarnas övriga avfall. Kritiken växer nu från båtorganisationerna som menar att TS inte är den lämpliga instansen – kommunerna med sin lokalkännedom kan bättre gripa in och rätta till eventuella problem. De stora båtorganisationerna har heller inte fått vara remissinstanser

Från Transportstyrelsens sida hävdas att flera kommuner saknar möjligheter till en bra kontroll och att det därför är bättre om detta sker centralt.

Myndigheten tänker debitera sin avgift enligt så kallad löpande räkning – det blir inte fråga om några avgifter. Inte heller är det meningen att TS tjänstemän ska resa runt i båthamnarna.

**EFTERSOM TS INTE** själv kan kontrollera hur bra båthamnarna sköter sig litar man på att missnöjda båtägare som inte kan tömma sina tankar ska anmäla detta till



Transportstyrelsen kan börja inspektera fritidsbåtshamnarna. Bilden är från Amundön, som ligger söder om Göteborg.

Transportstyrelsen. Från och med den första april nästa år kommer TS därför att lägga upp

särskild mailadress på nätet där den som vill klaga kan anmäla detta direkt till myndigheten.

TS har också möjlighet att straffa hamnar som inte sköter sig. I värsta fall kan detta bli mycket kännbara böter enligt principen att böterna ska vara högre än vad skulle ha kostat att genomföra åtgärder för toatömningen i hamnen.

Inom TS tillämpar man den så kallade självkostnadsprincipen. Detta innebär att verksamheten inte ska ge någon vinst utan bara ha kostnadstäckning. Trots detta debiterar myndigheten 1 400 kr per timme för sina olika förrättningar. Det kan därför snabbt bli höga kostnader för den hamn som inte vill samarbeta.

**DET HAR SEDAN** flera år varit obligatoriskt för alla hamnar att upprätta avfallshanteringsplaner men då ingen kontrollerat om detta blivit genomfört är det idag många hamnar som saknar en sådan plan. Transportstyrelsen har där lagt ut en mall på nätet där hamnansvariga kan fylla sina uppgifter och sända dem direkt till TS. ☘

## Krångel och ökade kostnader hos fartygsregistret

**DET ÄR BÅDE** dyrt och synnerligen krångligt att registrera sin båt i fartygsregistret. Det här har blivit ett hinder för båtägare som behöver ha registrering.

Allt färre båtar väljer idag att registrera sin båt i fartygsregistret – det gäller till exempel taxibåtar och sådana som är kortare än 12 m. Anledningarna är flera, men de främsta är ökad byråkrati och allt mer krångel.

Båtliv har för en läsares räkning studerat problemen närmare. Båtägaren hade tänkt sig att under några sommarmånader använda sin fina båt som sjötaxi i en hamn i norra Sverige. Han kontaktade Transportstyrelsen (TS) och fick där besked att det inledningsvis skulle kosta honom

11 200 kr. Därtill kommer en årlig avgift till registret.

Då det inte fanns en chans att köra in detta plus övriga kostnader i hans verksamhet fick han avstå från sina planer.

**BÅTLIV HAR KONTAKTAT** TS för att ta reda varför avgifterna är så höga. Det första beskedet var att myndigheten har beslutat att sänka priset till 9 500 kr, men att det också var en hel del arbete med en sådan här registrering.

Vi har fått en lista på de åtgärder som TS anser måste göras i ett sådant här fall. Den listan ser ut så här:

– Ta emot och granska ansökan.  
– Kontrollera om komplettering krävs.

– Eventuellt begära komplettering (behövs oftast) ibland upprepade gånger på grund av att sökande inte kommer in med begärda kompletteringar.

– Utförande av vissa kontroller mot andra myndigheter, till exempel firmateckningsrätt och att personen är svensk medborgare.

– Kontrollera yrkesfiskelicens när distriktbeteckning ska tilldelas.

– Kontrollera att det finns båtbevis.

– Kontrollera om sökanden ska ha nationalitetsbevis.

– Föra in båten i registret.

– Skrivna bevis och dagbok över registreringen.

– Utfärda eventuella dokument (till exempel nationalitetsbevis).

– Göra ett debiteringsunderlag.

– Översända det aktuella ärendet

till en granskare.

– Fatta beslut i ärendet.

– Skicka debiteringsunderlaget till ekonomiavdelningen.

– Arkivera.

**I ÖVRIGT INGÅR** bland annat fördelade overheadkostnader för IT-stöd och arbetsplatser.

Den noggranna indelningen av de olika momenten ska ha att göra med det faktum att Transportstyrelsens verksamhet ska vara avgiftsfinansierad, det vill säga ske till självkostnadspris.

Båtliv förstår att det inte blev någon sjötaxi där uppe i norr...

Processen ovan gäller alla båtar som ska registreras i fartygsregistret.

Text: Lasse Bengtsson



## Självkostnad var ordet

**TRANSPORTSTYRELSEN I SVERIGE** ska driva sin verksamhet finansierad av avgifter. Det ska, säger dom, ske enligt självkostnadsprincipen.

Förlåt, men vad tusan är detta för nån sorts princip? Transportstyrelsen (TS) har själv bestämt att det kostar 1 400 kr per timme när deras tjänstemän ska göra något.

Därmed menas att det kostar TS samma summa, eller hur? Observera att timkostnaden är den samma oavsett vad det är för förrättning TS-mannen utför.

Lägger man därtill att alla resor, uppehålle, måltider med mera debiteras särskilt vid uppdrag förstår man att det lätt rusar iväg med kronorna.

Fast detta är förstås inte hela sanningen. Det är konstigare än så...

Varje år får TS en påse pengar från staten – runt 100 Mkr. Men det är bara ett lån. Vid årets slut ska TS betala tillbaka alltsammans. Pengapåsen ska så att säga fixa driften under året och återbetalningen ska ske med de pengar TS drar in på olika avgifter. Det enda TS får behålla är de pengar som utgör självkostnaden. Självkostnaden bör då vara just det – faktiska kostnader utan påslag.

Man kan undra om 1 400 kr i timmen rätt över är en självkostnad? Ingen mer än TS vet och vi lär inte få veta det heller.

Man kan undra vem som bestämmer vad saker och ting kostar inom TS...

Saken blir inte bättre när samma TS får för sig att nu ska minsann alla båthamnar kollas. Bakgrunden är förstås toatömningsförbudet. För att klara tillsynen av detta vill TS göra det så att säga brev-vägen. Det handlar om tillsyn av hamnarnas avfallshanteringsplaner och denna ska göras "löpande", det vill säga återkommande.

Men att skriva brev kostar förstås – 1 400 per timme.

Alltså, då inför vi en ny avgift, denna gång med så kallad löpande räkning. Därmed blir det ännu svårare för båtklubbar, marinor och andra hamnägare att ha koll på kostnaderna.

TS bestämmer ju själv – enligt självkostnadsprincipen och på löpande räkning – vad denna avgift ska gå lös på.

Tänk på att en sådan tillsyn för de lite större hamnarna bokstavligen kostar skjortan. Plus en väl tilltagen årsavgift.

Ju mera man tittar på det här, desto mera frustrerad blir man. Jag kan inte släppa tanken på att detta luktar godtycke. För det kan väl inte bara vara fråga om okunskap? Transportstyrelsen avser till en början främst att följa upp klagomål på hamnar med dåliga tömningsmöjligheter.

**FRÅN DET ENA** till det andra; i min förra krönika, den om sjömannens språk, blev det tydligen lite förvirring. Är en knop en knut?

Låt mig bara säga så här; hade en landkrabba satt namn på fart till sjöss hade vi susat fram i 10 knutar... Förr i tiden mätte man fart till sjöss genom att låta en så kallad skädda dra ut en lina samtidigt som man mätte tiden med ett timglas. När sanden runnit ned ruckte i linan, skäddan slutade dra ut lina och så räknade man antalet knopar (knutar) på linan. Ju flera, desto högre fart...

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

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

15 000 artiklar online!

# ALLT FÖR DIN BÅT – PRISVÄRT OCH SNABBT!

**awn**  
Alles an Bord

APRIL  
SUPER-TASCHE –  
SUPER-PREIS!  
89€

AWN...  
139,99 €

AWN...  
14,99 €

AWN...  
899,00 €

AWN...  
92,99 €

AWN...  
799,00 €

www.awn24.se  
+46 812 41 03 40

Fantastiskt urval av båtartiklar  
Bästa kvalitet till förmånliga priser  
Snabb leverans  
Enkel och säker betalning

Dra nytta av erfarenheten hos Tysklands  
äldsta leverantör av båt- och yachtutrustning!

**awn**  
a.w.niemeyer  
**Allt ombord**

Din leverantör av båt- och  
yachtutrustning sedan 1745



## Göta kanal satsar inför båtsäsongen

**GÖTA KANAL HAR** storsatsat inför årets båtsäsong. Sträckan Mem-Norsholm, som drabbades av ett jordskred i vår, är öppen igen. Borensbergs gästhamn har byggts ut och det finns fler upplevelser för barnfamiljer.

En av sommarens största nyheter längs Göta kanal är just utbyggnaden av gästhamnen i Borensberg. Göta kanalbolag satsar 15 Mkr på att omvandla ett vackert gammalt magasin till en toppmodern gästhamnsservice samt kafé, butik och turistbyrå.

Till säsongen utkommer Göta kanalappen på engelska och tyska. Appen är redan inarbetad för svenska båt-gäster och innehåller information, som är praktisk under en kanalfärd: gästhamnar, service, mat, slussar och broar, passagerarbåtarnas position, m m.

– Cirka 30 procent av våra fritidsbåtar på Göta kanal är utländska. Nu får de bättre information under sin kanalresa, säger Anders Donlau.

Göta kanal är öppen 5 maj–28 september.

[www.gotakanal.se](http://www.gotakanal.se)



## Låsbara spännband

**LÅSBARA SPÄNNBAND SÄKRAR** inte bara lasten för transport utan även för stöld. Invävd i remmen finns två 2,4 mm rostfria stålkablar. Ett effektivt hinder mot knivar och tänger i händerna på klämfingriga. Spännbanden finns i tre olika längder och säljs i 2-pack. Pris från 599 kr.

[www.overlander.se](http://www.overlander.se)

## Sanningar om solen

**SOLEN KAN BIDRA** till vår mentala hälsa och hjälpa kroppen producera D-vitamin. Men när vi bränner oss så ökar risken för att utveckla exempelvis hudcancer.

Ju oftare och svårare vi bränner oss, desto större är risken att vi inte kan reparera skadorna. Skydda dig genom att undvika att bränna dig och undvik överdriven solexponering. Lär känna din hud och ha koll på förändringar.

[www.euromelanoma.org/sweden/home-1](http://www.euromelanoma.org/sweden/home-1)



Strömstad har utsetts till Årets Båtkommun 2014.

# Strömstad Årets Båtkommun

Strömstad är Årets Båtkommun 2014. Det är resultatet av en riksomfattande undersökning som Sweboat, Båtbranschens riksförbund, låtit göra. Argumentet var "Stort kommunalt engagemang garanti för båtlivet".



### – STRÖMSTADS KOMMUN

visar ett stort engagemang och en vilja att hela tiden förbättra förutsättningarna för kommunens invånare att ha egen båt. Här är den kommunala satsningen en garanti för att båtlivet fungerar bra, säger Mats Eriksson, vd för Sweboat.

Undersökningen visar att Strömstad skapar goda möjligheter för kommunens invånare att ha båt. Kommunen investerar löpande i underhåll och uppgradering av sina brygganläggningar med totalt 1 700 båtplatser och tar därigenom ansvar för tillgång, kvalitet och säkerhet. Miljö-satsningarna omfattar spolplattor för båtbotenvätt, pumpanläggningar för mottagning av toalettavfall och miljöstationer.

Båtplatser är mycket attraktiva i en kommun med Strömstads läge och andelen kommuninvånare och sommarboende som vill ha egen båt är hög. Med åtgärder som gjort att kötiden till en kommunal båtplats börjat förkortas och planer på hur kön ska kunna kortas ytterligare tar Strömstad nu steget till förstaplatsen.

**I UNDERSÖKNINGEN FICK** kommuner, båtklubbar och privata aktörer svara på frågor om bland annat kostnader och kötider, service i anslutning till hamnar och förekomst av miljöstationer, båtbotenvättar och pumpanläggningar för toalettavfall.

Kommunernas förvaltningar ombads dessutom att redovisa för investeringar och olika

utvecklingsprojekt för båtlivet.

Närmast efter Strömstad på kommunrankningen placerade sig i år Söderhamn och Västerås, som också gör gedigna satsningar för att ge sina invånare möjlighet till ett rikt båtliv. ☺

### Tio i topp

- 1 Strömstad (4)
- 2 Söderhamn (6)
- 3 Västerås (9)
- 4 Nynäshamn (2)
- 5 Sotenäs (11)
- 6 Karlshamn (20)
- 7 Gotland (7)
- 8 Mariestad (3)
- 9 Härnösand (NY)
- 10 Norrköping (1)

(förra årets placeringar i parentes.)

## RIB-båtsförare struntade i dödmansgrepp

**EN RIB-BÅTSFÖRARE HAR** dömts till böter för vårdslöshet i sjötrafik av sjödomstolen vid Stockholms tingsrätt. Mannen hade kört fort i hög sjö och kastats överbord medan RIB-båten med oförminskad fart rände upp på land.

Sjödomstolen dömde mannen för att han inte använt det dödmansgrepp som fanns till båtens motor. Tillsammans med den höga farten visade föraren därmed en oaksamhet som inte kan betraktas som ringa. Rätten konstaterar också att föraren

var medveten om den rekommendation som gäller för användandet av "dödmansgrepp" och vikten av att använda den. Enligt åklagaren måste mannen ha brutit i gott sjömanskap till förekommade av sjöolycka.

Lasse Bengtsson

# HONDA

The Power of Dreams

## Honda Marine fyller 50 år!

Jubileumspriser\* på alla våra fyrtakts utombordsmotorer.

Samtliga Honda fyrtaktsutombordare har de effektivaste systemen och tekniska lösningarna för sitt effektområde så att du alltid får bästa fart och prestanda, vilken motorstorlek du än väljer - vid alla varvtal.

Honda VTEC (variabla ventillyft och ventiltider), ger maximal motorprestanda för de större motorerna. Med programmerad bränsleinsprutning (PGM-FI) får du en överlägsen förbränningskontroll, förbättrad bränsleekonomi och förbättrad startprestanda.

[www.hondamarine.se](http://www.hondamarine.se)

Utrustningen är varierande per modell.



**Jubileums-  
priser!**

**19 900 kr**

BF8 (Ord pris 25 900 kr)

**59 900 kr**

BF50 (Ord pris 74 900 kr)

**99 900 kr**

BF100 (Ord pris 116 900 kr)



**HONDA**  
**MARINE**



\*Med reservation för slutförsäljning. Jubileumspriserna gäller t o m 31/7 -14.



HELT NYA

# 600

S E R I E N

När skärmstorleken inte är allt men avancerade funktioner är ett måste, är det smart att investera i 600 Serien. Med en otroligt tydlig HD-skärm, är det en prisvärd och perfekt lösning. Valen är många, Imaging Sonar, SwitchFire Ekolod och GPS kartografi.



Side Imaging



Down Imaging



SwitchFire



DualBeam PLUS



Intern

**HD**

480 X 640 V | 5" DISPLAY

Ger ljusa kristallklara bilder för tydlig visning i skarpt solljus.

**PRESTANDA - TRYGGHET - KVALITET!**

## NYA DF25A/30A

- Lättast i klassen!
- Lean Burn
- Elektronisk bränsleinsprutning

Läs mer på  
[www.comstedt.se](http://www.comstedt.se)

Way of Life!

[www.suzukimarin.se](http://www.suzukimarin.se)



Grynnan vid Risö märks ut. Foto: Andreas Johansson (Transportstyrelsen).



## Sail Öland – Ny butik

**SAIL ÖLAND** är ett nystartat företag som har inriktning på butiksförsäljning av sjökläder från Helly Hansen och det egna märket Sail Öland samt båtinteriör från Stikkan design. Sail Öland öppnar sin sommarbutik i en av sjöbodarna i Byxelkroks gästhamn i juni. [www.sailoland.se](http://www.sailoland.se)

# Risö-grynnan äntligen utmärkt

Många fritidsbåtägare som färdats i S:t Annas skärgård utanför Söderköping i Östergötland känner till grundet "Risö-grynnan".

**HÄR HAR DET** inträffat såväl tillbud som olyckor när båtar gått på grund. Men nu har Risö-grynnan få en egen prick, för att förhindra fler grundstötningar.

Transportstyrelsen, Sjöfartsverket och Stockholm radio har de senaste tre åren haft en tävling kallad "Ökända grund", där allmänheten uppmanats att rapportera ökända och välbesökta grund. Det handlar om platser där många går på grund och där alla med lokalkännedom vet att det är besvärligt.

Ett av de ökända grund som rapporterats in till tävlingen är

den så kallade Risö-grynnan, öster om Ormöarna på Aspöjafjärden vid tillfarleden mellan Arkösund och Västervik ("Sjö-4:an"). Grundet har haft många påhälsningar under åren eftersom det ligger i närheten av den mycket populära natthamnen vid Risö. Det har lett till både person- och materialskador.

- Vi har fått flera bidrag i tävlingen som pekat på att förbättrad utmärkning skulle hindra många olyckor och tillbud. Därför rekommenderade vi de olika intressenter som har med Risö-grynnan att göra att märka ut grundet, säger Lars-Göran

Nyström, sjösäkerhetssamordnare på Transportstyrelsen.

Utmärkningen av Risö-grynnan skedde 15 maj. Med vid utmärkningen var bland andra två av rapportörerna av grundet till tävlingen Ökända grund, Eva Tingvall och Lena Falk.

- Grundet ligger alldeles i närheten av en väldigt populär natthamn och det är många fler än jag som gått på grynnan. Det är mycket svårt att upptäcka när det glittrar i vattnet, säger Eva Tingvall.

- Nu slipper jag och övriga "seglarfolk" var oroliga för att gå på grundet. ☺



## Ensamsegling jorden runt med 22-fotare

**EN MAXUS 22** med skeppare Szymon Kuczynski startar ensamseglingen jorden runt från Kanarieöarna i höst. Den planerade ruten för Szymon är att korsa Atlanten till Karibien, vidare till Panama, genom Torres sund, vidare mot Godahoppssudden, åter Atlanten och att vara tillbaka till Kanarieöarna 2016.

Maxus 22 är en ny modell från Northman lanserad 2013 och är ritad av Jacek Daszkiewicz. Båten utrustas med dubbla roder, förstärkt rigg, nödutgång via akterspegeln, navigationsbord samt ytterligare säkerhetsutrustning som till exempel EPIRB, AIS, GPS, räddningsflotte och VHF.

[www.dynamicsyachts.se](http://www.dynamicsyachts.se)

## Ny marin serie

**GARMIN HAR PRESENTERAT** GNX 20 och GNX 21 – de senaste tillskotten i Garmins marina segment. Instrumenten är optimala för både segel- och motorbåt med sina helt anpassningsbara displayer och låga strömförbrukning.

GNX 20 och GNX 21 har en 4-tums, monokrom skärm som kan visa fler än 50 marina parametrar inklusive djup, fart, vind, och navigationsdata. GNX 20 har svarta siffror på vit bakgrund, och GNX 21 har vita siffror på svart bakgrund.

Pris 3 899 kr respektive 4 299 kr. [www.garmin.se](http://www.garmin.se)



## Byteshandel på nätet

**TRADLY ÄR EN** ny sajt för byteshandel. Båtägare och andra kan testa den gratis i sommar.

[www.tradly.com/batliv](http://www.tradly.com/batliv)



## Myggnät med sugpropp

**HÄR ÄR ETT** skydd som håller myggorna ute från båten. Det monteras enkelt med två sugproppar på portlighten eller fönstret.

Myggnätet är finmaskigt för att hålla små insekter och knott utanför. Passar upp till 650 x 200 mm innermått. Pris 225 kr.

[www.waterlinedesign.se](http://www.waterlinedesign.se)



## Nautiska smycken

**SVENSKA MARIS SAL** (havssalt på latin) tillverkar sportiga smycken i marin stil för hand på Hönö i Göteborgs skärgård. Produkterna säljs via Etsy.

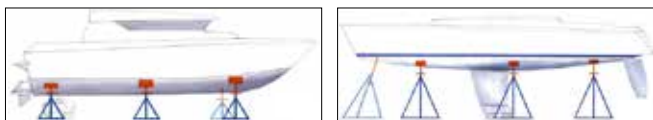
Bakom varumärket står den grafiska designern och sportdykarinstruktören Maria Johansson Bayindir. Alla produkter är tillverkade för hand av högsta kvalitet med material.

[www.byMarisSal.etsy.com](http://www.byMarisSal.etsy.com)

# Vi har fått hjälp!



Seaquip är specialister på båtupptagning med hydraulvagn och kran. Våra båtstöttor är marknadens bästa och passar till alla båttyper utan begränsningar i vikt och längd.



- Flexibel och rationell båthantering •
- Säkrare arbetsmiljö •
- CE-märkta & marknadsledande sedan 1954 •
- Lättstaplade för en prydlig hamnplan •
- Frigör nya förvarings/parkeringsytor •
- Varmgalvaniserad eller doppmålad blå •



## Passar alla båtar och skrovformer!



**Köp Originalen!**



Vi hjälper gärna er att organisera, kontakta oss!

**SEAQUIP**

Djurö Båtvarv · [www.seaquip.se](http://www.seaquip.se) · +46 8 571 504 28

## ÅF Inshore Race 2014 – kappsegling för alla

ÅF INSHORE RACE kappseglas i år som en ren inomskärssegling med start och mål lördag 28 juni på Stockholms ström. Seglare, som inte är bortskämda med stor publik och uppmärksamhet, får nu tävla inför 10 000-tals åskådare. Och på kvällen kommer de bästa att hyllas med fina priser på Skeppsholmens scen inför stor publik.

Arrangörsklubben KSSS kommer att bestämma en bana efter väder och vindprognos. Men båtarna kommer att starta runt lunchtid och segla ut förbi Nackas stränder och tillbaka till city efter några timmar.



Foto: Oskar Kihlberg.

ÅF Inshore Race avgörs dagen innan starten av "stora" ÅF Offshore Race (f.d. Gotland Runt) och kan ses som en uppvärmning eller prolog inför söndagen.

<http://www.ksss.se/AFOR/AF-Inshore-Race-2014/>



## Vikbart vinschhandtag

**JAN SMEDE HAR** konstruerat ett nytt, vikbart vinschhandtag. Han tog ett av sina vinschhandtag och kapade det med en sned snittyta nära vridcentrum. Sedan skruvade han fast två skänklar, en på vardera sidan, och skapade ett handtag med en horisontell led, likt ett gångjärn. Det vikbara handtaget kunde nu ställas rakt upp och skapa möjlighet att lägga linan kring vinschtrumman. Men genom att vinkla handtaget lite till kunde en rörelse skapas som påverkade låset så att handtaget med en hand lätt kunde lyftas rakt upp.

[jan.smede@gmail.com](mailto:jan.smede@gmail.com)

## Navionics nyheter

**BASERADE PÅ SJÖFARTSVERKET** (Swedish Maritime Administration) samt Hydrographica, finns nu senaste kartografi för Sverige tillgängligt. Kombinationen av senaste S57 Data från Sjöfartsverket och uppdaterad Hydrographica data, försäkras Navionics att man använder marknadens bästa källor som finns tillgängliga. I tillägg, har Navionics också sett över presentationen för att visa kritisk data i olika zoom nivåer.

De nya sjökorten Navionics+, Platinum+, och Gold, kan enkelt dateras upp, och ger tolv månaders fria uppdateringar under förutsättning att Freshest Data har aktiverats. Gold och Platinum+ kan uppdateras online.

[www.navionics.com](http://www.navionics.com)

## Nya specialsjökort

**HYDROGRAPHICA KOMMER VARJE** år ut med nya specialsjökort. I år är utgivningen fördelad på Stockholms skärgård och Vänern.

I Stockholms skärgård har sjökortsportföljen över södra ytter-skärgården utvidgats ytterligare ett steg norrut mot Runmarö, i och med årets två nya kort 615-13 Runmarö Vidskären och 615-14 Rågskär. De nya korten öppnar många färdvägar som tidigare verkat svårnavigerade men som egentligen inte är det. Ytterligare två kort är planerade till 2015 i samma område.

I norra Vänern har Hydrographicas flitiga Vänerfilial skapat ett helt nytt båtsportkort 132-01 över den grunduppfyllda och svårnavigerade skärgården mellan Karlstad och Kristinehamn. Kortet är 12-sidigt i traditionellt spiralbundet A3-format men med Hydrographicas detaljerade sjökortsskala 1:10 000.

[www.hydrographica.se](http://www.hydrographica.se)



## Uppdaterad båtmodell

**LINDER ARKIP 460** har fått en uppdaterad pulpet med djupare, aluminiumpaneler, plats för infälld 7 tumms skärm, infällda reglage och mugghållare. Även vänsterpulpeten är ny.

Fördäcket har fått utökade förvaringsmöjligheter och båten har fått både nya LED-lanternor och ny stripning. Pris 104 700 kr.

Förändringarna gäller även Linder Sportsman 445 Catch och Max, som både har fått ny pulpet och stripning.

[www.linder.se](http://www.linder.se)



# Märkning med DNA

**STÖLDSKYDDSMÄRKNING MED DNA** har blivit allt vanligare. Det är effektivt och ger en spårbarhet som avskräcker kriminella, enligt polisen.

Tekniken har funnits länge och har de senaste åren uppmärksammats i Sverige. Det handlar om att märka gods med MärkDNA, som polisen kan upptäcka genom UV-ljus.

Polisen i Stockholms län har utrustat polisbilar, godsspangrupper, hittegodsenheter och sjöpolisen har utrustat sina bilar och båtar med UV-lampor för att kunna söka efter stulet gods som är märkt med MärkDNA. Även Kustbevakningen har det.

När båtklubbar har anslutit sig och medlemmarna märkt upp sina båtar och tillbehör kommer området att kunna skyltas upp i avskräckande syfte.

En märksats för hushållen kostar 600–1 500 kr. Förutom båten och båtillbehör kan man märka hemmet och annat man vill skydda med MärkDNA.

Försäkringsbolagen IF, Folksam, Länsförsäkringar och Trygg-Hansa har tillsammans med respektive leverantör finansierat MärkDNA-kiten till hushållen. Alla som vill kan köpa DNA-kit genom att söka på MärkDNA på internet och gå in på valfri leverantörs hemsida.

– Vi tycker att det här är bra och hoppas att det får samma verkan hos oss i Sverige. Vi kommer att ge självrisikreducering vid stöld av båt eller motor för alla våra kunder som har DNA-märkningen, säger Jacob Enestad på försäkringsbolaget Svenska Sjö.



## Alltid redo med superbåt

**MED UTGÅNGSPUNKT** i en vanlig Buser XL Pro har Robert Åberg i Kiruna konstruerat en båt som kan användas till allt från att köra på grunda forsar till att rädda liv.

Robert har döpt båten till Nordic Rescue Boat. Den är utrustad med en amerikansk högtryckspump som ger 8–9 bars tryck och 3 500 liter vatten per minut. Motorn, som

används både för framdrift och till vattenpumpen, är en Yamaha 150 hk utombordare.

Nordic Rescue Boat bygger på standard komponenter som kan servas i hela Sverige. Den har ett djupgående på endast 30 cm och gör över 30 knop bemannad med fyra personer och last.

<http://nordicrescue.com>

## Avlastare från Spinlock

**SPINLOCK HAR LEVERERAT** över en miljon av sina populära XTS-avlastare. Nu kommer arvtagaren, Spinlock XTR, som är utvecklad för optimal hållkraft på moderna linor.

XTR lanseras med Reactor Cam Module – en helt ny teknologi som ger bättre hållkraft på alla lindimensioner. Inte minst på moderna båtar med klenare linor med Dyneema-kärna. Reactive clutching innebär att både avlastarens bas och kam är rörliga och sitter sammanlänkade för att få maximalt grepp om linan.

Pris 1 390 kr.

[www.lirosropes.se](http://www.lirosropes.se)



## God mat på sjön

**DET HÄR ÄR** en läcker inspirationsbok för alla som gillar att laga mat i båten. Jennie Nilsson har skrivit boken och för att dela

med sig av sina egna erfarenheter av matlagning ombord valde hon att dokumentera resan och matlagningen under förra sommarens seglingssemester. Boken är mycket praktiskt utformad med härliga bilder som ger nya impulser.

[www.berghs.se](http://www.berghs.se)



Det är stora skillnader mellan att köra båt och bil. Bilden är från Smögen.

# Sjöfyllerilagen är en ren morallag

**LAGEN OM SJÖFYLLERI** stadgar att den som framför en båt som är tio meter lång eller längre, eller kan göra femton knop eller mer, inte får dricka mera alkohol än en bilförare.

Den slår stenhårt mot den passagerare som druckit några glas vin och är den nyktra båtföraren behjälplig med till exempel navigation eller förtöjning.

Eftersom lagen talar om "uppgift av väsentlig betydelse" är det tveksamt om den som tagit en nubble till sillen ens får upplysa föraren om risker som kan tänkas uppstå under färd.

Jämför det med reglerna för vägtrafik.

En bilpassagerare kan sitta aspackad i baksätet och ge föraren tips och anvisningar om manöverreglage, inbromsningar, körsätt och lämplig färdväg utan att riskera minsta tillsägelse av trafikpolisen.

I praktiken betraktar lagstiftaren alltså bilförare som vuxna människor som kan fatta egna beslut och båtförare som lallande idioter.

Visst finns det skillnader mellan att köra båt och att köra bil.

Bilar som kör i riktning mot varandra med 100 kilometer i timmen möts konstant med bara någon meters lucka. Sådana situationer uppstår sällan eller aldrig till sjöss, där farterna är lägre och avstånden mellan båtarna avsevärt större.

Men trots att riskerna är mindre till sjöss, vill staten till och med kontrollera passagerarna.

Jag skulle tycka att lagen var dålig även om den gällde alla flytetyg, från luftmadrasser och uppåt. Men den skulle åtminstone vara rättvis.

Och var kom det där med 10 meter och 15 knop ifrån, om inte från klåfingriga politiker som sköt från höften för att visa sig rådiga?

Effekterna av lagen är högst tveksamma. Det enda vi vet med säkerhet är att den belastar de rättsvårdande myndigheterna, medan upklaringsprocenten för övriga brott fortsatt ligger på en pinsamt låg nivå, internationellt sett.

Sjöfyllerilagen är en ren morallag och jag hoppas att den blir en belastning för varenda kandidat till riksdagsvalet i höst – som inte arbetar aktivt för att den ska ändras.

**Robert Aschberg**



Robert Aschberg är krönikör i Båtliv. Robban är TV-producent och journalist med ett stort eget båtintresse. Han är även medlem i Sjöräddningssällskapets styrelse.

I Båtliv är Robban krönikör med rätt att tycka till. Om du har åsikter eller tips så kan du maila honom på adressen [Robert.Aschberg@batliv.se](mailto:Robert.Aschberg@batliv.se)

# Enkla lånet

## – finansiera båten eller båttillbehören och få snabbt besked

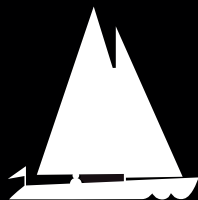
Gör så här för att ansöka

- Gå in på [seb.se/enklalanet](http://seb.se/enklalanet)
- Ring 0771-BATLAN (0771-228 526) och ange "Enkla lånet" – du får lånebesked direkt!
- Kom in på närmaste kontor – du får besked och hjälp medan du väntar!

från  
**4,75%\***  
2 juni-1 september  
bjuder vi på  
uppläggningsavgiften  
(värde 300 kr)

\* Vi tillämpar individuell prissättning (ränta för närvarande 4,75 % - 12,86 %) och en sedvanlig kreditprövning görs alltid. Det får inte finnas några betalningsanmärkningar och lägsta årsinkomst är 180.000 kronor.

Om den rörliga årsräntan är 5,64 %, blir den effektiva räntan 5,79 % för ett annuitetslån på 100.000 kronor upplagt på 5 år, ingen uppläggningsavgift, betalning sker via autogiro. Det totala beloppet att betala, under förutsättning att räntan är oförändrad, blir 114.995 kronor och din månadskostnad blir 1.916 kronor. Årsränta per 2014-01-08.



Välkommen till Sveriges största flytande båtmässor!

• Fri entre • Fri parkering • Öppet 10-18 alla dagar

**ÖPPNA  
VARV**

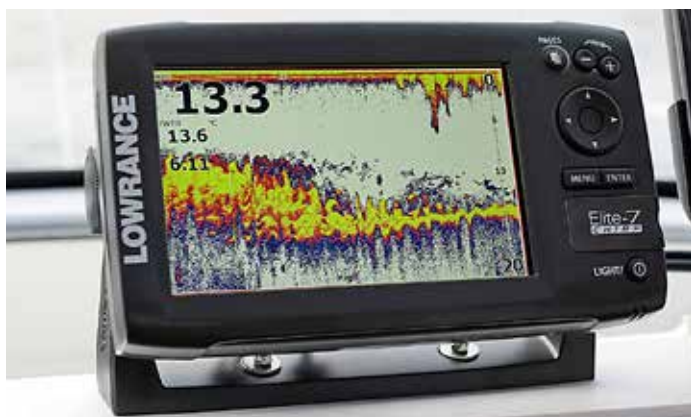
på Orust

22-24 aug 2014  
[oppnavarv.nu](http://oppnavarv.nu)

**ALLT PÅ  
SJÖN**

I GUSTAVSBERG

29-31 aug 2014  
[alltpasjon.nu](http://alltpasjon.nu)



Nya ekolod med CHIRP (Compressed High-Intensity Radiated Pulse) ger betydligt bättre bilder av botten och fiskar som ska fångas.

## Mer teknik ger bättre ekolod

Flera tillverkare av marinelektronik har nu ekolod med CHIRP (Compressed High-Intensity Radiated Pulse) på sitt produktprogram.

**CHIRP ÄR** i sig ingen direkt nyhet, men det är först nu den har fått genomslag i ekolod för vanligt båtfolk och till priser från cirka 5 000 kr.

Vi har tidigare visat ekolod med CHIRP från Garmin och Raymarine. I våras fick vi tillfälle att prova en båt utrustad med de nya Elite-7 respektive Elite-5 CHIRP.

Vid visningar av nya produkter framstår ofta nyheterna som mycket bättre än sina föregångare. Med Elite CHIRP har Lowrance tagit ett rejält kliv uppåt eller framåt, beroende på hur man ser det. Bilden är mycket klarare och tydligare jämfört med traditionella ekolod och små ekon framgår väldigt tydligt. Användaren får enklare att producera en ren bild eftersom CHIRP-tekniken separerar fiskarna bättre från varandra.

**DESSUTOM HAR PRISNIVÅN** sänkts för den här typen av fina ekolod.

Det som är nytt är den sortens förenklade CHIRP teknik som Lowrance och andra tillverkare börjar använda. Genom att begränsa CHIRP:s frekvensomfång kan priserna pressas.

**I STÄLLET FÖR** att skicka en frekvens i taget skickar CHIRP ett kontinuerligt svep av frekvenser, från låg till hög. Med CHIRP-ekolodstekniken tolkas sedan frekvenserna individuellt när de kommer tillbaka. Eftersom det här kontinuerliga svepet av frekvenser ger CHIRP ett betydligt bredare spektrum av information kan CHIRP skapa en tydligare bild med högre upplösning.

Ett traditionellt ekolod sänder pulser på en frekvens av 50 eller 200 kHz medan CHIRP-ekoloden sänder längre pulser över ett större frekvensområde, 130–230 kHz. Till de nya ekoloden finns ett stort utbud av olika givare. Lars-Åke Redéen

## Kontrollpenna för gasnivå

**DOMETIC GASCHECKER GC100** är en smart penna som kollar gasnivån i gastuber. Med ultraljudteknik beräknar pennan fyllnadsnivån i standard propan- eller butan-gasflaskor.

Den batteridrivna GC100 kontrollpennan är lika lång som en vanlig penna och väger endast 25 g. Den kan användas på alla vanliga gasflaskor i stål och aluminium, som är fyllda med propan- eller butan-gas och har en diameter på 200–350 mm.



## Kolla gasolen inför båtsäsongen

**BÅTENS GASOLANLÄGGNING ÄR** lätt att glömma bort. Kosta på dig en extra koll inför sommarens utflykter. Här är fram fem konkreta tips för en årlig genomgång av din utrustning.

– Det många glömmar att göra är att årligen se över sin gasolutrustning. En vanlig orsak till olyckor med gasol är läckage i slanganslutningar. Det kan du enkelt undvika genom att följa vår femstegsprocess, med målet att bli just "gasklar", säger Magnus Olsson på AGA Gas.

- Fem enkla tips för att bli gasklar:
- Låt alltid flaskan stå upp. Hantera och förvara alltid flaskan stående.
  - Gör ett läcktest. Kontrollera slang och anslutningar när du byter flaska. Använd såpvatten eller AGA:s TL4 spray.
  - Rätt tryck. Läs bruksanvisningen för tryckregulatorn du ansluter till gasolflaskan innan du kopplar in den.
  - Stäng flaskventilen. Stäng alltid flaskventilen när du inte använder utrustningen.
  - Placering av gasolflaskan. Förvara aldrig gasolflaskan under grillen eller på platser där temperaturen kan bli upp mot 65° C, till exempel på inglasade balkonger.



## Produktguide blir mobil

**PRODUKTGUIDEN FRÅN** International Färg finns nu att ladda ner som app för iOS och Android, vilket ger båtägare möjlighet att snabbare och enklare skaffa sig information om produkter och målningsystem.

## Icom marinradio

- Ett komplett sortiment för din säkerhet på sjön!



**IC-M91D**  
Med aktiv brusreducering, GPS och DSC! Flyter och blinkar om du tappar den i vattnet!

**5**  
ÅRS  
GARANTI

- Innovativa säkerhetsprodukter
- Slagtåliga
- 5 års garanti
- Vattentäta IP67
- Robust japansk kvalitet

För mer info och närmaste återförsäljare:  
[www.srsab.se](http://www.srsab.se)

**ICOM**

## Mer spänning i Volvo Ocean Race

Med sju båtar på startlinjen och en ny entypsklass blir Volvo Ocean Race 2014–2015 riktigt spännande. Förändringarna mot tidigare race är stora. Text & foto: Lars-Åke Redéen

**KNUT FROSTAD** ÄR vd för Volvo Ocean Race sedan 2008. Han har själv deltagit i kappseglingen fyra gånger. Båtliv fick en intervju med Knut Frostad vid tävlingens högkvarter i Alicante i slutet av maj.

### Hur ser läget ut inför Volvo Ocean Race 2014–2015?

– Det blir sju team den här gången. Jag hade hoppats på åtta, men det blir för lite tid för ett åttonde team att förbereda sig, säger Knut Frostad.

### Har den nya båttypen mot- svarat era förväntningar?

– Vi var tvungna att göra radikala förändringar. Först måste vi bestämma vad vi ville åstadkomma och vilken budget skulle vi ha. Det var uppenbart att vi måste ändra båttypen. Budget var en stor fråga liksom risken, kommersiellt och säkerhet.

### Vilka är de viktigaste förändringarna av båtarna?

– Vi hade budgetar som ökade varje gång. 2008–2009 låg snittbudgeten på 26–27 MEURO och vinnarens budget var över 50 MEURO. Nu kostar det 5–7 MEURO per år över två år att driva en satsning inklusive besättning.

### Är VO65 en säkrare båttyp än VO70?

– Båten var inte så viktig utan vi ville minimera risk och utveckla Volvo Ocean Race. Båtarna måste bli mindre, men de blev större än jag trodde. Akterifrån är den nya båten bara 2 cm smalare än en VO70.

– Ingen tyckte att vi hade ett fartproblem med de tidigare båtarna. Vi hade problem med ekonomi, risk och styrka och vi måste bli bättre på att visa oss i media.

### Vilka är de största utmaningarna för deltagarna den här gången?

– Det var uppenbart att kostnaderna måste bli lägre och säkerheten bättre på båtarna. Priset för att göra dem starkare är båt fart. Det är inte säkert att de blir så mycket långsammare, men de blir bättre och mycket starkare. I lättvind, kryss och slör kommer båtarna att vara lite långsammare, men på undanvind kan de till och med bli snabbare med tiltad köl, längre bogspröt etc.

### Hur viktigt är det att alla båtarna kommer i mål efter varje etapp?



Med norrmannen Knut Frostad som vd har Volvo Ocean Race utvecklats i snabb takt. Här är Knut utanför hamnen vid huvudkontoret i Alicante, där starten går 4 oktober.

– Det är otroligt viktigt för oss. Det var en klar designinstruktion och vi ville ha en stor marginal för det. Nu kan seglarna fokusera mycket mer på att segla än tidigare.

### Båtarna har en enda motor för allt. Hur fungerar det?

– Det är inga problem alls. De förbrukar fyra liter diesel per dygn för laddning, el och vattentillverkning. Till nästa race tror jag att vi kommer att använda generatorer med propellar i vattent och då kommer det att gå åt

ännu mindre motorkraft.

### Vad tror du om Team SCA:s chans?

– Det är verkligen spännande att följa dem. Det är första gången vi ser en så bra satsning för tjejer. De har egentligen bättre förutsättningar än de andra teamen eftersom de var så tidigt ute och de har störst budget. De kommer säkert att vara konkurrenskraftiga.

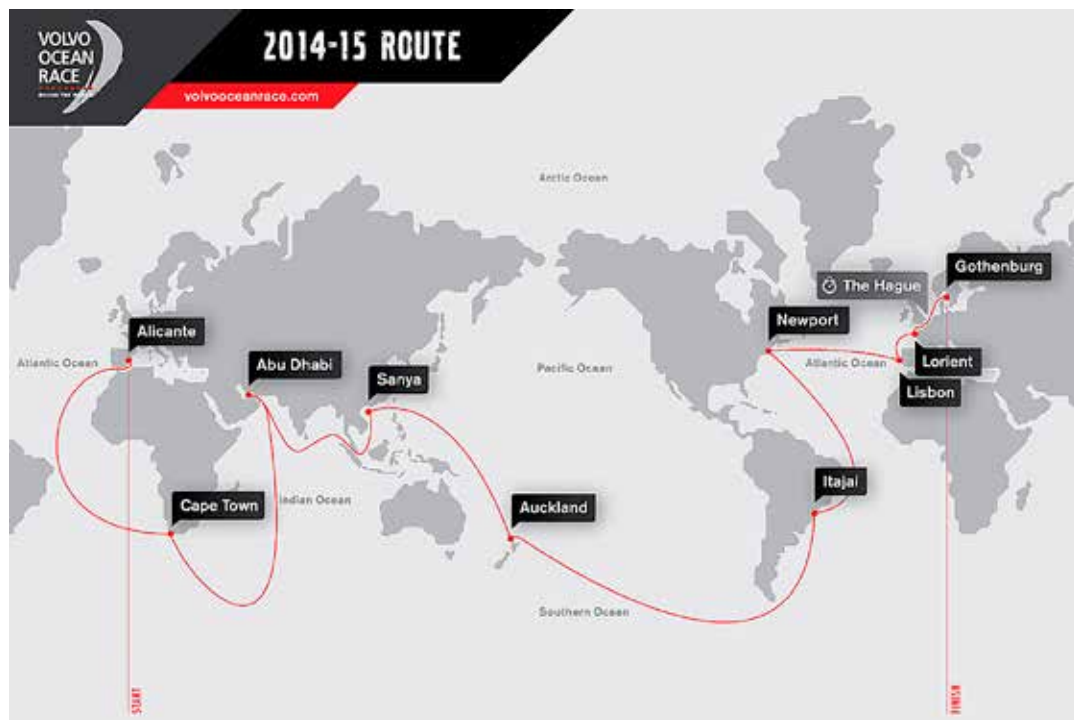
### När får vi se fler team från Skandinavien?

– Det var två initiativ på gång i Sverige den här gången. Det som saknas är personer som Roger Nilsson, som är väldigt duktiga på att skapa projekt som de sålde och genomförde. Roger var en pionjär och jag lärde mig allt av honom, Gurra Krantz och de andra svenskarna.

– Pengar är inte problemet. Det är jobbet att skapa ett projekt. Tyvärr har dagens proffsseglare blivit vana att få betalt från början.

### Vilket är det bästa sättet att följa tävlingen?

– Via Internet och TV. Det blir TV-sändningar i Sverige också, men vilken kanal är inte klart än. De nya båtarna är från början designade för TV-utrustningen. Mikrofonerna är inbyggda i skrovet, skyddade för vind och vatten, så att vi ska få bättre ljud från seglarna. ☺





# Tingsrätt underkände länsstyrelse

För ett år sedan stoppade en kustbevakare två vattenskoterförare i en allmän farled inom Umeälvens delta – av länsstyrelsen i Västerbotten utsett till naturreservat. Text: Lasse Bengtsson

**DE BÅDA FÖRARN**A åtalades vid tingsrätten i Umeå för brott mot förbudet att framföra vattenskotrar inom reservatet.

Men efter att noggrant granskat fallet ogillade tingsrätten hela åtalet. Rätten förklarade att länsstyrelsen helt enkelt inte hade rätt att särskilja vattenskotter från andra vattenfarkoster. Det stred också mot vissa paragrafer inom EU som tar avstånd från särskiljande bestämmelser och som hindrar varor att fritt röra sig inom EU:s gränser.

Domen i Umeå kan få stor principiell betydelse och faktiskt sätta alla förbud som bara gäller vattenskotter ur spel.

Det fanns en rad anledningar till att målet mot de båda vatten-

skoterförarna ogillades. En av dessa var att alla andra farkoster – från små aktersnurrebåtar och uppåt kunde färdas i den allmänna farled som går genom floddeltat. Vanliga sjölagar gäller, till exempel fartbegränsningar.

Någon miljöfara ansågs inte skotrarna utgöra – en modern skoter är idag CE-märkt och har betydligt renare utsläpp än andra mindre motorbåtar. Den ger dessutom betydligt mindre svall.

**ÅKLAGAREN ANSÅG ATT** de båda förarna – som båda sysslar med försäljning av just vattenskotter måste ha känt till att det var förbjudet att köra vattenskotter inom deltat. Men då farleden genom deltat var enda vägen att nå till havet och då länssty-



En vattenskotter är en typisk vattenfarkost.

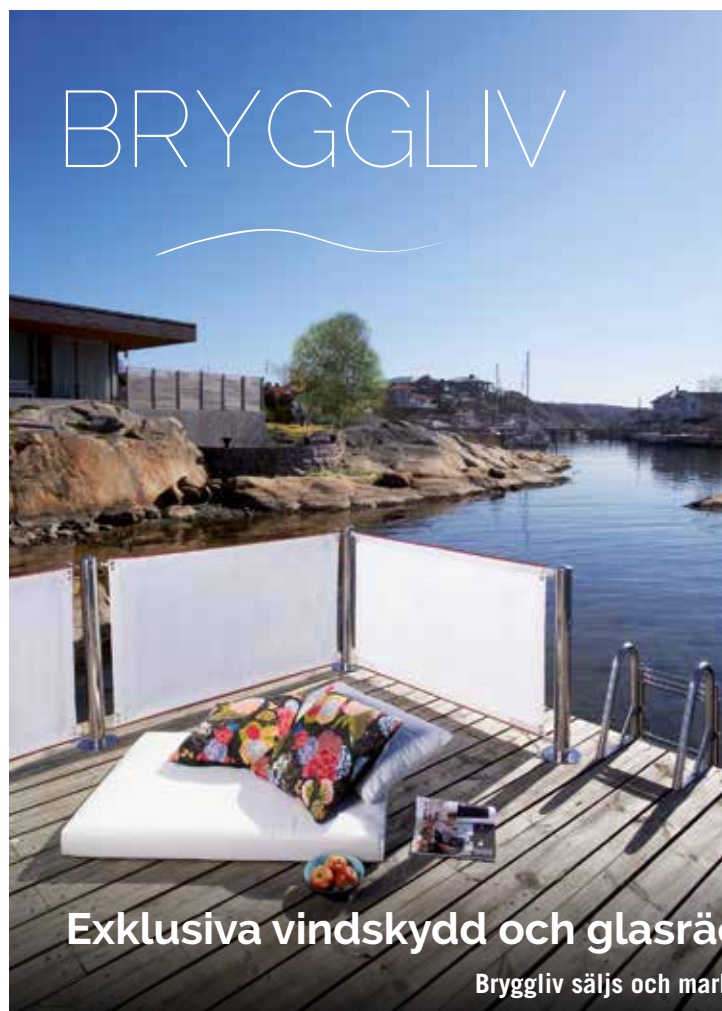
elsen inte anvisat någon tillåten färdväg ogillades även denna invändning av tingsrätten.

Tingsrätten finner därmed att länsstyrelsens förförskrift inte bör tillämpas och åtalet ogillas.

Om målet nu överklagas och utslaget blir detsamma som vid tingsrätten i Umeå innebär detta

troligen att alla skoterförbud, tagna på samma sätt som av länsstyrelsen i Västerbotten måste omprövas.

I samband med Båtlivs pressläggning kom beskedet från tingsrätten i Umeå att det blir inget överklagande. Tingsrättens dom står fast. ♣



## BRYGGGLIV

Exklusiva vindskydd och glasräcken till bryggor och uteplatser

Bryggliv säljs och marknadsförs av Båtsystem AB, [www.bryggliv.se](http://www.bryggliv.se), 031-69 03 80



# Signaler

## Ny vd för Hjälmare Kanal

**PER ERIKSSON** ÄR ny vd för Hjälmare Kanal AB, som är helägt av Sveaskog. Hjälmare kanal är Sveriges äldsta kanal som fortfarande är i bruk, och trafikeras årligen av hundratals fritidsbåtar och passagerarfartyg. I år firar dessutom Hjälmare kanal 375-årsjubileum. I år är kanalen öppen från 6 juni till 17 augusti.



## Propellrar från Korea

**ALUMINIUMPROPELLRARNAS** BS.PRO från koreanska BaekSan distribueras nu i Sverige av drev.se. Sortimentet innehåller propellrar för de flesta drev och utombordare, från 4 till över 300 hk. Finns till de flesta fabriker så som Mercury, Yamaha, Suzuki, Tohatsu, Honda, Volvo, Evinrude.

[www.drev.se](http://www.drev.se)



## Bogpropeller som passar mindre båtar

**LEWMAR LANSEARER DEN** nya 110TT bogpropellern som passar bra för båtar upp till 28 fot. Stort fokus har lagts på att skapa en liten, lätt och kompakt enhet. Med en vikt på 8 kg är den över 30 procent lättare än de närmsta konkurrenterna.

Tack vare det kompakta formatet och trumman på endast 11 cm är det möjligt att placera den långt fram i båten för att maximera kraften. Motorn på 1,5 kW (2 hk) har lång drifttid och kan leverera 28 kg tryck i sju minuter utan att bli överhettad. Pris från 7 535 kr.

[www.comstedt.se](http://www.comstedt.se)



## Första segelbåten med integrerad hybridmotor

**ROSÄTTRAS BÅTVARV HAR** levererat en Linjett 37 med hybridmotor från Nanni, modell N4.38. Den nyproducerade båtens hybridmotor består av en dieselmotor på 37 hk och en integrerad elmotor på 5 kW. Ett litiumjon batteri på 5 kW ger en snabb återladdning på endast 1 timme (i teorin) vid diesel-drift. Kapaciteten förväntas vara 4,5 knop i cirka 3 timmar, vilket är mycket imponerande, och hybriden kommer alltså kunna användas till betydligt

mer än bara hjälpmotor för in- och utfart från hamnar.

Tidigare hybridmotorer har inneburit en separat 3-fas motor vid sidan om dieselmotorn som tar mycket plats. Nanni har en unik lösning för integrerad hybrid som endast innebär en förlängning på motorn med 12,5 cm för hela monteringen. Detta kräver att inredningen anpassas något, vilket är Rosättras specialitet vid nyproduktion.

# ➤ Tar dig till äventyrets början.

**THULE**  
SWEDEN

» PART OF THULE GROUP

Med vårt båttrailersortiment ser vi till att de första och sista sträckorna på båtturen också blir riktigt njutbara. Vi har bokstavligt talat satt säkerheten främst genom att chassi, bromsar, fälgar, däck och stödrullar har konstruerats för högsta tänkbara slitstyrka. Vår egenutvecklade ljusramp möter de krav i Sverige som finns gällande belysning och synlighet för bakomvarande trafikanter.

Kort sagt: en båttrailer från Thule gör din transport säker och enkel. Äventyren ska ju inte börja förrän du lagt ut.



### Thule 5015U

Totalvikt 500kg, obromsad  
Pris från 13.980:- inkl. moms

Produkten på bilden är extrautrustad.

Bring your life  
[thule.com](http://thule.com)



Faster 495i är godkänd för max 60 hk och sex personers belastning. Båten saknar steglister och går mjukt i sjön. Maxfarten med Tohatsus nya 50 hk är drygt 30 knop. Båten har hydraulstyrning som standard.



De nya motorerna på 40 respektive 50 hk från Tohatsu har en helt ny och modern design på kåporna.

# Moderna motorer för mindre båtar

Tohatsu har presenterat två nya utombordare på 40 respektive 50 hk. Båtliv har provkört dessa lätt, snåla och tysta fyrtaktsmotorer. Text & foto: Lars-Åke Redéen

**TOHATSU ÄR JAPANS** äldsta och största utombordartillverkare. Företaget har dock under tio procents marknadsandel i Sverige. Företaget är ändå stort i marinmotorvärlden med 190 000 tillverkade utombordsmotorer på årsbasis.

De nya maskiner som presenterades för återförsäljare och press i slutet av maj är moderna fyrtaktsare på 40 respektive 50 hk. Tohatsu ger sig därmed in i en mycket intressant storleksklass och lämpar sig bra för många båtar upp till knappt 5 m.

Tidigare har Tohatsu enbart haft fyrtaktsmotorer upp till 30 hk och därefter tvåtakts TLDI-motorer (insprutning) från 40 till 115 hk.

**IDAG HAR TOHATSU** ett brett fyrtaktsortiment med över 70 modeller från 2,5 hk till 250 hk. Upp till 50 hk är det Tohatsus egna motorer, men från 60 hk och uppåt har företaget ett samarbete med Honda. Detta är vanligt i motorvärlden. Till exempel tillverkar Tohatsu motorer för Mercury upp till 30 hk.

Skilnaderna sitter främst i detaljerna, till exempel har Mercury växelväljare i rorkulten medan Tohatsu har den i framkanten på sin kåpa. Grund-

motorerna är dock desamma.

Till årets säsong har Tohatsu därmed tagit samma steg som konkurrenterna och förnyat sin motorserie. De nya utombordarna, som vi provkörde i Stockholm, är helt egenutvecklade och finns inte hos något annat motorföretag.

**VI PROVADE DE** nya trecylindriga Tohatsu MFS 50 på en Faster 495i, en ny finskbyggd aluminiumbåt på 4,96 m godkänd för max 60 hk. Den här båten är lite speciell efter som den, i likhet med övriga båtar från Faster, helt saknar steglister. Fördelarna med detta är en mycket mjuk gång i sjön, nackdelen att den inte är lika stabil och inte biter lika bra i girar som en båt med steglister gör. Ofta kan det dock vara en fördel att skipa steglister på en sådan här liten båt som huvudsakligen används inomskärs och på skyddade vatten.

Med den lilla och 95 kg lätta (lättast i sin klass) 50 hk motorn gjorde båten över 30 knop vid maxvarvtalet 5 600 rpm med en 15 tums propeller. Båten planade upp utan protester, men med två fullvuxna män på akterbänken krävdes det att en tog några steg framåt för att komma upp i planing snabbt.

Med ett lägre marschvarvtal sänks både förbrukning och ljudnivå avsevärt. Vi tycker att en lämplig hastighet för en sådan här båt ligger på 20–25 knop.

**VID LANSERINGEN AV** nya motorer är det avgörande att vara tekniskt ledande. Tohatsu uppger att deras nya motorer är lättare, snabbare och tystare än konkurrenternas. Bränsleförbrukningen uppges vara 30 procent lägre än närmaste konkurrent på låga varv och tio procent bättre på höga varv än den bästa konkurrenten. Ännu större blir skillnaden i vissa andra fall.

Vi har inte haft någon möjlighet att mäta varken bränsleförbrukningen eller ljudnivån. Motorerna går dock tyst och spinner på bra utan protester. Den nya designen på kåporna gör att de känns avsevärt modernare än sina äldre släktingar.

För en del år sedan hade amerikanska utombordare oftast störst cylindervolym. Idag är läget det omvända och flera japanska tillverkare bygger motorer med stor volym. Tohatsus nya 40 och 50 hk är i princip samma motorer med 866 cm<sup>3</sup> volym, något som ger extra bra vridmoment (råstyrka).

Tohatsu har även gett de nya

motorerna ett par bra finesser. Tomgångsvarvtalet kan enkelt justeras mellan 650 och 950 rpm, vilket är en fördel för trolldagfiskare. Och en lampa tänds automatiskt när det är dags för oljebbyte efter 100 timmars körning.

**YTTERLIGARE EN FINNESS** är generatorn, som med 21A är störst i klassen. Det ger bra laddning till batteriet och klarar av att driva många elektroniska instrument för sportfiskare och alla oss andra. ☺

## Tohatsu MFS40/MFS50

<b>Cylindrar:</b>	3
<b>Volym:</b>	866 cm <sup>3</sup>
<b>Insprutning:</b>	Elektronisk
<b>Utväxling:</b>	2,08:1
<b>Vikt:</b>	95 kg
<b>Generator:</b>	21A
<b>Pris:</b>	från 56 000 kr
<b>Info:</b>	www.tohatsu.se

## Faster 495i

<b>Längd:</b>	4,96 m
<b>Bredd:</b>	1,97 m
<b>Vikt:</b>	440 kg
<b>Personer:</b>	6
<b>Motor:</b>	40–60 hk
<b>CE-klass:</b>	C
<b>Pris:</b>	147 000 kr (utan motor)
<b>Info:</b>	www.faster.fi

# Sjömän II

**STEFAN F LINDBERG**, Ove Allansson, Lennart Johnsson, Anders Lindström, Breakwater Publishing.

"Att vara till sjöss är en evig lång längtan.

Till havs längtar man till nästa hamn. När man är i hamn längtar man ut till havs igen.

Sen längtar man hem.

När man varit hemma ett tag längtar man till sjöss igen."

Så sa en sjöman till Stefan Lindberg under ett samtal ombord. Orden beskriver exakt det som driver sjömannen och den här boken skildrar det på ett överdådigt sätt. Det är en praktfull bok, elegant utformad och mästertligt illustrerad. Stefan F Lindberg färdades under en treårsperiod på ett tjugotal fartyg världen över. Han hade hela tiden kameran med sig och det är sjöfolket som i första

hand är hans motiv.

Boken är tillägnad Ove Allansson, "sjöfolkets store skildrare", och han medverkar också i boken. Berättelsen "Ombord" är mästertligt hopkommen – den gamle matrosens funderingar i kojn medan M/S Carla rullar tungt i närheten av ekvatorn formligen osar av salt och svett...

Boken innehåller också en fin skildring av den svenska sjöfartens utveckling från 1980-talet och framåt. Författaren är den tidigare förbundsordföranden i Svenska Sjöfartförbundet och därefter generaldirektören i Sjöfartsverket och Medlingsinstitutet Anders Lindström.

Utfågningen av svenska handelsfartyg har medfört att det blir allt färre svenska sjömän på haven. Nya



avtal ger dessutom de svenska redare som finns kvar möjligheter att anställa utomeuropeiska sjömän till betydligt lägre kostnader.

Sjömän II – titeln avslöjar att det också finns en Sjömän I – är inte en bok man sträckläser. Den är en källa till förundran och mera vetande för alla som är intresserade av sjömannens liv ombord. Den pryder verkligen sin plats i bokhyllan ...

Pris. 345 kr.

ISBN 978-91-86687-24-3.

Lasse Bengtsson

## Upptäck Östergötlands skärgård

**LÄNSSTYRELSEN ÖSTERGÖTLAND**

Man kan bara säga vackert jobbat till Länsstyrelsen i Östergötland som tagit fram den här beskrivningen över länets egen skärgård. Boken är en ren guldgruva för båtfolk som styr sina färder dit. 170 sidor med information, vackra bilder och små behändiga kartskisser skapar en bild av en sällsynt vacker skärgårdsmiljö.

Boken tecknar också bilden av ett hotat innanhav, känsligt för miljöförstöring.

Men det är beskrivningen av de många öarna som gör att man har svårt att lägga boken ifrån sig.

ISBN

978-91-7488-

329-9. E-post:

Natur.ostergotland@lansstyrelsen.se eller tel. 010-223 50 00.

Lasse Bengtsson



## VHF till sjöss

**NINA NORDSTRÖM, NORDIC Maritime Services Stockholm AB.**

Boken VHF till sjöss är både lärobok och handbok i VHF-radiokommunikation. Den beskriver bland annat nödtrafik, GMDSS-systemets delar och lämplig antennplacering. Boken är överskådligt uppbyggd i tre delar; en kunskapsdel som uppfyller kraven för SRC (Short Range Certificate), en fördjupningsdel samt en del med övningsfrågor.

Nina Nordström lotsar den blivande radiooperatören på ett trevligt och pedagogiskt sätt genom VHF-trafikens kanaler. Avsnittet om GMDSS, Global Maritime Distress and Safety System, är nyttigt även för innehavare av äldre certifikat. Det har hänt en hel del förändringar och nyheter som man måste känna till.

Boken beskriver också Navtex, Inmarsat, personliga nödsändare och AIS (Automatic Identification System) med flera system.

När man läst igenom boken kan



man enkelt testa sina kunskaper med hjälp av övningsfrågorna.

Nina Nordström har många års erfarenhet av nautisk utbildningsverksamhet och har skrivit flera uppskattade läroböcker med båtlivet i fokus.

Boken är på 98 sidor. Pris 149 kr. ISBN 978-91-637-4659-8.

[www.sjoshopen.se/stockholmradio](http://www.sjoshopen.se/stockholmradio)  
Bengt Anderhagen

## Isens fånge

**S/S OSCAR DICKSONS** haveri i Nordostpassagen år 1881 av Swen Emanuel, Breakwater Publishing

Detta är berättelsen om en märklig och misslyckad expedition i slutet

av 1800-talet. En svensk träbaron och en rik ryss slog sina påsar samman och lät bygga ett fartyg vid Kockums i Malmö. Avsikten var att öppna upp en trad till de rika vetefälten i norra Ryssland. Rutten skulle gå via de

arktiska havsområdena till en rysk flods mynning vid Nordkalotten.

Men det gick år "pipsvängen". Fartyget "Oscar Dickson" gick på grund och frös fast i isen. Besättningen – 24 man – fick överge fartyget som bröts ned av isskrivning och besättningens tvangs vandra över isen till det ryska fastlandet. God hjälp fick de



av ryska samojeder som försåg dem med renkött under färden. Ofta äts köttet rått – någon eld fanns det inga möjligheter till.

Författarens farfarsfar var med

på färden som eldare och det är hans dagbok som berättar om det dagliga livet ombord. Eldaren, Emanuel Andersson, noterade flitigt och noggrant. Därför ger boken en rad detaljer inte bara om livet ombord utan också skildring av hans längtan efter hustru och barn. Det skulle ta drygt två

år för besättningen att komma hem – de var då utblottade och klädda i samojedkläder.

Jag läste den här boken med stort nöje, det är inte ofta sådana här märkliga och sanna historier kommer på pränt.

Pris 195 kr. ISBN 978-91-86687-25-0.  
Lasse Bengtsson

## Fiskköpare, sumpskeppare och deras seglande sumpar

**LARS G SOLDÉUS**, SoldEko HB.

Det här är boken levandegör en verksamhet som pågick i Sverige och Finland från 1600-talet fram till 1900-talet.

Fiskköpare i Stockholms Fiskköpareämbete, som bildades 1636, fick kungliga privilegier att köpa upp lev-

ande fisk från skärgårdsbefolkningen och sälja den till Stockholms invånare. Handeln idkades längs ostkusten från Rådemsö till Mönsterås samt i Ålands och Åbolands skärgårdar.

Lars G Soldéus har kryssat genom dessa vatten för att samla material till boken och har besökt museer, bib-

liotek och arkiv. Resultatet har blivit en gedigen och intressant beskrivning av fiskköpare och sumpskeppare.

Boken är mycket rikligt illustrerad med historiska fotografier, planscher och detaljerade ritningar av bland annat fiskköparsumpar och allmogesumpar.

Är man skärgårdsentusiast, intresserad av allmogebåtar eller historia i största allmänhet ger boken många trevliga och intressanta lästimmor.

Boken är på 197 sidor och kostar ca 350 kr i bokhandeln.

ISBN 978-91-637-1837-3.

Bengt Anderhagen



# Båttider!

**179:-**

Flytväst 50 N

**279:-**

Räddningsväst  
för barn

**249:-**

Räddningslina, 23 m

**999:-**

Stävstege

**249:-**

Förtöjningslina,  
10 m.

19000 varor i din hand  
Ladda ner appen!

Sök på "Biltema" i Market eller App Store.



**BILTEMA**

077-520000 biltema.se



# Snabb och säker utmanare

Svenska Viggo Boats ger sig in i elitklassen bland snabba, öppna motorbåtar. Satsningen har goda förutsättningar att lyckas tack vare en högklassig "stamtavla". Text & foto: Lars-Åke Redéen

**HÅLLER ALUMINIUM FULLSTÄNDIGT** på att ta över bland de nya motorbåtarna? Nej, riktigt så långt har det inte gått, men några av de tillverkare som har satsat på aluminium är absolut i täten vad gäller produktutveckling.

Viggo X8, som hade världspremiär på Allt för sjön i Stockholm i mars, är ett bra exempel på detta. Bakom den finns ett par personer med mycket stor erfarenhet av båtar i aluminium. Den ena av dem, konstruktören Håkan Pettersson, hade designat samtliga Anytecs båtar innan han tillsammans med Stig Andersson och Öregrunds Marin Service valde att satsa på det nya projektet Viggo.

Båtliv provkörde Viggo X8 en lugn och stilla aprildag utanför Lidingö. Båten, den allra första som har byggts i serien, var utrustad med en Mercury Verado på 350 hk, vilket gjorde det här till ett äkta kraftpaket med extremt goda prestanda.

**TILL SKILLNAD FRÅN** flera andra båtar i den här klassen är Viggo X8 från början konstruerad för de mest kraftfulla utombordarna. En del av konkurrenterna ritades innan det fanns

effekter över 200–250 hk, vilket i vissa fall visar sig i hur båtarna uppför sig i vattnet. Utvecklingen har knappast stannat av än utan det är bara en tidsfråga innan vi får se utombordsmotorer med både 400 hk och troligen ännu mer. Viggo är designad för att möta detta.

**PÅ DE BILDER** som släpptes tidigt i våras ser man tydligt att Viggo X8 har ett lite annorlunda gångläge än konkurrenterna. Skrovet har 24 graders bottenvinkel i aktern och en väbalanserad tyngdpunkt. Ett extra urtag i aktern för ett bättre gångläge i höga farter samt långt uppdragna steglister bidrar till att båten ser lätt ut.

Skenet bedrar dock en aning. Båten känns varken hög eller för lätt i vattnet. Tvärtom, vår uppfattning är att detta är nära nog en fullträff. Med den stora motorn på akterspejeln kan man om sjön tillåter det hålla en mycket hög marschfart runt 40 knop. Den som har bråttom kan öka lite till utan större problem.

Vi noterade toppfarten med två man ombord till hela 57 knop. Båten känns säker

och väl avstämd för dessa ganska exceptionella prestanda. Den kräver heller inte så mycket trimmande och fixande som en del andra båtar goda för över 50 knop. Tvärtom, vi upplevde även de höga farterna som trygga och stabila. Den har vissa likheter med Anytec 860, men är livligare i sjön.

Körupplevelsen bjuder inte på någon våldsamt hästkraftsacceleration à la hästspark från stillastående. Till det är båten för stor och tung. Men det är väldigt bra att hitta ett så fint gångläge som Viggo har vid höga 35–40 knop. Detta var för några år sedan rena racerbåtsfarten, men idag är det alltså möjligt att nå för dem som så behöver.

Särskilt efter 3 000 rpm trycker motorn på ordentligt och Viggo drar iväg med rå kraft när de 350 kusarna får jobba. På provbåten satt motorn monterad ganska högt, vilket gjorde att vi bara behövde trimma mellan 0 och 3,5.

**MYCKET AV FÖRKLARINGEN** till de goda sjöegenskaperna sitter i Håkan Petterssons fina skrovkonstruktion. Båten är även rätt balanserad och välbyggd på ett sätt som visar



Viggo X8 är en trygg och snabb båt med fartkapacitet klart över 50 knop. Båten är byggd med aluminium i högre hållfasthet än den som vanligen används vid båtbygge. Fartegenskaperna är rejäla med 40 knop marschfart och 57 knop toppfart. Runt båten går en fenderlist i EPDM gummi.



Utseendet är annorlunda tack vare skrovformen och steglister som har utformats för att ge bra lyft och stabilitet. Det ger mindre våt yta och tryggare gång.

att detta är en väl genomtänkt satsning. Hela båten är byggd i Sverige (Öregrund), vilket borgar för kvalitet.

Konstruktören har även lagt stor vikt vid innerutrymmena. Förarplatsen är exemplariskt disponerad med allt inom räckhåll för föraren och 3M "Black out film", vilket tar bort allt blänk. Tänknet är modernt med 12V och hållare för iPhone med mera.

**PROVBÅTEN VAR UTRUSTAD** med extra fjädrande stolsunderrederna för 20 000 kr styck. Det är förvisso bra, men behövs egentligen inte eftersom båten går så bra i sjön. Dessutom gör underredena att de främre stolarna inte går att justera tillräckligt i höjddled. Nu blir det något för trångt vid passagerarplatsen.

Även de övriga passagerarnas sittplatser är bra. Aktersoffan har plats för fyra personer som standard, men ytterligare en plats kan läggas till.

Sammanfattningsvis är Viggo X8 en riktigt lyckad båt. Inför fortsättningen med ett par modeller till planerade kan det här bli en riktig utmanare till andra tillverkare av snabba motorbåtar i aluminium. ☺

### Tekniska fakta Viggo X8

<b>Längd:</b>	8,20 m
<b>Bredd:</b>	2,30 m
<b>Djupgående:</b>	1,0 m
<b>Bottenvinkel:</b>	24 grader
<b>Vikt utan motor:</b>	1600 kg
<b>Rek. motor:</b>	250–350 hk
<b>Bränsletank:</b>	250 liter
<b>Personer:</b>	7 st
<b>Pris:</b>	från 890 000 kr (Mercury Verado 250 hk)
<b>Info:</b>	<a href="http://www.viggoboats.se">www.viggoboats.se</a>

### Testresultat med Mercury Verado 350

Varv	Fart, knop	Liter/Nm	Ljud, dB
6 350	57,0	2,42	91
6 000	53,0	2,23	90
5 500	48,6	1,81	88
5 000	44,2	1,49	87
4 500	38,5	1,30	86
4 000	33,6	1,19	85
3 500	27,5	1,11	81

Testvikt med 2 personer: 2 038 kg

Propeller: Tempest Plus 21"

Luft/ vattentemperatur: 14/9 grader C

Källa: Marintest, Lars H. Lindén.



Trimplan är standard, men de behövs främst i lågfartsområdet. I högre farter är båten välbalanserad.

# Trygg känsla i modern Ryds

Småländska Ryds har skapat en serie familjebåtar med trygg känsla och fina utrymmen. Nya Ryds 588 WA klarar sig med relativt små motorer. Text & foto: Lars-Åke Redéen



Ryds nya båtserier har helt klart en egen designlinje. Ryds 588 WA är en bra allroundbåt som klarar sig med måttliga motorer. På bilden kör vi med en 100 hk fyrtaktare.



Designarbetet som gjordes tillsammans med en grupp kvinnor har lett till flera förbättringar i båten. Förarplatserna är till exempel bekväma och bra utformade.



Enkelt insteg i fören och aktern.



Djup badstege som går långt ner i vattnet.

**EFTER KONKURSEN I** Nimbus inklusive Ryds kunde det småländska båt företaget köra igång produktionen igen med en serie moderna och riktigt bra båtar. Idag har Ryds fått fart på båtbyggeriet igen och räknar med att bygga minst 700 båtar på årsbasis.

Ryds 588 WA (Walk Around) är ett bra exempel på företagets nya båtmodeller. Modernt konstruerad och byggd med vakuuminjicering ger den ett gediget och kvalitetsfyllt intryck.

Båten fungerar bra både som transport- och nöjesbåt i skärgården. Den har en fin och stabil gång i sjön och tack vare den moderna byggmetoden går båten väldigt tyst. De moderna byggmetoderna innebär hög passform och många delar är sammanfogade med lim, vilket ger hög vridstyvhet.

**BÅTLIV PROVKÖRDE 588 WA** med en Mercury 100 hk fyrtaktsmotor. Båten säljs även med motorer från 90 hk, men vi rekommenderar att man inte väljer för liten utombordare.

Ryds uppger att de har kört båten med 75 hk, vilket innebär 35 knop på topp. Med 100 hk är toppfarten cirka 40 knop, vilket räcker gott för båttypen.

Båten planar upp lätt och snabbt med 115 hk. Hon känns trygg och smidig även vid körning utan att lägga sig i sjön vid skarpa girar.

588 WA har hög inre säkerhet med förar- och passagerarplatsen väl skyddade bakom en stor vindruta. Vid förarplats finns allt nödvändigt samlat inklusive en kartplotter rakt framför föraren.

Även säten och sittydnor i båten är väl uttänkta och genomförda. En stor del av detaljerna ombord har sitt ursprung i den

”designklinik” där sju kvinnor hjälpte Ryds att tycka till om båtarna. De la stort fokus på bekväma sittplatser, stuvutrymmen och en lång rad viktiga frågor som manliga designers märkligt nog inte alltid bryr sig tillräckligt mycket om. Resultatet blev verkligen lyckat.

**DET ÄR ENKELT** att ta sig ombord i Ryds 588 WA. Båten har gedigna insteg i fören och aktern. Badbryggan i aktern är tillräckligt djup för att det ska vara enkelt att komma ombord och här finns även sittytor för den som vill torka av sig efter ett dopp.

De höga och breda friborden ger ett tryggt intryck. Ett barn kan knappast trilla ur båten av misstag och även för vuxna ger friborden skydd och stöd. Båtens sidor är så breda att man funderar på om Ryds inte slarvat bort lite innerutrymmen.

Utseendet kan man alltid tycka olika om. I Ryds fall innebär de nya båtarna relativt skarpa slag och en ganska rak stäv. Vi tycker att det ger båten karaktär, men till viss del har det nog påverkat båtens utrymmen.

**SAMMANFATTNINGSVIS ÄR DETTA** en utmärkt båt för den som vill ha en öppen motorbåt med god ekonomi. Ryds har ett bra varumärke och lever numera upp till det även i detaljerna. ☺

### Fakta Ryds 588 WA

<b>Längd:</b>	6,25 m
<b>Bredd:</b>	2,34 m
<b>Vikt:</b>	715 kg
<b>Personer:</b>	6
<b>Motor:</b>	75–150 hk
<b>CE-klass:</b>	C
<b>Pris:</b>	299 000 kr
	(Mercury 100 hk fyrtakt eller OptiMax 115 hk)
<b>Info:</b>	<a href="http://www.ryds.se">www.ryds.se</a>



## SÄKERHET KAN ALDRIG ÖVERDRIVAS

Låt din auktoriserade Volvo Penta återförsäljare hjälpa dig att gå igenom din motor inför säsongen. De har kunskapen och de rätta verktygen för att säkerställa en kostnadseffektiv och långvarig prestanda samt säkerhet till sjöss. Genom regelbunden service och förebyggande underhåll kan du alltid vara säker på att du får ut det bästa av säsongen.

**STAY AHEAD** – kontakta din närmaste Volvo Penta återförsäljare redan idag!



Ladda ner Volvo Penta-applikationen till din iPhone eller Android-telefon för att få snabb information om närmaste Volvo Penta återförsäljare runt om i världen.

# VOLVO PENTA

[www.volvopenta.se](http://www.volvopenta.se)



Agapi 750 är snabb och praktisk för det rörliga båtlivet. En totalvikt på 1 600 kg med 150 hk motor gör att den går att traila efter en VW Golf Diesel.

# Trailerbar RIB för hela familjen

Med Agapi 900 testade den svenska RIB-tillverkaren om konceptet fungerar. Lillasyster Agapi 750 visar fördelarna med en lätt och trailerbar familjebåt. Text & foto: Lars-Åke Redéen

**SKAPARNA AV DET** svenska båtmärket Agapi har mycket båterfarenhet från både små och stora båtar. Håkan Södergren har ritat skrovet medan Ekman & Blomquist har designat.

Med sin serie RIB-båtar ville de ta fram ett trailerbart alternativ för familjen. Agapi 750, som hade premiär på Allt för sjön 2013, är den första i en serie av tre båtar. Sedan dess har företagets huvudperson, Peder Asplund, bland annat bilat genom Europa med familjen i bilen och båten på släp bakom en BMW X1.

– Vi tog fram Agapi 900 för att fånga ett koncept för att få med det bästa från kabinbåtar. Det behöver man för att kunna stanna ute en helg. Därefter blev det en mindre båt, som vi har testat med familjen, säger Peder Asplund, som tidigare bland annat har haft en större flybridgebåt.

– Vi hade redan fått smak för RIB-konceptet. Vikten var viktig eftersom vi alltid hade båten på trailer. Därmed krävs ingen bottenmålning och ingen fast båtplats. Vi fick ett helt annat båtliv.

**BÅTLIV HAR PROVKÖRT** Agapi 750 med en Yamaha 250 hk utombordsmotor. Helt klart är att båten har kommit flera steg längre i utvecklingen än Agapi 900 (Båtliv 2-2011). Fortfarande håller konceptet bra med en lätt driven båt, men i den här mindre båten är allt är bättre och detaljkvaliteten högre. Fortfarande känns det dock att det inte är riktigt samma finish som om båten hade varit byggd på Orust.

Agapi 750 har dock andra fördelar som



Compact living på sjön. Agapis skapare, Peder Asplund, i soffan på akterdäck. Bakom honom syns förarplatsen, som är förskjutet åt styrbord.

väger upp finishen. Skrovet och däckets är tillverkat i glasfiber medan balksystemet, överbyggnaden och detaljer ”långt upp” är i lätt kolfiber. Det känns helt rätt.

Båten är lätt driven med fartkapacitet klart över 45 knop med den stora V6:an på akterspegeln. Ett smartare alternativ borde dock vara Yamahas nya 200 hk, som är billigare än 250 hk och väger 227 kg jämfört med 276 kg för V6:an.

Båten är reaktionssnabb och lättkörd.

Mest ekonomisk är den vid behagliga 25-26 knop, då bränsleförbrukningen är cirka 1,05 lit/Nm. Uppåt 50 knop ökar förbrukningen till nästan det dubbla...

**EN AV FINESSERNA** med Agapi 750 är ett kapell som är enkelt att hantera. Det tar bara några minuter att fälla

ut eller in. Båten har även ett bra förligt soldäck. Det stjäl en del av höjden i kabinen, men solmöjligheterna ska inte underskattas.

Båten vi provkörde hade ett svart Estecedäck, vilket matchar den sportiga profilen. Mixen av RIB med detaljer i kolfiber och rostfritt känns modernt och det ska bli spännande att se hur Agapi utvecklas.

Kabinen är större än man tror med sovplatser för två fullvuxna och två barn. Här finns också plats för en vattentoilet, men då får man avstå barnkojerna.

**MATPLATS, PENTRY OCH** sociala utrymmen finns på det välutnyttjade akterdäcket. Båten har, på grund av RIB-konceptet, inte samma trygga känsla som en styrpulpbåt med sina höga sidor, men helheten fungerar bra.

Den kanske största fördelen är möjligheterna att ta med sig båten på ett enkelt sätt.

– Med motor väger Agapi 750 1,2 ton. Det gör att 70-80 procent av våra kunder köper båt med trailer. Med en totalvikt med 150 hk motor på 1 800 kg kan man dra båten efter en VW Golf diesel eller BMW X1, säger Peder.

Sammanfattningsvis kan vi hålla med om att detta kan vara en av framtidens båtar, särskilt för den som vill ha stor rörlighet i sitt båtliv. Prisappen är relativt hög, men båten är i stort sett mer ekonomisk än motsvarande båtar med inombordsmotor. ☺

## Fakta Agapi 750

<b>Längd:</b>	7,76 m
<b>Bredd:</b>	2,60 m
<b>Vikt:</b>	850 kg (exkl. motor)
<b>Bränsletank:</b>	200 liter
<b>Motor:</b>	max 250 hk
<b>Pris:</b>	1,1 Mkr inkl. Yamaha 250 hk
<b>Info:</b>	www.agapiboating.com

# Lättkörd båt som förlänger båtsäsongen

Båtliv  
PROVAR



Beneteau Swift Trawler 44 är ett litet fartyg med hög boendekomfort. Den har rejäla akter- och fördäck.

Detaljarbetena är väl utförda, både vad gäller rostfritt och trä.

Det är lätt att uppskatta utrymmena i den här båten.



Beneteau Swift Trawler 44 är en riktig flytande sommarstuga. Perfekt för skärgården eller båtsemestern. Text & foto: Lars-Åke Redéen

**FRANSKA BENETEAU** har haft stora framgångar med sina Swift Trawlers, som finns i flera storlekar från 34 till 50 fot.

Båtliv har tidigare provkört 34-fotaren i serien (Båtliv 4-11) och i höstas tog vi en kort runda i Beneteau Swift Trawler 44.

Båtarna har i princip samma koncept med en del viktiga skillnader. Allting är större i 44-fotaren, som har betydligt större rymd. Även boutrymmena skiljer sig åt på flera viktiga punkter.

**DEN STORA SKILLNADEN** körmässigt är att 34:an har en stor Cummins diesel medan 44-fotaren är utrustad med 2xVolvo Penta D4 300 hk. Kraften fördelas via raka axlar och smidda bronspropeller.

Detta gör Swift Trawler 44 till en mycket lättkörd båt. Den är

som standard utrustad med bogpropeller, men det är tveksamt om den behövs. Dubbla raka axlar gör att man kan snurra runt egen båtens axel utan buller och bång från en "bogis".

En positiv överraskning är bränsleförbrukningen. Trots dubbla dieselmotorer drar båten rimliga 1,25 lit/Nm vid deplacementsfart 7,5 knop. Båten har två tydliga fartregister, antingen deplacementsfart 7,5-8 knop eller halvplanande 16-26 knop. Allting däremellan bör man helst undvika eftersom det är helt oekonomiskt och båten går sämst i farter på 12-15 knop. Bränsleåtgången vid toppfart är enligt tillverkaren 3,5-4,0 lit/Nm.

**VI GILLAR ATT** båten är så lättkörd och betar sig tryggt med god stabilitet oavsett fart. Den har ett vasst förskepp som skär genom

sjön, vilket ger en mjuk gång.

En stor andel av kunderna till den här båttypen är före detta seglare. Det är enkelt att förstå med de sköna boutrymmen som båttypen bjuder på.

**ALLRA SKÖNAST** är Swift Trawler på flybridge med autopiloten påkopplad i 7,5-8 knop. Då är det en perfekt utflykts- och bobåt för familj och vänner. ☺

## Fakta Beneteau Swift Trawler 44

Längd:	13,88 m
Bredd:	4,25 m
Motorer:	2x300 hk
Bränsletank:	1500 liter
Vattentank:	640 liter
CE-klass:	B12/C14
Pris:	från 3,9 Mkr
Info:	www.dreammarine.se

## Båttillbehör



### WAECO

#### Kyl-/frysbox

WAECO CoolFreeze CDF 25 är en bärbar kyl- / frysbox med kompakt design som gör den lämpad i trånga utrymmen i båt, husvagn och husbil. Den är lätt att transportera och har 23 liters kapacitet för kylning eller djupfrysning. Energiförbrukningen är minimal med en strömsnål kompressor som kyler från +10° till -18°C. Boxen rymmer både stående och liggande 1,5 liters flaskor. Levereras med anslutningskabel samt upp-tagbart galler för delning av kylutrymmet.

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



# CLASS 3C SUPER SERIEN

## SKYLTFÖNSTER FÖR BÅTRACING

Till stor del handlar det om att våga för att kunna vinna. Att ha rätt förutsättningar är dock en minst lika viktig ingrediens för att nå framgångar i världens mest spridda klass inom offshore-racing. Något som den nya Class 3C Super Serien ska råda bot på. Text & foto: Mikael Bergkvist

**MIKAEL GUSTAFSSON** ÄR nöjd. Några testrepör i närmare 90 knop på fjärden utanför Påskallavik har gett svar på tal; allt fungerar som det ska. Likaså har Team C-47:s nya navigatör för säsongen, Lasse Sandelius, funnit sig väl tillrätta i cockpit.

– Nu krävs det bara att vi får träna i lite mer vågor på öppet hav innan min premiär inom offshore-racing på VM i Finland, konstaterar han leende.

Det var här, ett stenkast från den pittoreska småbåts- och före detta skuthamnen, som planerna kring Class 3C Super Serien började gro så smått för några år sedan. Ett antal vänner – konkurrenter om man så vill – från offshore-racingens klass 3C hade samlats hemma hos Mikael Gustafsson för att fira nyår. Fram på småtimmarna började de spåna kring vad som kunde göras för att både öka intresset och göra båtracingen mera synlig.

– Det främsta syftet var, och är, att skapa en spetsserie inom nordisk offshore-racing.

För att nå dit vill vi locka flera båtar till färre tävlingar. Tävlingarna ska också hålla högsta klass både vad det gäller publikvänliga banor och kringarrangemang, förklarar han.

– Samtidigt ska Class 3C Super Serien vara en plattform för gemensam marknadsföring och även medföra att vi tillsammans ska kunna träffa avtal med större sponsorer som tidigare inte har varit möjligt för de enskilda teamen. Det ska i sin tur bidra till att göra deltagandet billigare genom bland annat fri bensin och inga startavgifter till tävlingarna.

**MIKAEL STICKER INTE** under stol med att det har sneglats en hel del på bilsportens STCC när riktlinjerna drogs upp för den nya superserien.

– Tävlingarna ska helt enkelt vara mer professionella på alla plan. Det gäller allt från snygga depåer till enhetliga kläder hos teamen. Vi satsar också på en hög säkerhetsnivå och har en tydlig miljöprofil. Både deltagare och publik ska känna att detta är något speciellt inom båtracing. Som en nordisk vari-

ant av den internationella toppserien XCat World Series för extrema katamaraner, säger han och framhåller samtidigt att även Class 3C Super Serien är internationell och körs enligt UIM:s reglemente.

**2013 VAR PREMIÄR-** och prøvoår för serien. Även om det återstår en del innan alla bitar är på plats ser Mikael den kommande säsongen som ytterligare ett steg i rätt riktning.

– Förra året var vi sex startande team. I år är målsättningen minst tio team. Vi räknar med att alla tre medaljörer från VM 2013 finns på startlinjen; Marcus Johnsson, Finland, Daniel Segenmark, Sverige, och Jan Trygve Braaten från Norge. Likaså Team SEM Racetech med Mikael Bengtsson som gick obesegrade genom hela superserien förra året.

Vid sidan av att bjuda på offshore-racing av högsta kvalitet ska Class 3C Super Serien vara något av ett skyltfönster för båtracing och på sikt bidra till att säkra återväxten.





Foto: Frode Gustavsen



## Kalender 2014

- 24–30 juni, Förby, Finland (VM)
- 4–5 juli, Oskarshamn, Sverige
- 22–23 augusti, Nynäshamn, Sverige
- 30 augusti, Tvedestrand, Norge



Lasse Sandelius och Mikael Gustafsson.

– Intresset för båtracing är stort bland ungdomar och vi har även en hel del tjejer som tävlar i de olika klasserna. Med superserien vill vi höja intresset ytterligare och visa att det inte på något sätt är en utopi att börja tävla och så småningom köra offshore racing på högsta nivå.

Mikael Gustafsson tar sig själv som exempel. Hans första egentliga kontakt med båtracing var under första upplagan av Oskarshamns Offshore Race, 2006. Han gillade vad han såg och kontaktade föraren Sven Bengtsson som han kände ytligt. Det slutade med att han köpte en W150-båt tillsammans med sin svåger och gjorde premiär som navigatör året därpå. Sedan dess har Mikael både tagit över rodet och bytt båt och klass, avverkat

ett antal olika navigatörer och även hunnit samla på sig en mängd utmärkelser och medaljer.

– För att börja tävla krävs egentligen bara förarbevis och genomgången högfartsutbildning. Sedan ansöker man om nybörjarlicens. När det gäller båtar finns det mycket begagnat och prisvärt inom bland annat V115 eller V150 - enskrovsbåtar med 115 respektive 150 hästkrafter - som är vanliga instegsklasser.

**I ÅR HAR** Team C-47 fullt fokus på superserien. Samtliga fyra tävlingar, som inleds med VM i Finland, är inbokade i almanackan och målet är att vara bland de fem främsta.

– Med tanke på att startfältet rymmer de allra bästa förarna och teamen inom klass

## Fakta Class 3C Super Serie

**CLASS 3C SUPER** Serie bjuder på bjuder på båtracing när den är som tätast och häftigast. Den internationella offshore serien är sanktionerad av både SVERA och UIM och i de deltagande teamen finns flera av båtracingens stora profiler. Superserien genomförs vid utvalda event i Skandinavien som kombinerar publikvänliga arenor med tuffa offshoreförhållanden.

**Båtarna:** Katamaraner eller enskrovsbåtar på 23–25 fot från bland annat Argocat, Twister och Hydrocat.

**Motorer:** Huvudsakligen Mercury Optimax 200 XS.  
**Toppfart:** Drygt 90 knop.

3C kommer det att bli riktigt tufft. Men vi kommer verkligen att satsa på att ge konkurrenterna en match. Allt har fungerat som det ska hittills och det känns riktigt bra med ny navigatör, säger Mikael med en nick mot teamkollegan Lasse Sandelius.

Högst på önskelistan står en seger på hemmaplan. Mikael var riktigt nära förra året – men en smärre felnavigering satte käppar i hjulet.

– För mig är Oskarshamns Offshore Race en riktig prestigetävling. Inte minst för att det är hemmaplan med allt vad det innebär. Det är också ett tydligt exempel på vad vi vill åstadkomma med Class 3C Superserien med allt från publikvänliga race i skiftande förhållanden till proffsiga och trevliga kringarrangemang. ☺

## Sommarpriser 2014

Gäller i våra stormarknader i Solna,  
Kungens Kurva, Sickla, Västervik och webshop  
tom 31 augusti 2014 eller så långt lagret räcker!  
[m.erlandsonsbyggga.se/](http://m.erlandsonsbyggga.se/)  
[www.erlandsonsbyggga.se](http://www.erlandsonsbyggga.se)



**148:-**

**Brandsläckare 2 kg**  
Pulversläckare inkl. hållare och  
slang. (art.nr 04819) 248:-

**Pålitlig!**  
MHF - Motorförarnas  
Helnykterhetsförbund



**995:-**

**Alkometer Alcofind DA8100**  
Alkotestaren bygger på den tillförlitliga  
bränslecellstekniken som även polis,  
kustbevakningen med flera använder sig av.  
(art.nr 04078) 1.250:-



**59:-**

**Kapokkudde enkel blå**  
Fylld med 100% kapok. Marinblå  
Rötbeständigt UV-stabiliserat bomullstyg.  
(art.nr 02950) 88:-

**298:-**



**E-Bridge Vikstol**  
Bekväm, stabil och smidig stol. Ryggstödet kan  
justeras i sex lägen. Vattentätt och UV-stabiliserat  
marinblått tyg, PVC under sittdynan.  
Praktiskt bärhandtag. (art.nr 02970) 398:-



**4.795:-**

**Lowrance HDS-7m gen2 Touch**  
Kraftfull kartplotter med fullständig integration  
av Lowrance omfattande utbud av produkter.  
Kan ej kombineras med Summer Savings  
Cashback-kampanj (art.nr 63918) ~~9.990~~



**995:-**

**Elmotor AQUATIC 36**  
Kompakt smidig och miljövänlig 12 volts elmotor.  
Reglerbar gas med 5 steg framåt samt 3 steg bakåt.  
Motorn är utrustad med en 10-steps batteriindikator.  
Levereras inkl. automatsäkring.  
(art.nr 14760) 1.395N



**3.995:-**

**AquaSmart Light 2,4 Uppblåsbar durk**  
Lättviktsgummibåt med uppblåsbar durk och köl samt med raka  
pontoner. Levereras med Bärväska, repsats, luftpump, åror samt  
spännband för bränsletank. Aluminiumtoft.  
ø ponton: 350 mm. Rek motor: 4 Hk. (art.nr 10482) 5.495:-



**6.550:-**

**GPSmap 720S plotter/ekolod**  
Widescreen-sjökortsplotter/ekolod fullt med finesser som pekskärm, radar-kompatibilitet mm. (art.nr 69787) ~~6.590D~~



**5.790:-**

**GPSMAP® 720**  
Widescreen-sjökortsplottrar fulla med finesser som pekskärm, radarkompatibilitet mm. Ljustark display för läsbarhet i dagsljus och supersvag belysning för optimalt mörkerseende. Levereras med snäpplister, monteringsbygel med inbyggd kabelhantering, rattar, packning till flushmontering, spänning/data-kabel alt. spänning/data/ekolods-kabel, svensk manual. (69786) ~~5.990D~~



**995:-**

**WiFi-ekolod Lucky Laker**  
Portabel ekolodsgivare till Smartphone eller surfplatta. Levererar data till en app i din telefon/platta via WiFi, kompatibel med både IOS och Android. (art.nr 03903) ~~1.195D~~



**10.390:-**

**GPSmap 721**  
Plotter med stor bearbetningskraft. 7-tums pekskärm med "nyp och zooma"-funktion. (art.nr 69788) ~~10.790D~~



**Vattentät & flyter**

**1.445:-**

**Cobra VHF MR HH350**  
Professionell vattentät handhållen VHF med 6 Watt uteffekt, alla internationella kanaler + L1 & L2. Levereras med bordsladdare 12 & 220 Volt, bältesclip, handlovsrem. (art.nr 04143) ~~1.695D~~



**EBM GPS-logg**  
Logg med 32-kanalig GPS-antenn. Visar den riktiga farten (fart över grund) och fungerar även i låga farter. Analog  
0-15 knop (art.nr 13804) ~~1.495:-~~ **1.195:-**  
0-30 knop (art.nr 13805) ~~1.495:-~~ **1.195:-**  
0-60 knop (art.nr 13806) ~~1.495:-~~ **1.195:-**  
Digital  
0-999 knop (art.nr 13807) ~~1.795:-~~ **1.395:-**



**5.390:-**

**Raymarine Dragonfly**  
Raymarine Dragonfly plotter/ekolod inklusive Navionics silver sjökort över Europa. 5,7" display. (art.nr 03246) ~~6.490D~~



**7.490:-**

**Raymarine A75 WiFi + kort**  
Kraftfull och kompakt multifunktionsskärm som är mycket enkel och användarvänlig. Supersnabb dual core processor plus en kraftfull grafikprocessor. (art.nr 03248) ~~8.690D~~



**1.245:-**

**Cobra VHF 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) ~~1.295D~~



**4.990:-**

**Rorkultspilot ST2000+ inkl fjärrkontroll S100**  
Rorkultspilotpaket ST2000+ inklusive fjärrkontroll S100. Inbyggd fluxgate-kompass. Integrerbar i system. SEATALK Inbyggd NMEA. Dragkraft 77 kg. Fullt roderslag SB - BB 4,1 sekunder. (art.nr 05153) ~~8.475D~~



**19.990:-**

**NSS8 + Broadband Radar 3G - paket**  
NSS8: Högkvalitativ, fullintegrerad, 8" touch-screen kartplotter/multifunktions display med inbyggt ekolod och GPS, SimNet / NMEA 2000®  
**3G Bredbandsradar:** Radarprestanda man inte tidigare sett. (art.nr 63895) ~~40.485D~~



**Missa inte sommarens fotbollsfest!**

**1.648:-**  
16"

**LED-TV m inbyggd DVD & digitalbox 16"**  
HD-ready widescreen LED TV med inbyggd MPEG4 digitalmottagare med EPG samt DVD-spelare. Fräsch, högblank pianosvart färg. Demonterbar fot. Kortslutningsskyddad & fukttskyddad. Levereras med: Fjärrkontroll, 12V- & 230V-adapter. (art.nr 09998) ~~1.895D~~  
19" (art.nr 09999) ~~2.295D~~ **1.848:-**  
22" (art.nr 10000) ~~2.695D~~ **2.378:-**



**998:-**

**TV/FM-antenn TRIAX UFO MARINE**  
Rundstrålade antenn för bruk på båten eller husvagnen. Levereras med förstärkarbox och fyra uppsättningar fästen. (09983) ~~1.198:-~~



**2.990:-**

**GPS-larm MiniFinder**  
Ett litet GPS-larm med inbyggda antenner som ger exakt position via SMS. (10302) ~~3.395:-~~



**795:-**

**LTC marin stereo CDD-1070 med CD**  
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:-~~



**298:-**

**Bluetooth-högtalare**  
Trådlös högtalare för såväl inomhus-, dusch- som utomhusbruk. Inbyggt, uppladdningsbart lithiumbatteri. Sugkoppsfäste. Färg: vit eller svart. (art.nr 10076, -78) ~~398:-~~

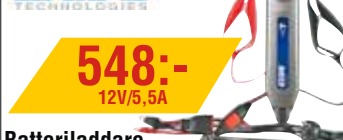
**SOLARMARE****395:-**  
25W**Solcellspanel std**

36 högeffektiva polykristallina celler.

Högtransparentt härdat glas, ram av anodiserad aluminium.

**25W** 592 x 357 x 30 (art.nr 06042) ~~595N~~**50W** 675 x 534 x 30 (art.nr 06044) ~~995N~~**80W** 1209 x 514 x 30 (art.nr 06046) ~~1.495N~~**Regulator SLC 5A** (art.nr 06051) ~~295:-~~**Regulator SLC 10A** (art.nr 06049) ~~395:-~~**675:-****1.075:-****228:-****298:-****SOLARMARE****1.395:-**  
25W**SOLARMARE Marinpanel**

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

**25W** 500 x 450 x 3 (06036) ~~1.595N~~**35W** 890 x 350 x 3 (06037) ~~2.195N~~ **1.695:-****45W** 590 x 670 x 3 (06038) ~~2.595N~~ **1.995:-****SOLARMARE****798:-****Regulator MPPT**Regulator med MPPT-teknik, ökar laddningen med 10-35% jämfört med "vanliga" regulatorer. Försedd med: överladdnings-, överbelastnings- och kortslutningsskydd. (art. nr 06050) ~~995N~~**NAPS****948:-****Regulator MaxPower**Optimerar laddningen från solpanelen. Ett urladdat batteri laddas upp till 35% bättre genom MaxPowers MPPT-teknik. (art.nr 06048) ~~998N~~**Isotherm****4.490:-****Kylskåp Cruise 42**CR 42 följer de mått som blivit standard i tusentals båtar, med volymen 42 liter och frysfack på 4 liter med lucka. Rygghängd avlyftbar kompressordel som kan placeras upp till 1,5 m från skåpet. Mått: 525x380x475. (art.nr 08952) ~~4.990N~~**EXIDE****548:-**  
12V/5,5A**Batteriladdare**

En modern laddare med hög effekt. Helautomatisk och programmerad för avancerad laddning i fem steg.

**12V/5,5A** (13131) ~~895:-~~**12V/7A** (13132) ~~1.395:-~~ **1.095:-****12V/15A** (13134) ~~1.995:-~~ **1.595:-****TUDOR****888:-****MARIN DUAL 80Ah/350Wh**12 V. Freeline/Marine batterierna har en patenterad tipsåker, lock-konstruktion samt The Magic Eye där man enkelt kontrollerar batteriets laddningstillstånd. (05488) ~~948D~~**Isotherm****4.890:-****Kylskåp Cruise 49**CR 49 har samma "standard" yttermått som CR 42, med kompressorn fast monterad bakom frysfacket ryms även liggande eller stående 1 1/2-liters PET-flaskor. CR 49 har tresidig monteringsram, innerbelysning. Mått: 525x380x445 mm (art.nr 08984) ~~5.490N~~**EXIDE****2.295:-**  
10 liter**OCEANCOOL Kyl-/frysbox 10 liter**12V kompressorbox med turbofunktion som är bra att använda under motorkörning. (art.nr 09050) ~~2.695N~~**OCEANCOOL****2.595:-**  
25 liter**OCEANCOOL Kyl-/frysbox 25 liter**12V kompressorbox med turbofunktion som är bra att använda under motorkörning. (art.nr 09052) ~~2.895N~~**Isotherm****4.390:-****Kyl-/frysbox TB31**Kylbox med kraftiga bärhandtag och ett gediget lås på locket. Digital termostat med temperaturreglering inom området +10 till -18°C. Termostaten har även ett ekonomiläge. Inbyggd fläktyld Danfosskompressor (BD35F) som är av AC/DC typ. Nätdrift prioriteras automatiskt. (art.nr 08963) ~~4.650N~~**MATROMARINE PRODUCTS****798:-**  
Båt-WC**Båt-WC**Manuell spolning, skål av porslän och lock och sittning av ugnslackerat trä. Vatten in  $\varnothing$  19 mm, avlopp ut  $\varnothing$  38 mm. (art.nr 04230) ~~1.180:-~~**Båt-WC stor.** (04208) ~~1.550:-~~ **1.198:-****SEPTIKTANK****845:-**  
24 liter**Septiktank**Tillverkad i rostfritt stål. Avfall in och ut  $\varnothing$  38 mm, avluftning  $\varnothing$  19 mm**24 liter** (art.nr 04261) ~~1.250:-~~

Mått: 300 x 400 x 200

**40 liter** (art.nr 04241) ~~1.495:-~~ **1.195:-**

Mått: 500 x 400 x 200

**56 liter** (art.nr 04269) ~~1.750:-~~ **1.395:-**

Mått: 700 x 400 x 200

**TECHIMPEX****3.995:-****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:-****TECHIMPEX****1.495:-****Gasolkök Techimpex Racer**Gasolkök med två brännare. Brännarna har en mycket precis justering av lågan och är utrustade med tändsäkring. Racer har en tidlös och tilltalande design baserat på polerat rostfritt stål. Levereras med kokkärshållare. (art.nr 04535) ~~1.995:-~~**Teleflex****4.990:-****Baystar Compact**Komplett hydrauliskt styrsystem för motorer < 150 Hk. Frontmonterad cylinder som ger enkel installation. Levereras inkl. pump-cylinder, 2x20' nylonslang och 2 liter olja. (art.nr 96621) ~~6.490:-~~**LEWMAR****8.495:-**  
 $\varnothing$ 8mm kätting**Ankarspel LEWMAR Pro-Fish 1000**

Paket inkl. fjärrkontroll. Levereras inkl. manöverpanel, automatsäkring, tillverkat av rostfritt stål. Dragkraft på 454 kg.

**För  $\varnothing$  8 mm kätting eller  $\varnothing$  14 mm tågvirke**(art.nr 12322) ~~14.550:-~~**För  $\varnothing$  14 mm blyad lina** (art.nr 12325) ~~15.725:-~~ **8.995:-****ERLANDSONS BRYGGA**  
Stormarknaden för båtutrustning**Sommarpriser 2014**

tom 31 augusti 2014 eller så långt lagret räcker!

[www.erlandsonsbyrgga.se](http://www.erlandsonsbyrgga.se) / [m.erlandsonsbyrgga.se](http://m.erlandsonsbyrgga.se) / 08-444 97 50**Webshop**

Nu har vi även webshop!

Välkommen!

**ERLANDSONS BRYGGA**  
Stormarknaden för båtutrustning

**BALTIC**



**738:-**  
med sele

**638:-**  
utan sele

**BALTIC**



**288:-**

**E-Bridge**



**448:-**

**E-Bridge Vikstol De-Luxe**  
Bekväm, stabil och smidig stol med bekväma armstöd! Ryggstödet kan justeras i sex lägen. Vattentätt och UV-stabiliserat marinblått tyg, PVC under sittdynan. Praktiskt bärhandtag. (art.nr 02972) 560:-

**498:-**



**Däckstol Yachting**  
Klassisk däckstol / fällstol. Ram av aluminium, armstöd av trä samt sits av marinblått tyg med vita detaljer. (art.nr 02946) 648:-

**Uppblåsbar räddningsväst Erlandsons Brygga**  
Uppblåsbar räddningsväst med automatisk eller manuell gasupplåsning samt med eller utan integrerad säkerhetssele.

**Utan sele** (art.nr 06827) **695N**  
**med sele** (art.nr 06828) **795N**

**Räddningsväst för barn Split Front**  
Delade flytkroppar för bästa passform.

**3-15 kg** (06852) 355:-  
**15-30 kg** (06853) 355:- **288:-**

**1.148:-**



**Bryggstege 4-steg**  
Varmgalvaniserad stege med fotsteg av trä. Total längd 1880 mm. (art.nr 01002) 1.495:-

**On Board**



**548:-**  
2-steg

**Stävstege**  
Rostfritt stål. Plastskodda krokar och stävvinkel.

**2-steg** 950x215 mm (01046) 675:-  
**3-steg** 1180x215 mm (01048) 875:- **698:-**

**332:-**  
12 kg



**Boj**  
Uppblåsbar. Orange PVC. Galvaniserad ten. Luftventil av mässing.

**12 kg** (art.nr 08614) 415:-  
**30 kg** (art.nr 08615) 575:- **455:-**  
**60 kg** (art.nr 08616) 745:- **595:-**  
**100 kg** (art.nr 08617) 935:- **745:-**

**148:-**  
ø 10 mm / 30 m



**Ankarlina special**  
Ankarlina av Polyester special med isplitsad nylonkaus är 3-slagen, vit.

**ø10mm/30m** (art.nr 06210) 188:-  
**ø12mm/35m** (art.nr 06213) 298:- **238:-**  
**ø14mm/40m** (art.nr 06214) 448:- **358:-**  
**ø16mm/40m** (art.nr 06217) 558:- **468:-**

**298:-**



**Kikare 7x50**  
Blå/svart gummiklädnad. Väska och bärrim medföljer.

**Free focus** (04047) 378:-  
**Centrumfokus** (04049) 378:- **298:-**


**488:-**  
Sthlm södra



**Båtsportkort**  
Impregnerat vik- och vätstarkt papper med kraftig ryggspral. Tål tuffare tag! Format: A8.

**Stockholm norra** (03700) 548:- **508:-**  
**Sthlm mellersta** (03701) 548:- **508:-**  
**Stockholm södra** (03706) 518:- **488:-**  
**Mälaren** (03694) 588:- **538:-**  
**Ostkusten** (03709) 588:- **538:-**


**728:-**  
25 kg



**B-ring**  
Bojankare i rostskyddsmålat stål. Kätting används med fördel mellan B-ring och boj! Rekommendationstabell finns i katalogen.

**25 kg** (02491) 948:-  
**40 kg** (02492) 1.475:- **1.148:-**  
**70 kg** (02494) 2.395:- **1.848:-**

**79:-**  
Korf2



**Majoni Fender**  
PVC fender med luftventil av mässing. Vit med svarta ändar.

**Korf2** ø120x420 (art.nr 08600) 89:-  
**Korf3** ø150x600 (art.nr 08601) 119:- **99:-**  
**Korf4** ø190x680 (art.nr 08602) 149:- **129:-**  
**Korf6** ø250x800 (art.nr 08603) 259:- **219:-**  
**Korf7** ø300x900 (art.nr 08604) 389:- **329:-**

**995:-**  
5 kg



**Rostfritt Stukankare**  
Rostfritt stål, AISI 316

**5 kg** (art.nr 02344) 1.250:-  
**7,5 kg** (art.nr 02346) 1.895:- **1.495:-**  
**10 kg** (art.nr 02348) 2.495:- **1.995:-**  
**15 kg** (art.nr 02350) 3.595:- **2.855:-**

**198:-**



**E-Bridge Bergkilset**  
E-bridge sjösäck small med två raka galvade bergskilar, två vinklade bergskilar samt en klubb. (art.nr 08711) 248:-

**148:-**  
2 kg



**Brandsläckare**  
Pulversläckare inkl. hållare och slang.

**2 kg** (art.nr 04819) 248:-  
**6 kg** (art.nr 04818) 398:- **298:-**

**138:-**



**Brandfilt**  
Brandfilten är gjord av glasfiber som kan stå emot temperatur upp till 500 grader. Mått: 1200 x 1200 mm. Röd eller vit. (art.nr 04820-21) 178:-

**875:-**



**Båtshake Hook & Moor**  
Fäster förtöjningslinan genom en sluten ring genom att endast kroka tag och dra. Tillverkad i högklassig 6064 aluminium. Hakhuvudet i glasfiberarmerad polykarbonat. Teleskopiskt skaft, max 2,0 m. (06663) 1.095:-

**386:-**  
Lås



**Lås & låskätting Klass 3**  
**Lås** (art.nr 02874) 490:-  
**Kätting 2,5 m** (07297) 495:- **398:-**  
inkl. överdrag

**445:-**



**Tube ø 1370 mm**  
Denna "heavy-duty" tub är försedd med en extra stark innerslang i vinyl och är klädd med högdensitets nylon. Grafiken kan variera. (art.nr 07753) 598:-

**2.395:-**



**Wakeboardpaket Backbeat**  
Wakeboardpaket med bindningar, lina samt förvaringsväska. Längd: 1410 mm (art.nr 07785) 2.895:-

**Paket inkl. bindningar, Wakeboardlina och bärväska**

**248:-**



**Cylindergrill**  
Används antingen utfälld eller som traditionell klotgrill. Grilltyla: 2 x (340x220 mm) (art.nr 04280) 298:-

# SEGLA I KROATIEN

## BÅDE ENKELT OCH SKÖNT

Varma vindar, blått och klart vatten, många öar och skär, vänliga människor, god mat och goda viner – vad kan man mer begära? Text och foto: Bengt Anderhagen



**PÅ MINDRE ÄN** tre timmar kan man komma ner till Kroatiens kust mot Medelhavet via direktflyg från Sverige. Är man intresserad av segling så väntar här en spännande upplevelse med fina naturhamnar eller välutrustade gästhamnar.

Att hyra segelbåt i stället för att äga har blivit ett verkligt alternativ för dagens stressade människor. Att slippa vårutrustning och höstupptagning, kostnader för sommar- och vinterplats, försäkringar etc. För att inte tala om själva kostnaden för båten. Att komma ner till värmen och gå ombord på en välutrustad båt som är klar för avfärd är något som tilltalar allt fler.

**Hur gör man för att hyra båt för segling i den kroatiska skärgården?**

– Letar du efter ett uthyrningsföretag så se till att det är en seriös aktör. Det finns flera bra aktörer i Sverige, säger försäljningschef Niklas Engstrand på Croatia Yacht Club.

Ett bra sätt är att googla och kolla på

”Hyra båt i Kroatien”. Kolla också gärna med SRF, Svenska Resebyråföreningen och med Kammarkollegiet. Där kan man få reda på om företaget har avsatt garantipengar om något skulle hända.

**Vad kan man kräva av uthyrningsföretaget?**

– Först och främst att du får en båt som fungerar och att den uppfyller det som står i hyresavtalet, säger Niklas. Därför är det viktigt att du läser hyresavtalet noga och ser vad som ingår. Alla båtar som är för uthyrning har en viss standardutrustning och du kan kräva att allt ska vara helt och fungera.

**DET FÖRSTA SOM** sker ombord är en incheckning av båten. Du får ett formulär där båtens alla vitala delar och all utrustning är upptagen.

– Det kan verka jättejobbigt, men det handlar ju om säkerheten och funktionaliteten. Se efter att det finns nödbloss, säkerhetsseklar, flytvästar etc. Kolla var genomföringarna finns, var man fyller på bränsle och vatten. Låt

personen från basen visa dig hur allt fungerar.

**Vad krävs för behörighet och papper?**

– Lägsta krav på nautisk behörighet är Förarintyg och de som hyr ut båtar vill helst att minst två personer ombord har behörighet. Dessutom ska man ha VHF-certifikat.

– När du lämnar kaj ska du ha med sig en besättningslista där allas namn, person- och passnummer finns antecknade. Varje gång de kommer till en riktig hamn och betalar hamnavgift så registreras den listan. Det ska också finnas ett papper som talar om att turistskatten är betald.

**Vad gör man om något går sönder eller om man råkar ut för en olycka?**

– Innan avfärd får du erlägga en deposition vilken motsvarar självriskan på försäkringen. Depositionen är på 1 000–3 000 Euro beroende på båtens storlek. Går något sönder får du ersätta skadan. Skulle du få något problem med motor, pumpar, ankarspel eller vad det nu kan vara är det bara att kontakta själva



basen så skickar vi ut en servicetekniker.

#### **Vad bör man ta med från Sverige?**

– En sak som ofta kommer upp är det här med flytväst. På alla charterbåtar måste det finnas så kallade SOLAS-klassade flytvästar, vilka är både tunga och otympliga att bära. Känner man att man vill bära flytväst under seglingen så är det bättre att packa ner sin egen flytväst. Eftersom det är ett varmt land så behövs inte så mycket kläder. Ett regnställ är bra men det räcker oftast med en jacka. Glöm inte solkräm, solen tar ordentligt här nere! Under juli och början augusti är lufttemperaturen mellan 30–35°, den övriga perioden 25–30°.

**VINDARNA BRUKARI** I maj ligga på 5–10 m/s, under högsommaren 4–5 m/s och under augusti och september 5–7 m/s. Men det kan blåsa upp ordentligt, det kan vara den så kallade boran som kommer ner från bergen på fastlandet. Så ta alltid reda på vad det ska bli för väder, vädret kan skifta. I alla gästhamnar

anslås väderprognoser och det finns flera bra hemsidor med väderinfo, bland annat **prognosa.hr** som kommer från Kroatiska meteorologiska institutet.

#### **Vilken period på året är det bäst att segla här nere och var ska man segla?**

– Hela perioden från maj till slutet av september fungerar, men i slutet av juli och början augusti har italienarna sin industrisemester och då är det inte bara de kroatiska båtarna här nere utan även en massa italienska båtar som gör att det blir trångt i hamnarna.

**FÖRETAGET CROATIA YACHT Club**, och även övriga charterarrangörer, har flera förslag på rutter på sin hemsida. Dessutom finns det alltid pilot books ombord där gäst- och naturhamnar är beskrivna.

#### **Hur fungerar gästhamnarna och hur stora är hamnavgifterna?**

– Gästhamnarna är i allmänhet utrustade med el och vatten, toaletter och duschar. ➔



Niklas Engstrand på Croatia Yacht Club.

– När du kommer inbackandes mot kajen, ett moment som för den ovane kan verka lite problematiskt, får du hjälp med förtöjningen av hamnkaptenen. De allra flesta hamnarna har så kallade mooringstamper som är förankrade i botten, vilket gör att du slipper ankra. När båten är förtöjd får du lämna över skeppspapperen och innan du lämnar kaj betalar du din hamnavgift. Kostnaden för en normalbåt här nere ligger mellan 500 och 590 konar, ungefär 750 kr. Man kan tycka att det är dyrt, men jämför man med Sverige så blir inte skillnaden så stor. Sedan får man inte glömma bort att det finns massor av fina naturhamnar som man ligger gratis i. På en del öar finns det restauranger med egna bryggor. Där får man naturligtvis ligga gratis om man äter hos dem.

#### **Kan man hyra båt med skeppare om man är ovan med segling?**

– Ja, det kan vara en bra lösning om man vill slippa ansvar och jobb. Våra skeppare kostar 8 400 kr per vecka plus mat. Vi kan även erbjuda värdinna ombord som förutom att laga mat håller ordning och snyggt och ser till att det är trivsamt ombord. En värdinna kostar 5 800 kr per vecka plus mat.

#### **I hur god tid måste man boka för att få en bra båt?**

– Vill man ha båt under sommarmånaderna ska man nog vara ute ett halvår i förväg. Vill man ha båt under maj eller under september kan det räcka med ett par tre månader. Är man ute i riktigt god tid så får man i allmänhet en bra rabatt, säger Niklas Engstrand. ☺

## Ida Mattsson jobbar som båtvärdinna

**OMBORD PÅ SEGELBÅTEN** S/Y Fiji hittar vi Ida Mattsson i kabyssen. Hon är i full färd med att göra ordning frukost åt den övriga besättningen.

– Jag är 21 år och uppvuxen på Tjörn, berättar Ida Mattsson. Efter studenten i samhällsvetenskaplig linje jobbade jag med lite av varje. Jag har alltid varit intresserad av segling och människor och började söka jobb som seglingsvärdinna.

– Nu har jag arbetat för Croatia Yacht Club i tre säsonger och trivs jättebra. Gästerna är väldigt trevliga och snälla, framför allt skandinaverna. Som värdinna försöker jag ju passa upp så gott jag kan och få gästerna att trivas, att se deras behov och se vad vi kan göra för varje individ.

#### **Det här är ju ett säsongsjobb, hur klarar du dig under den andra perioden?**

– Jag brukar hjälpa till med försäljningen av charterseglingar när det är mässor och även andra uppgifter. Och jag tar även andra jobb, så det går bra.

#### **Tjänar man några pengar?**

– Absolut, man får så man klarar sig. Jag vill påstå att det är ett kanonjobb. När vi jobbar här nere så betalar ju bolaget flygresorna, man har fri mat och bostad och inga direkta utgifter. När man kommer hem till Sverige efter några månader här nere så har man nästan hela lönen kvar och det känns riktigt bra.

#### **Har du någon nautisk utbildning?**

– Nej tyvärr, men jag funderar allvarligt på att utbilda mig till skeppare. En skeppare får ju många fler bokningar än en värdinna.

#### **Har du några extra bra tips på hur man gör**



Båtvärdinnan Ida Mattsson.

#### **för att få ett sånt här jobb?**

– Hör av dig till de olika charterföretagen, berättar Ida. Ge dig själv och dina intressen. Ge dig inte, gå på hela tiden. Förr eller senare så är jobbet ditt. Man får inte se några begränsningar och har man rätt, positiv inställning så klarar man av jobbet galant, säger Ida glatt. ☺

## Egen båt till uthyrning – lönsamt alternativ



Joakim Aspe och Per Berggren.



Glad besättning på S/Y Elise i Komiza hamn.

**I KOMIZA HAMN** på ön Vis i den kroatiska skärgården hittar vi Joakim Aspe och Per Berggren ombord på S/Y Elise, en Beneteau Oceanis 50. Bägge två är delägare till båten, som hyrs ut via charterbolaget Navigare Yachting. De berättar om ett bra sätt att finansiera segling i Medelhavet.

– Vi köpte båten av Navigare Yachting för sex år sedan och lät dem sedan överta den till uthyrning under ett sexårsavtal. Själva får vi disponera båten ett antal veckor per år. Via ett slags poängsystem kan man byta båt inom organisationen. De har ungefär 130 båtar i Medelhavet så vi kan välja om vi vill segla med vår egen Elise eller välja båt i Grekland eller Turkiet. Du får poäng efter båtens storlek, vår båt är en 50 fotare, berättar Joakim Aspe.

#### **När ni inte använder båten, hur tas den omhand?**

– Navigare har mycket duktigt folk som tar hand om den. De checkar av allting, renoverar och fixar. Varje vinter tas båten upp på land och under några veckor blir det en totalgenomgång, säger Per Berggren.

#### **Är det här en vettig investering?**

– Ja, Per och jag är extremt nöjda. Vardagen är ju fylld med arbete och ansvar och att då komma ner hit och få segla några dagar eller veckor är fantastiskt. Och det är så enkelt. Som en av våra gäster sa, "det är som att ta in på hotell". Båten är ren och klar,

handdukar och lakan finns ombord, båten är fulltankad och klar att köra. När man återvänder är det bara att lämna den vid kaj och flyga hem, säger Joakim.

– Dessutom kan man se det som en investering. Vi får 10–12 procent avkastning på investeringen. Värdepåminskningen kommer visserligen på sluttampen men då har vi faktiskt seglat gratis i sex års tid!

Elise kostade 2,3 Mkr när Joakim och Per köpte henne. Eftersom hon är välskött så tror de inte att hon har gått ner alltför mycket i värde.

– Det är ju marknaden som bestämmer vad vi kan få för henne, det är en risk man får ta. Vi behöver inte heller sälja om marknaden är dålig.

Dessutom gör Navigare en väldigt bra inlösen om man väljer att köpa en ny båt. Man kan ta upp en diskussion med dem när det är dags att bestämma sig om fortsättningen.

– Vi kan också förlänga kontraktet med Navigare ytterligare tre år om vi vill vara kvar med båten i deras organisation. Eller också kan man ta hem båten till Sverige om man vill det, säger Per. En av våra planer är att segla över båten till Västindien där Navigare har baser och få den där härliga seglatsen från Kanarieöarna över Atlanten.

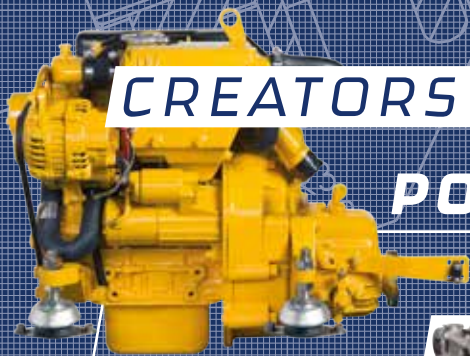
#### **Men ni trivs här nere i Kroatien?**

– Ja, det är helt underbart, både människor och naturen! Vi är här nere två, tre gånger per år, både vår, sommar och höst, säger Joakim. ☺





# CREATORS OF POWER



**KONTAKTA DIN NÄRMASTE ÅTERFÖRSÄLJARE  
FÖR EN BRA OFFERT**

**Priser från 43100 SEK**  
Kontakta din närmaste återförsäljare för en bra offert.

Holländska VETUS har under mer än 30 års tid marinkonverterat slitstarka motorer. Genomtänkt design med utmärkta materialval: Topplöck i gjutjärn och avgaskrök i brons. Motorerna baseras på välkända Mitsubishi, Hyundai och Deutz. Finns i effekterna 12-250 hk, med backslag eller adapter för VP110S samt 120S/SB samt nytt drev från ZF.



## Beställ VETUS tillbehörs katalog 2014

VETUS har ett stort tillbehörsprogram  
för kompletta motorinstallationer,  
boggpropellrar, styrningar, tankar etc...  
kompletta installationer



### ÅTERFÖRSÄLJARE VETUS DIESEL:

ARBOGA Lunger Båt & Trä, tel.0589-53015 ASKERSUND Norra Vättern Marin, tel.0583-711000  
FJÄLLBACKA MP Marin, tel. 0707-474744 GOTLAND Färosunds Marina & Hotell AB,  
tel. 0498-221662 GÖTEBORG Tånguddens Båt & Motor, tel.031-298710 • V.O. Teknik, tel.031-966298  
• Öckerö Marinmotor AB, tel. 031-969256 • Gryt Brygga Marin, tel.0123-40835 GRUNDSUND  
Grundsunds Marina AB, tel.0523-20020 GÄVLE Marinplast AB, tel. 026-195210 HELSINGBORG  
Båtservice Helsingborg, tel.0702-835116 HÄRNÖSAND Dahlman Marin, tel.0611-556666  
KALMAR Båthuset, tel.0480-27842 JÖNKÖPINGS M Marin, tel.0707-272926 KUNGSBACKA Önsala  
Båtservice, tel.0300-15331 KUNGSÖR Kungsörs Båtvär, tel.0227-10132 LAHOLM Join Me  
AB, tel.0430-14200 LIMHAMN JF Marin, tel.040-154950 LINKÖPING Linköpings Marinmotor  
Försäljnings AB, tel. 013-140337 LULEÅ Granec Maskin AB, tel.0920-228025 LYSEKIL Wilen Marin  
AB, tel.0523-12340 • MOTALA Motala Båtvär AB, tel. 0141-21602 MYGGENÄS Myggenäs  
Marin AB, tel.0304-661649 NORRKÖPING Kvarsebo Båtar AB, tel.011-396019 NORRTÄLJE  
Bergshamra Varv, tel.0176-262068 • Nya Service Varvet Rosättra, tel.0176-294921 NYKÖPING  
Spelhagens Marinbutik AB, tel.0155-217511 ORUST Ellös Marin, tel.0304-20358 OSKARSHAMN  
Oskarshamn Marina, tel.0491-77760 • Fjögolms Marin AB, tel.0491-31400 OXELÖSUND  
Oxelösunds Båtvär AB, tel.0155-30827 RAMDALA Trosgårds Motorservice, tel.0455-41143  
SÖDERHAMN Åkerströms Mekomar AB, tel. 0270-15980 SÖDERTÄLJE Albinhallen,  
tel.08-55080450 STOCKHOLM Resarö Marinmotor, tel.08-54137810 • Erngrens Båtvär,  
tel. 08-50045018 • Duvholmens Varv AB, tel.08-7671605 • Kock Marin, tel.08-7170090 • Lidingsö  
Nautic Marine & Motor, tel.08-7664010 • Mareco AB, tel.08-7179373 • Mobil Marin Motorservice,  
tel.0703-723222 • Per Olsen Marin AB, tel.08-50033470 • Täby Motor AB, tel.08-7686100 • Virgula  
AB, tel.08-7020052 • Värmdö Båtservice AB, tel.08-57168300 • Älstens Marinteknik AB, tel. 08-266968  
• Djuro Båtvär, tel. 08-57151714 SMEDJEBACKEN Båtschopen Smedjebacken AB, tel. 0240-74040  
TROSA Trosvärvarv AB, tel.0156-12139 UPPSALA Regal Marin, tel.018-324060 VARBERG  
Eliassons Båtvär AB, tel.0340-16805 VÄSTERVIK Vituddens Båtvär, tel.0490-15854 VÄSTERÅS  
PIR 28, tel. 021-122301 ÅHUS Åhus Marina AB, tel. 044-247000 AMAL Dalboåbåtar, tel.0523-10200  
ÄNGELHOLM Skåne Marin AB, tel.0431-20300 ÖREGRUND Öregrund Båtvär AB, tel.0173-30423  
ÖRNKÖLDSVIK Öviks Marina, tel.0660-58270 ÖSTHAMMAR Matton Marin AB, tel.0173-21400

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



Butik  
Webshop  
Mast- &  
riggcenter  
Mobil  
riggservice

## Enklare, säkrare och bekvämare båtliv



Butik: Prästkragens Väg 20 · Saltsjö-Boo · Tel 08-556 147 00

Öppettider: Vard 9-18 · Tors 9-19 · Lör 9-15 · Sön 10-14  
Torsdagars kvällsöppet samt söndagsöppet upphör fr o m vecka 25

Handla dygnet runt: www.benns.se



ORDFÖRANDE HAR ORDET: BENGT GÄRDE

## Trösklarna måste rivas!



**SÅ HAR MAN** då klarat av vårens två stora begivenheter, nämligen Ostkustens "bästa regatta" Lidingö runt och Västkustens löparfest Göteborgsvarvet. Vi har mycket att lära av dessa stora arrangemang och imponeras av hur mycket som går att skapa av frivilliga och ideella krafter.

Svenskt båtliv är ju inget annat än en stor folkrörelse som bärs upp av ideella krafter.

Jag har tidigare skrivit att vi måste riva trösklar i våra klubbar för att få in flera ungdomar. Vi måste då överväga att låta dem slippa arbets- och vaktplikt, nattvakter, m.m. Många studerar eller bor på annan ort.

Tyvärr kan

jag notera vid mina kontakter med flera klubbar att väldigt lite gjorts i denna fråga, kanske dags att "kvotera" – motionera till båttriksdagen i denna fråga för att öka förståelsen för hur viktigt generationsskiftet är. Vidare är de entusiastiska och tillför mycket kunskap på flera områden.

Ni som ännu ej tagit till er information om SBU:s BAS-system, gör det. Systemet är både enkelt – tidsbesparande och kostnadsbesparande och tilltalar mera vår nya, datorfixerade generation. Gå på de utbildningar och informationsträffar som SBU och förbunden planerar. SBU:s datorsystem är framtaget för våra klubbar och används redan av en stor del av våra medlemmar. Det finns också utmärkt presentationsmaterial rörande BAS.

Jag har tidigare skrivit om SBU:s arbete om orättvisa och korta arrendavtal. Vi fortsätter att driva denna fråga. Inte att förglömma är även att

många klubbar arrenderar eller äger mark där det avgränsande vattenområdet ägs av annan part. Landhöjningen har skapat problem för många klubbar när sjöbotten blivit land och den arrenderade marken därmed plötsligt skiljs från vattnet. Denna lilla remsa av land kan medföra problem. Kontrollera hur just ni har det och ta gärna hjälp av juridiska kommittén för hjälp vid behov.

Arbete med avskaffandet av den orättvisa sjöfyllerilagen går vidare och vi arbetar med förklaringar och förtydliganden vad avser toatömningsproblematiken och fråga om spolplattor.

Under sommaren hoppas jag att ni alla kommer att märka att SBU:s sjösäkerhets- och flytvästkampanj går vidare i utökad omfattning. Håll ögonen på SBU:s blå-gula flytväst och glöm inte att ta på er en egen.

En trevlig båtsommar!  
**Bengt Gärde**

## Sluta bottenmåla använd CoverLight

1000-tals nöjda båtägare använder Cover



Vi presenterar CoverLight en lättare variant för planande motorbåtar, ribbåtar och segelbåtar till ett pris som passar alla plånböcker.

Fungerar på alla typer av båtplatser

Båtar 4-6,5 meter 4990:-

Båtar 6,6-8,5 meter 5990:-

Båtar 8,6-10 meter 7990:-

Livslängden på CoverLight är minst 4 säsonger.

Detta gör att säsongskostnaden blir lägre än för giftiga bottenfärger. Dessutom får Du mycket mindre arbete och lägre bränsleåtgång.

Finns hos alla ledande båt- och båttillbehörs- handlare mfl.

För närmsta återförsäljare [www.cleanboatprotector.se](http://www.cleanboatprotector.se) eller tel. 0411-420 44

**cleanboatprotector**

Svansjöhus-Svaneholm  
274 91 Skurup

# Hamnen i Höllviken lever upp året om



**NU BLIR DET** mat och hygge året runt i hamnen. Restaurangen som huserar i hamnen i Falsterbokanalens två senaste somrarna har skrivit femårsavtal med båtklubben.

– Vi vill gärna bredda vår verksamhet i hamnen och göra något som gynnar gemene man, säger Pål Jensen, vice ordförande i Falsterbokanalens Båtklubb.

Tack vare att ett femårskontrakt skrivits mellan klubben och krögarparet Johannes Celik och Jessica Karlsson satsar Märtas By The Sea på en ombyggnation och året runt-verksamhet.

– Våra medlemmar har önskat en krog av hög klass och sedan restaurangen öppnade har vi fått betydligt

fler gästnätter i hamnen. Av de upp emot 7 000 fritidsbåtar som passerar Falsterbokanalens varje år stannar mellan 2 500 och 3 000 båtar i hamnen varje säsong för att njuta av vår fina miljö, säger Pål Jensen som ser en stor samhällsnytta med en levande hamnmiljö.

Inför invigningen byggdes köket om och anpassades till en restaurangverksamhet med plats för upp emot 150 gäster.

– Intill restaurangen bygger vi ett nytt klubbhus för båtklubben. Detta bygge kan vi finansiera tack vare utyrningen till restaurangen, säger Pål Jensen. FBK:s Hamnkantor kommer att ligga mellan det gamla och det nya klubbhuset.

Båtklubben har en stor ungdomsverksamhet, här finns till exempel en mycket aktiv seglingsskola. Även Sjöscouterna, Sjöräddningen och forskare från Lunds Universitet håller till i hamnområdet och vill gärna utöka sin verksamhet.

## Djurgårdsbrunnsvikens Motorbåtsklubb 100 år

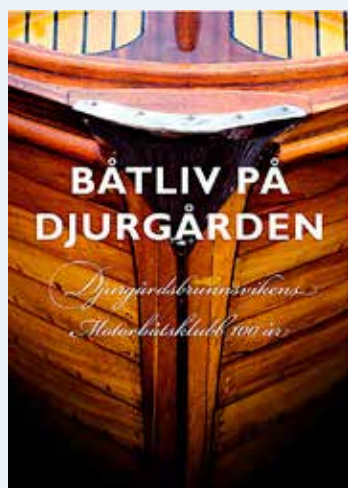
**STOCKHOLMS ÄLDSTA** motorbåtsklubb fyller 100 år. Jubileumsfirande startade med en boklansering 22 maj.

För 100 år sedan bildades Stockholms första motorbåtsklubb på Kungliga Djurgården – Djurgårdsbrunnsvikens Motorbåtsklubb, DMK, som i år firar ett helt sekel av gemenskap och glädje runt sjölivet. Avstamp för jubileumsfirandet är lanseringen av en årsbok som spänner över klubbens fantastiska historia med början 1914 när ett litet gäng entusiaster registrerade DMK som ett motorbåtsällskap.

När DMK bildades 1914 sattes medlemsavgiften till 15 kr per år. Sedan dess har klubben sett många förändringar, överlevt två världskrig och mycket annat och har hela tiden präglats av mycket stort engagemang av både styrelse och medlemmar.

DMK, med sommarhamn vid vackra Källhagen nedanför hotell Källhagens Vårdshus och med Sjöhistoriska Muséet som passande granne, har runt 250 medlemmar. Klubben har ytterligare sommarplatser samt vinterförvaring vid Hundudden.

DMK har under årens lopp varit



**DMK:s årsbok lanserades i maj.**

mycket välskött och har en stark ekonomi. Medlemmarna ansvarar själva för stor del av nödvändigt arbete vid sjösättning och upptagning, underhåll av bryggor och vinterhamn. Styrelse och medlemmar jobbar kontinuerligt med miljöfrågor för att leva upp till nya krav som ställs på båtklubbar. DMK rustar för ett nytt sekel av fantastisk båtliv.

[www.dmk.nu](http://www.dmk.nu)



## Skärgårdssamarbete i Roslagen

**DET REGIONALA** skärgårdssamarbetet i Roslagen, Gästrikland och Häl-singland går stadigt framåt. Arbetet fortsätter i en arbetsgrupp på fyra personer. Nu har ytterligare en kommun visat intresse. Det är Sandvikens kommun som vill få med insjövattnen i den egna regionen, framför allt Storsjön utanför Sandviken.

– Storsjön har varit med i tidigare satsningar ihop med Gästriklands Båttförbund. Då handlade det om att utveckla en naturhamn till en besökshamn och att sätta ut lysprickar på strategiska ställen för att öka navigationsbarheten under mörkrets timmar, berättar Tommy Sandin, ordförande i Gästriklands BF.

I april träffade arbetsgruppen för det regionala skärgårdssamarbetet Region Gävleborg som är mycket intresserad av att stötta arbetet genom att reservera pengar till en förstudie. En ansökan ska skickas in där bland annat syfte, mål och projektägare ska framgå samt att medverkande kommuner ställer sig bakom och skjuter till lika mycket medel tillsammans som Region Gävleborg.

– Vi räknar med att skicka in underlaget i mitten av augusti. Tillsammans med Roslagens Båttförbund har vi även haft ett möte med Region Uppland som också är mycket intresserad av att delta.

– Det ser ut som att förstudien kan bli av. Det hänger på att alla kommuner kommer in med de resurser som behövs, vilket är 30 000–40 000 kr, varav en del kan vara arbetstid.

Regionalt skärgårdssamarbete är ett projekt som vill skapa ett gränsöverskridande samarbete mellan ideella organisationer, kustnära kommuner och länsstyrelser. Målet är att erbjuda den växande båtturen attraktiva och kustnära farleder med goda möjligheter till fritidssysselsättning, bunkring av mat, bränsle samt övernattningar.

**Text och foto: Anne Adre-Isaksson**

## Arrangemang från Shipman 28

**25-27/7 SOMMARMÖTE MED** systerförbundet från Irland på Sävö kommer att innehålla bland annat entypskapssegling och grillafton.

30/7 till 4/8 Ålandseskader, med uppsamling på vägen från Sävö.

Under oktober/november kommer ett höstmöte att hållas, innehåll och datum är ännu inte spikade.

Alla arrangemangen är gratis för medlemmar. Kostnaden för icke-medlemmar är 200 kr och inkluderar även medlemskap under året.

[www.shipman28.nu](http://www.shipman28.nu)  
styrelse@shipman28.nu

**Robert Tryzell**



## Sjösäkerhetskurs hos Östergötlands BF

**ATT FÖRSÖKA TA** sig upp i en räddningsflotte iklädd överlevnadsdräkt är en rejäl kraftansträngning och en nyttig övning som deltagarna i Östergötlands Båttförbunds sjösäkerhetskurs fick prova på i maj.

Kursen ordnades tillsammans med skepparna Göran Johnsson och Jim Karlsson från Sjöräddningssällskapet Arkösundsstation och var den sjunde i ordningen som förbundet ordnade.

– Kurserna har varit mycket populära och den här dagen samlades 16 deltagare från olika medlemsklubbar, säger Alexander Johansson från Östergötlands BF.

Göran och Jim visade olika flythjälpmedel och betonade vikten av att använda en godkänd och CE-märkt flytväst och lärde deltagarna hur man underhåller upplåsbbara räddningsvästar.

– Deltagarna fick också lära sig hur det kan vara att hamna i kallt vatten. Pulsen ökar, andningen påverkas och man börjar flämta. Flämtreflexen kan göra att man drunknar redan efter ett par sekunder, berättar Jim.

Årets kurs innehöll dessutom information om lagar och föreskrifter för fritidsbåtar, vilka behörighetskrav som gäller samt innebörden av CE-märkning.

**Text: Anne Adre-Isaksson Foto: Lena Falk**

## Bildade båtklubb efter jakt på båtplats

En lördagseftermiddag i augusti förra året besökte vi Ekerö Båtklubb, som ligger vackert belägen vid Fantholmsviken på Ekerö i Mälaren. Hamnen gränsar mot Kyrkviken och är väl skyddad för de flesta vindar. Text: Bengt Anderhagen Foto: Roland Brinkberg

**DENNA DAG FIRADE** klubben sitt 50-årsjubileum med klubbmästerskap i kappsegling, tipspromenad, besök av Sjöräddningssällskapet och flera andra aktiviteter. Framåt kvällen blev det gemensam middag med dans.

Klubben bildades 1963 då klubbens förste medlem, Carl Rahm, hade köpt en gammal båt med smeknamnet ”Stänk-Orvar” och behövde en båtplats. Initiativrik som han var gick Carl ut med ett upprop och frågade om det var fler som var intresserade av båtplats. Gensvaret kom snabbt och vid ett interimsmöte 1963 bildades Ekerö Båtklubb.

Den första bryggan som lades ut hade plats för sju båtar och var byggd av plank och oljefat. Området är en gammal lastplats för sand och här har även legat ett prämvarv. Idag har klubbens bryggor plats för cirka 150 båtar och medlemsantalet har ökat från några få till ungefär 480. Nyligen har klubben fått friköpa mark och vatten och äger nu cirka 14 000 m<sup>2</sup> mark och cirka 26 000 m<sup>2</sup> vatten.

**PÅ EN AV** bryggorna träffar vi på klubbens ordförande, Åke Julin. Han är fullt sysselsatt med jubileumsaktiviteterna.

**Hur länge har du varit ordförande i klubben?**

– Sedan 1987, i 26 år, säger Åke. Det här jobbet är väldigt spännande. Att få vara med och utveckla en båtklubb det är en livsfilosofi, jättetrevligt, jättekul, säger Åke entusiastiskt.

**Får du någon tid över att åka båt själv då?**

– Jodå, jag har en Maxi 77 som jag är ute och seglar med då och då. Men det är inte som på 80-talet när man låg ute flera veckor i sträck. Nu blir det mest dagsturer eller helgturer.

**Klubben är nu ägare till både mark och vatten, har ni ett gott förhållande till kommunen?**

– Ja, det har vi. Det är väldigt



Ordföranden Åke Julin med den väl skyddade hamnen i bakgrunden.

viktigt för en båtklubb och vi är en av Ekerös större klubbar. Störst är Stockholms Segelsällskap.

Jag är en av den uppfattningen att man ska samarbeta och inte skapa konflikter och att man ska förstå varandras olika roller. Vi i klubben ser saker på vårt sätt och kommunens representanter ser saker på deras sätt och har sina spelregler att följa. Det gäller att prata sig samman och komma fram till bra lösningar på problemen.

**Har du något exempel?**

– Ja, ett bra exempel på gott samarbete är när vi planerade sugtömningsanläggningen. När det var aktuellt hjälpte kommunens miljöansvariga både oss och andra klubbar med ansökan om LOVA-bidrag. Och nu är anläggningen på plats, det känns bra.

– Snart är det dags att ta tag i nästa problem, spolplatta. Vi vet inte riktigt hur vi ska lösa det, den frågan jobbar vi med inom Ekerö Båtråd. Vi lyssnar med de andra klubbarna och ser om vi kan göra något gemensamt. Sedan har jag också varit i kontakt med Saltsjön-Mälarens Båtförbund och bett dem att ta tag i den här frågan och ordna ett erfarenhetsseminarium av något slag, det är en sådan komplex situation. Jag har också kontakt med kommunen. Det här är en högt prioriterad fråga eftersom vi ligger mitt emot Norsborgs vattenintag.

**Är det här frågor som båtorganisationerna bör ta tag i?**

– Absolut, dessa miljöfrågor är så stora att vi som båtklubbar inte



Filip och Christoffer på väg in efter kappsegling.

klaras av det själva utan behöver hjälp för att få reda på vad som gäller och vad som ska göras. Det rör sig om så stora investeringar och här har såväl båtförbunden som Svenska Båtunionen en viktig uppgift, att verkligen se till medlemsnyttan.

**När du ser klubben framför dig, ser du då en klubb med aktiva medlemmar eller en parkeringsplats för båtar?**

– Jag tycker nog att det är en klubb med aktiva medlemmar och med många aktiviteter. Vi har seglingsverksamhet med seglingar varje vecka och juniorverksamhet med bland annat ett sommarläger efter midsommar varje år. Vi har våra fester. Men det är klart att jag gärna såg att fler deltog i våra aktiviteter. Förr i tiden talade man om den speciella EBK-andan, då var klubben ny och det var entreprenöranda och man jobbade och fixade för klubben. Den andan har vi nog tappat lite av tyvärr, men man kan bara hoppas att den kommer tillbaka.

**När du blickar framåt, vad ser du då?**

– Min vision är att klubben finns kvar och utvecklas vidare och blir en klubb där alla känner alla, en trivsamt klubb där kamratskapet och båtlivet är det centrala.

– En klubb där alla är välkomna, säger Åke. ☺



Glada medlemmar äter sillunch.



# Lång kamp om en pinne i havet

Att som båtklubb eller hamn vilja flytta en inseglingssprick kan få stora konsekvenser. Det fick Lerbergets hamn, en liten privatägd hamn i Skåne, erfara. Text: Anne Adre-Isaksson Foto: Mats Hallberg

**FISKELAGET OCH HAMNEN** har funnits sedan 1700-talet och är idag en levande hamn av fritidskarakter. Hamnen har cirka 100 båtplatser och sköts ideellt. Ägare är det 200-åriga byalaget.

– Det löpande arbetet med hamnens underhåll sköts av en särskild hamnkommitté. Ekonomiskt klarar sig hamnen men det är tufft och utan de engagerade byborna hade det inte fungerat, berättar Mats Hallberg, Lerbergets hamn.

Lerbergets hamn är först i kommunen med en miljöpolicy. Spolplattor och reningsverk är på gång. Men så var det inseglingsspricken som klubben av säkerhetsskäl ville flytta 50 m.

– Sjöfartsverket, Lots och Sjöräddning tyckte att vi hade en poäng i vår idé och att det gamla djupdataunderlaget från 1916, i kombination med kompletteringar, kunde duga för att flytta

en babordsprick 50 m. Men så kom beskedet från Transportstyrelsen som gjorde att medlemmarna verkligen kunde hålla sig för skratt.

**TRANSPORTSTYRELSEN KRÄVDE** att föreningen skulle sjömäta ett större område. Föreningen var formella ägare till prickarna utanför hamnen.

– Vi har skött prickarna så länge de funnits utan knot och utan några myndighetskontakter. Men inte har vi tänkt på att vi stod som ägare.

I det här läget gick det inte att ändra sig och låta pricken stå där den stod. Frågan var väckt och djupdata skulle tas fram på föreningens bekostnad.

– När de formella besluten och kraven damp ner från Norrköping förstod vi att prickarna inte utan vidare går att ”lämna tillbaka”. Så där satt vi med kravet att

sjömäta ett stycke hav som byn visserligen begagnat i hundratals år, men där vi inte visste att vi var skyldiga att ha koll på sjöbotten. Kanske var det okunnigt av oss, men det var överraskande.

Eftersom inga problem finns rapporterade kring djupförhållandena utanför Lerbergets hamn drog Mats och övriga i föreningen slutsatsen att sjökortet var korrekt. Däremot fanns det incidenter kopplade till den prick de ansåg stod fel och ville flytta.

– Korrespondensen har varit omfattande. Tack vare att vi fått hjälpsamt bemötande från andra statliga myndigheter, som Sjöfartsverk och Lots, har vi kunnat börja beta av den uppgjorda handlingsplanen.

**TRANSPORTSTYRELSENS BESLUT** innebär stora kostnader, som i värsta fall kan uppgå till hundratals kronor.

– De ekonomiska konsekvenserna för oss är en sak. Men vad värre är – vågar man framöver komma med frågor och förbättringsförslag till Transportstyrelsen, undrar Mats.

– Vi är osäkra och ångrar kanske att vi ställde frågan. I alla fall borde vi tänkt några varv till innan vi i vår iver att göra något bra, ställde en i våra ögon oskyldig fråga.

Babordspricken står sedan några veckor på sin nya position. I laga ordning anmäld och inlagd i Poseidon.

– Någon tycker den ser ovanligt rak och stolt ut där den nu vajar. Kanske har den varit frustrerad och rent av långtat efter sitt nya läge, säger Mats.

Och sjömätningen? Jo, den blir av den också.

– Vi väntar nu nyfiket på den stora dagen och besöket från Sjöfartsverket. ☺

**Cobra**  
**MARINE™**  
by **LTC**



Rekpris 1795:-  
Cobra MR HH-350

Rekpris 2195:-  
Cobra MR HH-500

## NYHETER!

PROFESIONELL VATTENTÄT  
HANDHÅLLEN VHF SOM FLYTER  
MED 6 WATT UTEFFEKT  
ERGONOMISKT UTFORMAD

COBRA MR HH-350  
COBRA MR HH-500 MED BLUETOOTH



## Har båtklubben den styrelse den förtjänar?

**EN AV DE** viktigaste funktionerna i en förening är valberedningen. Båtliv har pratat med Jan Wigdell, som har mångårig erfarenhet av föreningsliv och har skrivit ett flertal böcker i ämnet.

Har styrelsen rätt kompetens? Har ledamöterna adekvat utbildning? Finns det en lämplig form av förnyelse av ledamöter? En förening som inte aktivt förändras kommer snart att dö ut. Ett bra exempel på en klubb som lyckats engagera nästan alla medlemmar är Gröndals Båtklubb. Modellen kanske inte kan användas av alla men det finns mycket att diskutera och kopiera.

Hans Loewy, ordförande



Ekerö Båtklubbs skyddade hamn. Foto: Roland Brinkberg

i SBU:s Funktionärsgrupp tar gärna emot synpunkter på hur ni arbetar i er förening, maila på

[ideellt@batunionen.se](mailto:ideellt@batunionen.se)

I nästa nummer tar vi upp utbildning av funktionärer.

Till dess – en härlig båtsommar!  
Vi ses på sjön!

Text: Anne Adre-Isaksson

## Varför är du medlem i en båtklubb?

"Ofta är man med av rent egoistiska skäl – rabatter eller en båtplats. Då undrar man vad föreningen i sig är värd". Det säger Jan Wigdell, författare till boken "Valberedning i arbete", som Båtliv har fått en pratstund med. Text: Anne Adre-Isaksson

**ATT SITTA** i en styrelse är den viktigaste delen i en förening, oavsett vad föreningen sysslar med. Det övriga är den roliga delen, men det fungerar inte om styrelsen inte fungerar.

Jan Wigdell får ibland telefonsamtal från föreningar där man inte lyckats få ihop en beslutsmässig styrelse. Hans råd är då att avveckla föreningen.

– Vad ska man med en förening till om man inte får ihop några personer som vill ta ansvar i en styrelse, undrar han.

**DET BEROR OFTAST** på att valberedningen är alldeles för sent ute. Man har inte förstått att man måste arbeta kontinuerligt under året och lägga upp en plan över aktiviteter.

– Det är det mest fundamentala organet vi har. De som sitter i valberedningarna har själva ofta inte en aning om vad de ska göra. I de flesta föreningar finns heller inga instruktioner.

Valberedningens mandat

sträcker sig ett helt år och man ska jobba hela tiden, inte bara 14 dagar innan det är dags för nästa årsmöte.

**JAN WIGDELL HÅLLER** i utbildningar kring hur styrelser och valberedningar i föreningar ska arbeta. En av de viktigaste uppgifterna är att utse en valberedning vid varje årsmöte och se till att den får rätt utbildning. Omval av ledamöterna i valberedningen är det klassiska. Men Jan Wigdell förordar en rullande valberedning.

– Man omväxlar två ledamöter och väljer en ny varje år. Ofta den person som lämnar styrelsen, för att få en cirkulation av ledamöterna.

– Den som lämnar styrelsen bör veta vilka stora ärenden som är på gång inom föreningen och då kan man även i valberedningen förbereda sig och hitta rätt kompetenser.

Den som inte blir omvald till styrelsen, trots att den står till förfogande, betraktar ofta det

som ett stort misstroendevotum. Men valberedningens uppgift är att ta hänsyn till de ärenden som är på gång och försöka hitta bästa tänkbara person för dem.

Jan Wigdell tycker att valberedningar har alldeles för låg status i förhållande till hur viktigt deras arbete är.

– Det är valberedningen som styr hur styrelsen ska se ut. För det är väldigt sällan det kommer motförslag till valberedningens förslag, konstaterar han.

**DET ÄR VIKTIGT** att valberedningen lär sig föreningens stadgar eftersom det där finns mycket som den har att ta hänsyn till. En valberedning där samma personer sitter år ut och år in, riskerar att göra som den alltid gjort.

– Det blir slentrian i det man gör, man får inte till några förändringar och föreningen utvecklas inte.

Jan sammankopplar de ofta dåligt besökta årsmötena med valberedningens bristfälliga arbete.

– Många medlemmar vågar inte komma eftersom de är rädda för att få ett uppdrag. Men om valberedningen skött sitt uppdrag så behöver de inte vara det. Då finns det redan kandidater till de olika posterna.

**MEN, PÅPEKAR JAN** Wigdell, en valberednings uppgift är inte att ragga kandidater. Den ska bereda valen. Namnförslagen ska egentligen komma från medlemmarna. Valberedningens uppgift är att fråga de föreslagna kandidaterna om de vill ställa upp för val.

– Ett av de krav som ställs på valberedningens ledamöter är att de måste vara väl insatta i de olika sektionernas arbete och alla verksamhetsformer som förekommer inom föreningen, säger Jan Wigdell.

Jan Wigdells bok heter Valberedning i arbete och kan vid intresse beställas via Kikkuli förlag. ☺

[www.kikkuli.com](http://www.kikkuli.com)

# Alla i båtklubben fick en uppgift

Efter årtal av oförändrat arbetssätt och svårigheter att hitta nya funktionärer, har Gröndals Båtklubb i Stockholm gjort om arbetsfördelningen. Alla medlemmar som har sommarplats har placerats i olika arbetsgrupper. Text: Anne Adre-Isaksson Foto: Peter Fischier

**GRÖNDALS BÅTKLUBB, SOM** startades på 1920-talet, har cirka 120 båtplatser och 190 medlemmar. Styrelse och ett antal funktionärer har haft specifika uppgifter. Var och en gjorde sitt och det var tungt att vara funktionär och styrelseledamot.

– Jag har tidigare arbetat i en golfklubb och där hade vi olika kommittéer som utförde det praktiska arbetet. Styrelsen skötte strategi- och ekonomifrågor på en övergripande nivå. En väldigt bra modell för att fördela arbetet, säger Johan Åkerblom, ordförande i klubben.

Han satt i valberedningen och där diskuterade han tanken om att fördela medlemmarnas arbetsplikt på olika grupper. Åsa Härdelin, en av funktionärerna, skrev en motion, valberedningen instämde och vid årsmötet i februari 2013 fattades beslut om att ta fram förslag till ny arbetsfördelning.

**I HÖSTAS TOGS** ett principbeslut om förändrad arbetsordning och en mindre stadgeändring genomfördes.

– Tanken är att alla medlemmar ska dra sitt strå till stacken. Tidigare stod många med händerna i byxfickorna vid arbetsdagarna och visste inte vad de skulle



Alla medlemmar i Gröndals Båtklubb har nu en uppgift. Här hjälps några av dem åt att flytta bojekan på isen.

göra. De kände sig onyttiga och smet iväg. Det var ingen bra stämning. Vid sjö- och torrsättning fanns också en säkerhetsrisk med folk som stod i vägen.

Under senare år har Gröndal förändrats. Många unga människor har flyttat in i området och blivit medlemmar i båtklubben, vilket inneburit en helt ny typ av medlemmar som inte är så bundna av det som varit förr. Johan Åkerblom tror att det är en av anledningarna till att det nya systemet fungerar så bra.

– I en liten grupp känner man mer solidaritet, arbetet profes-

sionaliseras genom att man lär sig handgrepp och rutiner vilket underlättar arbetsledningen och man kommer lättare in i klubbgemenskapen.

**NU FÖRDELAS SAMTLIGA** medlemmar på två stora arbetsgrupper med 30 personer vardera (lyft- och anläggningsgrupp) samt resterande 30 på sex mindre grupper.

– Varje grupp upprättar förslag till sin egen arbetsordning och genomför självständigt sin verksamhet och rapporterar till styrelsen minst en gång i halv-

året. Styrelsen har minskats ner till fem personer. De flesta grupperna har kommit igång väldigt bra med stort engagemang. Efter medlemsmötet i maj vittnade många om en starkt förbättrad stämning i klubben.

– Sjösettingen fungerade väldigt bra i år. Ett dussintal personer höll i detta och jobbade bra ihop. Valberedningen hade dessutom ett lättare arbete i år jämfört med tidigare. Men än är det för tidigt att utvärdera nyordningen. Vi bör nog vänta ett par år innan vi drar alltför säkra slutsatser, säger Johan. ☺



Kampanj  
NU 449 000:-

Glastron GTL 229 MerCruiser 350 MPIC 300 hk, (481 500:-)  
Hamnkapell, Bogljus, Stereo Upgrade, Dusch badplattform, Ankerspel för m.m.

HR BELLA QUICKSILVER Flippier Silver GLASTRON



Kampanj  
NU 152 000:-

Bella 500 Twin Mercury F 60 ELPT EFI (195 300:-)

VALDEMARSVIK  
Sandviks Varv  
Väg 212 mot  
Gryt 2 km  
0123-511 20



VÄSTERVIK  
Barlastgatan 3  
Pampas Marina  
070-26 511 20  
[www.batomotor.se](http://www.batomotor.se)



Hundar som badar mycket och länge kan drabbas av fukteksem. Var noga med att torka hunden efter bad.

## Säkert båtliv med hunden

De flesta hundar tycker om att åka båt, bada och simma. Som båtägare kan du göra mycket för att skapa en trygg miljö för din hund ombord på båten. Flytväst är en självklarhet, både för dig och hunden. Text & foto: Anne Adre-Isaksson

**ÄVEN OM DE** flesta hundar kan simma är det viktigt att ha flytväst på dem. Skulle hunden ramla överbord är det svårt att lyfta upp den i båten när man själv är ombord och hunden i vågorna.

En bra flytväst har snabbspännen, lyfthandtag på ryggen, kraftiga band och en ring för anslutning till kopplet. Flytvästen ska vara anpassad efter hundens vikt. Lägg till några extra kilon om hunden är långhårig, eftersom den väger mer när pälsen är blöt.

– Bind absolut inte hunden i vanligt koppel och Halsband på båten. Om den får för sig att hoppa överbord eller i land när båten är förtöjd kan den bli hängande i kopplet med ödesdigra följder, säger Lotta Möller, veterinär på Agria Djurförsäkring.

Om hunden tillhör den sort som älskar att bada kan den

drabbas av så kallad vattensvans, en inflammation i nerverna vid svansroten, om den vistas länge i vattnet.

– Det är mycket smärtsamt för hunden. Även öronen kan irriteras av mycket fukt. Torka därför hunden efter bad, råder Lotta Möller.

**SKADOR SOM ÖKAR** på sommaren är framför allt borreliainfektioner och huggormsbett. I skärgården kan det finnas rikligt fästingar så det är viktigt att visitera hunden varje dag och använda de fästingmedel som finns.

– Men man ska tänka på att inte använda fästingpreparat för hund till katt. Det kan vara direkt livsfarligt för katten. Använd preparat som är utprovat för katt, säger Cecilia Winter, kommunikationsansvarig på Agria.

Varken hundar eller katter

bör dricka saltvatten – även om Östersjön har en lägre salthalt. Det gör inget om de slickar i sig lite vid bad, förutsatt att det inte finns alger i vattnet. Men gör de det bör man reagera och erbjuda vanligt dricksvatten.

– För det dagliga vattenbehovet ska hunden få vanligt rent dricksvatten. Behovet ökar med sol och värme, precis som för oss människor. Om hunden dricker mycket saltvatten kan den få saltförgiftning. Stark sol är inte heller ofarligt för en hund. De kan bränna sig precis som vi människor, säger Cecilia Winter.

Var observant på om det börjar komma giftalger i vattnet. De är mycket farliga för hunden. Om den badar och slickar pälsen ren får den i sig alger. Vid misstanke om algblomning ska man inte låta hunden vistas i vattnet alls. ☹



Säkerhet ombord och i land

- Lär din hund att stiga på och av båten på kommando – hjälp den så att den inte halkar.
  - Ha flytväst på hunden.
  - Ge hunden en lugn och skyddad liggplats ombord.
  - Hunden ska ha tillgång till färskt vatten, skugga och svalka.
  - Aktivera din hund när ni gått i land och se till att den rastas ordentligt innan avfärd.
  - Anpassa farten med motorbåt och hjälp hunden med balansen vid kryssning.
  - Etapperna får inte bli för långa. Fyra-fem timmar på havet är långt för en hund även om den trivs ombord.
  - Använd fästinghalsband eller spot on-preparat.
  - Ta med en lista på veterinärer längs er båtväg.
- Det finns också en app "Djurguiden" att ladda ner.

### Att tänka på

- Blir hunden biten av huggorm ska den hållas i stillhet. Bär den helst och åk till veterinär så fort som möjligt. Den kan behöva serum om den är mycket påverkad i allmäntillståndet.
- Ge inte hunden överblivna grillrester. Tillagade fågel-, fläsk- och fiskben kan splittras till mycket vassa bitar i magsäcken eller sätta sig fast i gommen och i matstrupen.
- Majskolvar är populärt att lägga på grillen men inte alls bra för en hund. De sätter sig som proppar i tarmen och enda sättet att rädda hunden är att operera.
- För att förhindra fukteksem, som hundar som badar ofta lätt kan få, bör man vara noga med att torka hunden torr efter bad.

### Hundapotek

- Pincett
- Fästingborttagare
- Sax
- Koksaltlösning för rengöring av sår.
- Kompresser och självhäftande bandage.
- Kirurgtejp
- Bomull

KÄLLA: Agria Djurförsäkring



Fujitsu rekommenderar Windows 8.

**FUJITSU**

shaping tomorrow with you

# Vattentät information i alla lägen

[lifebook.se.ts.fujitsu.com](http://lifebook.se.ts.fujitsu.com)

## FUJITSU STYLISTIC Q584

STYLISTIC Q584 är en vattensäker 2-1 enhet som används som surfplatta eller bärbar dator. På sjön kan du använda den som navigationsskärm med en navigationsapp och när du lagt till kan du läsa dina mail, titta på film eller surfa på nätet.

- Intel® Atom™ processor
- Windows 8.1
- 10,1 tums touch skärm (25,7cm), vikt 640 gram
- Dockningsbart tangentbord (tillval)
- Anslutningsmöjligheter med inbyggd 4G/LTE, WLAN, GPS, NFC och Bluetooth
- Köp till en AIS-baserad navigationsapp för Windows från Seapilot

© Fujitsu ND/SE 14/05

Fujitsu och Fujitsu logotype är registrerade varumärken tillhörande Fujitsu Ltd. Övriga nämnda varumärken tillhör respektive ägare. Vi förbehåller oss rätten till teknikförändringar.

 **seapilot**  
Freedom of navigation



# Gammal kommandobrygga blev vackert klubbhus



Turfärjan Betulas före detta kiosk och kommandobrygga är sedan 1972 klubbhus hos Råå Båtklubb, söder om Helsingborg. Varje år firas Betuladagen i denna mycket marina miljö i det pittoreska samhället Råå.

Råå Båtklubb har ett av Sveriges finaste klubbhus. En samlingspunkt för medlemmarna i denna livaktiga båtklubb. Text & foto: Lars-Åke Redéen

**MITT I ETT** av Sveriges båttätaste områden, söder om Helsingborg, finns ett av landets vackraste klubbhus. Råå Båtklubb med sina 210 medlemmar kan stolt visa upp denna vackra och spännande byggnad.

– Jag tror att miljön här omkring lockar en hel del. Kommandobryggan från Betula, som är vårt klubbhus, är absolut inget utställningsföremål utan används dagligen i klubbens verksamhet, säger ordföranden Mats Åström.

– Vi är en växande båtklubb som har vuxit med 64 procent på tre år i medlemsantal. De som har tillkommit är både segel- och motorbåtsägare. Förra året fick vi dessutom flera nya yngre medlemmar, det gläder vi oss otroligt mycket åt. Vi blir väldigt glada när det kommer nya medlemmar som sänker medelåldern.

Ett så vackert och anrikt klubbhus som den här klubben har ger en speciell stämning. Klubbstugan invigdes 24 maj

2014 efter en omfattande renovering, som blev möjlig efter att privatpersoner och företag ställt upp med både kontanta bidrag, material och arbete.

– När vi började renoveringen för 1,5 år sedan hade vi inga pengar. Vi gick ut till företag och privatpersoner och fick ett mycket bra gensvar. Totalt fick vi in 150 000–200 000 kr plus att medlemmarna ställde upp med cirka 1 500 arbetstimmar, säger klubbkassören Olle Borg.

**HUSET KOMMER URSPRUNGLIGEN** från fartyget Betula (I), som skrotades 1972. Hon gick först som betfraktare mellan Bergkvara och Mörbylånga 1954–1956. Därefter blev fartyget den första ”turafärjan” och den sista ångfärjan över Öresund. Hon efterträddes 1968 av Betula (II).

Under renoveringen var en del av klubbstugan så dålig att den fick bytas ut, men stora delar är intakt. Känslan av gammalt fartyg är tydlig, särskilt på andra våning-

en där det fortfarande finns både skeppsklocka, maskintelegraf och nakterhus i gott skick.

Råå är en mycket maritim ort med en stor andel fritidsbåtar. Sjöräddningssällskapet har en station här och så finns det ett stort marinföretag, Sydmarin, som kan hantera båtar upp till cirka 40 ton med egen båtvaagn.

**HELINGSBORGS KOMMUN ÄGER** hela hamnen, som hyrs av båtplatsägarna i en gemensam hamnförening. Tidigare fanns här två stycken båtklubbar. Förutom Råå Båtklubb finns här idag ett segelsällskap, sjöscouter och en Optimistjolleklubb.

För alla som är vana vid skärgård att segla i kan det verka lite annorlunda med så många båtar på en ren kuststräcka. Möjligheterna till segling är dock bättre än man kan tro.

– Vi har ingen skärgård, men med båt når vi minst 25 hamnar inom 6–8 timmar. Vi är lyckligt lottade som kan nå så många



Vid rodet i ett av Sveriges vackraste klubbhus, Olle Borg, som är medlem och kassör i Råå Båtklubb.

hamnar så snabbt. Dessutom är det nära att segla till Köpenhamn och till Helsingör är det bara 6 Nm, säger Mats Åström.

Ytterligare en sak som gynnar båtlivet är frihamnsförordningen, som gör att båtklubsmedlemmar från båda sidor om Sundet kan ligga gratis eller väldigt billigt i varandras hamnar. Utbytet mellan svenskar och danskar är därför stort. ☺

[www.raabatklubb.se](http://www.raabatklubb.se)



Den 30 augusti firas Båtklubbarnas Dag för femte gången i Stockholm. Foto: Roland Brinkberg.

# Båtklubbarnas Dag firar fem år

Båtklubbarnas Dag drog igång med rekordsnabba förberedelser 2010 och samlade redan första året över 100 båtar för gemensam parad och uppvisning med dekorerade båtar. Text: Stefan Iwanowski

**ÅRETS VIKTIGASTE OCH** roligaste båttag är snart här igen! Evenemanget firar femårsjubileum i år. Den här dagen uppmärksammas alla våra båtklubbar vars situation på senare år har blivit allt mer utsatt. Genom denna båttag visar vi upp denna bas för svenskt båtliv. Med utgångspunkt från allt det positiva med båtklubbar och båtliv uppmärksammar vi politiker, stadsplanerare, tjänstemän och allmänhet.

Alla båtar och övriga flytetyg är välkomna. Låt er inte luras av att så många bilder visar veteranbåtar i artiklarna om Båtklubbarnas Dag. De gör sig onekligen mycket bra på bild men i paraden deltar både segelbåtar, motorbåtar, stora båtar, små båtar,

ekor, sportbåtar, segeljollar och flottor med den som vill.

**ÅRETS TEMA ÄR** Din båtklubb. Dekorera båten med klubbflaggor, ballonger i klubbens färger eller annat som visar det speciella med din båtklubb. Det är inte nödvändigt för att vara med, men lyfter fram din klubb och gör det hela lite festligare.

Deltagare i Stockholm deltar i tävlingen Bästa ekipage där tre vinnare utses. Prisutdelningen sker på Allt för Sjön 2015.

**DETTA ÄR ETT** fantastiskt tillfälle att bjuda in politiker och beslutsfattare, golfkompisar eller arbetskamrater, vänner och bekanta stadsplanerare och andra som är

nyfikna eller borde vara det. De flesta klubbar har öppet mellan kl. 10 och 15. Aktiviteterna varierar efter fantasi och möjligheter.

Ett populärt inslag på en del klubbar är att ta med besökare på en tur. Sätt till exempel upp en lista med dem som vill bjuda på en tur, där besökare kan skriva upp sig. Båda med mobilnummer för kontaktens skull. Det är mycket uppskattat av den som blir bjuden och klubben får uppmärksamhet och supportrar.

**EVENEMANGET STARTADE I** Stockholm och har där en organisation som du kan fråga om råd och tips. Men var helst i landet det finns intresse kan ni dra igång en egen Båtklubbarnas Dag. Gör det 30

augusti så hjälps vi åt att skapa uppmärksamhet.

I år har evenemanget växt till två parader. Den ena med utgångspunkt i Årstaviken och utifrån Mälaren, med stor avslutning inne på Riddarfjärden. Den andra med utgångspunkt i Brunnsviken på Saltsjösidan. Båda paraderna startar klockan 15 och pågår cirka en timme var efter avslutning tar vid.

**PÅ HEMSIDAN KAN** du läsa om hur Båtklubbarnas dag växer och utvecklas. Här kan du också hämta tips och idéer för egna arrangemang och följa med i nyheterna. I en film berättas om bakgrunden till Båtklubbarnas Dag. ☺ [www.batklubbarnasdag.se](http://www.batklubbarnasdag.se)

**Omedelbar leverans från eget lager.**

**SVENSK**  
**TURBOSERVICE**<sup>A</sup>/<sub>B</sub>  
031 - 58 18 10

**Original bytes- och uppgraderingsturbo för bl.a  
Volvo Penta & Yanmar.**

**IMPORTGATAN 5, 422 46 HISINGS BACKA, GÖTEBORG [www.turboservice.se](http://www.turboservice.se)**

**Soppatorsk? Tamp i propellern? Brusten gasvajer?  
Motorhaveri? Roderhaveri? Startproblem? Båten på  
grund? Luft i bränsleslangen? Trasigt backslag?  
Dött startbatteri? Reservdel saknas? Startnyckeln  
på botten?**

**Vi kommer.**



[www.sjoassistans.se](http://www.sjoassistans.se)



Subliften har flyttat till västkusten och tillverkas av Swede Ship Sublift AB i Djupvik på Tjörn.

[www.sublift.se](http://www.sublift.se)

En SUBLIFT ersätter kranar, traktorer, trailers och slipvagnar.

Maximal säkerhet, smidig hantering och enkelt handhavande.

**Unna dig, din båt och din båtklubb en riktig hanteringsutrustning**

Svensk design och kvalitet rakt igenom.

Mer än 20 års erfarenhet är samlad från Slamkryparen till nuvarande Sublift.

Gå inte över ån efter vatten det räcker med att titta på Sublift.

Det behövs bara en Sublift och en förare för att hantera båtarna.

Det finns inget hanteringssystem som är lika rationellt och säkert som med Sublift.

Kontakta Ingmar Granlind så får du veta mycket mer.

telefon: 0173 - 313 00, e-mail: [ingmar@sublift.se](mailto:ingmar@sublift.se)

Nu startar vi om med nya friska krafter.

Fjällmanövrerade bandlös till samtliga vagnar och styrda armar på de större.

Vi har erfarenhet av att anlägga ramper direkt på svaga bottnar även med anslutning till en kaj.

Det finns 170 Sublifts spridda över 17 länder som ger oss stor erfarenhet.

Marknadsförs i Sverige och Norge av:



12t



25t



40t



75t

**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](http://www.batunionen.com)



Kristinehamns kommun beslutat att lägga ut driften av Kristinehamns gästhamn på entreprenad. Gästhamnen har haft en mycket bra utveckling under senare år. Den 1 juni öppnades hamnen officiellt efter en satsning på cirka 12 Mkr.

## Båtlivet satsar runt Vänern

**DET ÄR MYCKET** på gång i Vänern. Söndagen 15 juni invigs till exempel Kristinehamns gästhamn nya brygga och strandpromenad. Kommunen satsar på att bli en starkare och mer känd skärgårdskommun.

Vid invigningen av gästhamnen blir det bland annat musik med Kristinehamns Dragspelsklubb, som spelar klassiska sjömansvisor. Fartyget Christine af Bro finns också på plats och skjuter salut.

Gästhamnar i Vänern Ek förening jobbar tillsammans med olika frågor. Den har bland annat tagit fram en gemensam affisch med alla sommarens arrangemang.

Bland höjdpunkterna märks:

**JUNI**  
3, 10, 17, 24 Sunnanå gästhamn - Veteran Classic Dalsland. Träffar för klassiska fordon äldre än 25 år.  
13-14 Kristinehamns gästhamn - Fritidsmässa.

**JULI**  
5 Hönsätters gästhamn/Hällekis - Sommarkonsert.  
13 och 27 Dalbergså Camping och Gästhamn - Allsångkvällar.

18 juli - 17 augusti Karlstad - The sound of music på Scalateatern.  
18-19 Kristinehamns gästhamn - Bluesfestival.

19 Hörvikens gästhamn - Musikkväll kl. 21.00.  
23 Hörvikens Gästhamn - Whiskeyprovning.

**AUGUSTI**  
2 Sjötorp gästhamn - Årets Göta Kanalsim.

2 Otterbäckens gästhamn - Otterbäcksdagen.

2 Sunnanå gästhamn - Sunnamo marknad i gammaldags stil.

8-9 Kristinehamns gästhamn - Dragspelsunderhållning i hamnen och Torgfest.

8-9 Borgviks gästhamn - Folk och rockfestival i Segmon.

22 Vänersborg gästhamn - Rock n Rollen firar 60 år med Brolle i Dalaborgsparken.

29-30 Mariestad gästhamn - Rockhelg. 30 Vänersborgs gästhamn - Eskader och säsongsavslutning i Dalbergså gästhamn.

### FRÅGA JURISTEN

#### FRÅGA

Vi har en trilskandes medlem som inte betalar sina avgifter i tid. Han uteblir konsekvent från vaktgång och under två år, utan styrelsens medgivande, har han låtit bli att sjösätta sin båt. Detta trots att det framgår av våra stadgar att tillstånd ska inhämtas från styrelsen om man avser att inte sjösätta en säsong.

Stadgarna säger att en medlem som inte erlägger avgifter senast på förfalldagen anses ha utträtt ur klubben. Kan vi helt enkelt radera medlemmen ur vårt föreningsregister? Hur ska vi göra med båten på land?

#### SVAR FRÅN KRISTIAN EHRLING, JURIDISKA KOMMITTÉN:

Hej! Utebliven betalning är som huvudregel ett incitament för att utslutas ur föreningen. Ofta framgår att uteslutning kan ske om medlem "skadar föreningens anseende eller agerar i strid med klubbens syften". Sök i första hand stöd i reglerna om uteslutning innan ni använder Er av stadgande om "anses ha utträtt ur klubben" vilket till sin lydelse kan ifrågasättas.

Båten kan ni inte avflytta utan ägarens medverkan eller medgivande. Agerar ni utan att ha vidtagit skäligen åtgärder att förmå ägaren att avflytta båten kan ni göra Er ansvariga för egenmäktighet med annans egendom. Utgör båtens placering en fara eller risk för skada på människa, egendom eller miljön kan båten flyttas, men endast till närmaste lämpliga plats inom området. Ansökan till Kronofogden om handräckning är det man har att välja på om man inte finner annan lösning.

Skicka Din fråga till [fragajuristen@batliv.se](mailto:fragajuristen@batliv.se)

**sea sea**

**PRIS GARANTI**  
**2995:-**  
25L KYLBOX

12/24V  
230V

**16 SIDORS KAMPANJ-BILAGA**

**PORTABEL KYL/FRYSBOKS 25L**  
Art: 48074

**BÅTTILLBEHÖR**  
**seasea.se**

**VI SÄLJER TILLBEHÖR  
TILL AMERIKANSKA  
BÅTAR..**

**Adam Marin**  
www.adammarin.se

**Uppgradera din  
utombordare till en  
FULLVUXEN ATLET!**

Vi uppgraderar dessa motormärken:  
Mercury, Yamaha, Suzuki, E-tec,  
Honda, Selva och Volvo Penta

**Lundins Marin R&D**  
research and development

GUSTAFSVÄGEN 3  
833 46 ESKILSTUNA **016-12 84 85**

**Succé på båtmässan**



**MarineNavigator**  
Super Appen för Android  
Rastersjökort av högsta  
kvalitet, inget saknas eller  
försvinner vid zoomning

Prisexempel Sjökort hela  
Sverige 490:-

Hydrographica 2014  
sjökort finns nu

Info: [maps.soltek.se](http://maps.soltek.se)

**Begagnade  
utombordsdelar**

**KÖPER  
SERVER  
SÄLJER**

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

ÖPPET:  
Måndag-fredag  
9.00-18.00

**235 BRYGGSKYLTA**

**BRYGGNUMMER**  
Standardstorlek 60 x 100mm  
Även andra storlekar. Flera färger  
Lågt pris! Snabb lev!

**LEDIGT/UPPTAGET**  
i rostfritt material  
Upplåt platsen när du  
seglar iväg. Tjåna pengar!

www.aspenasindustrier.com mail: [info@aspenasindustrier.com](mailto:info@aspenasindustrier.com)  
Aspenäs Industrier tel 0302-15318, 0706-44 45 40

**Marknadens bredaste sortiment!  
Sugtömningsanläggningar för hamnar och båtklubbar**

**ZICKERT  
SYSTEMS**

Zickert Systems AB  
www.zickertsystems.se \* [info@zickertsystems.se](mailto:info@zickertsystems.se) \* 0300 - 564788

**www.yourex.se**

På vår webbplats hittar du det mesta inom bilelektriska, A/C, diesel- och marinreservdelar.  
Vi säljer våra produkter över hela landet via bilelektriker, reservdelsbutiker  
och auktoriserade verkstäder.

Vi lagerför även **Valeo** original

**YOUREX®**  
BILELEKTRISKA RESERVDELAR

Tel 08-735 81 60 • Fax 08-27 87 67 • [www.yourex.se](http://www.yourex.se)

**BÅTKAPELLTVÄTT!**

Välkommen till Rentvätt, **Stockholms största båt-  
kapelltvätter**. 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 båtdynor, 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.

**REN TVÄTT AB**

**KAPELLTVÄTT • IMPREGNERING**

**NYTILLVERKNING • LAGNING**

Grindstuvägen 40, 167 33 BROMMA • 08-28 85 34  
[www.rentvatt.com](http://www.rentvatt.com)

**ez DOCK®**

**Det enda bryggssystem  
du behöver**

**EZ BoatPort**

[hags.se/marine](http://hags.se/marine)

**RIXÖ BRYGGAN**  
SINCE 1947

FRÅN IDÉ TILL FÄRDIG HAMN

**RIXÖ BRYGGAN**

+46(0)523-400 46 | [www.rixo.se](http://www.rixo.se)



**ANCHORMATIC**  
**ANKARSPEL**  
från 17 450 kr  
[www.anchor.se](http://www.anchor.se)

**DYNOR & KAPELL**  
**SY SJÄLV!**  
Vi har allt du behöver till  
**Kapell - Bågar**  
**Dynor - Mattor**  
**Skrovbeklädna**



**ÖSTERSJÖ  
KOMPANIET**  
08-31 24 20  
[www.ostersjokompaniet.se](http://www.ostersjokompaniet.se)

**TRÄBÅT**  
för sjöfolk - självklart!



[www.jsbab.se](http://www.jsbab.se)  
Vi utför nybyggnad, ombyggnad och reparationer av träbåtar och klassiska båtar. Norrlandsrepresentant för Volvo Penta och Epifanes båtlacker.  
**Johansson & Son**  
**Båtbyggeri AB**  
Ljumviksvägen 1, 913 33 Holmsund  
090-404 69, 070-661 81 79

★ EUROPEISK  
**KAPELL & TÄLTVÄTT AB**

- Kapelltvätt
- Segelvätt
- Impregnering
- Reparation
- Nyttillverkning

Rikstäckande fraktsystem. Vi översänder säck med betald frakt för inlämning på posten.  
[www.kapelltvatten.se](http://www.kapelltvatten.se)  
**040-18 18 08**

Din web-shop för Båttillbehör och Marin konfektion

**[www.skeppamarin.se](http://www.skeppamarin.se)**

*Kunskap, kvalitet, personlig service i butik sedan 1894*



TELEFON: 011-21 14 20  
ADRESS: Skeppareg. 2, 602 27 Norrköping  
ÖPPETTIDER: vardagar 9-18 lördagar 10-14

**Faeton - båtar för långa säsonger**

Faeton 790 - snabb V-bottnad axelbåt för tuffa förhållanden. Rymlig sittbrunn, skyddad styrplats och ombonad kabin. VP D4/260 ger 28 knop.  
Diskutera denna eller större Faetonbåtar med oss!



**FAETON**  
Agent & importör Curatech AB  
Tel. 0322-63 95 40, 070-777 57 07  
[faeton@curatech.se](mailto:faeton@curatech.se), [www.faeton.se](http://www.faeton.se)

**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](mailto:info@el-effekt.se)  
hemsida: [www.el-effekt.se](http://www.el-effekt.se)





**HENRICSSONS BÅTKAPELL**  
— F.D. BÅTKAPPELLSPECIALISTEN HENRICKS PROD. AB ETAB. 1967 —

Vi har egen tillverkning & sömna. Vi levererar originalkapell från Norge, Finland och Danmark. mallregister på båtar från 60-talet och framåt. Kontakta oss och fråga om vi har kapell till er båt.

Henricssons Båtkapell AB • Ängvägen 3, 517 34 Bollebygd  
Tel. 033-28 44 60 | 0705-36 09 06 • [niclas@henricssonsbatkapell.se](mailto:niclas@henricssonsbatkapell.se)  
[www.henricssonsbatkapell.se](http://www.henricssonsbatkapell.se)

Återförsäljare för:



Valet är lätt!

**Propulse**  
PROPELLERS

Alla fördelar hittar du på  
[www.propulse.se](http://www.propulse.se)  
**08-544 013 00**

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

Propellrar	Motorblock	Olja
Avgaslimpor	Sötvattensystem	Tillbehör
Servicemotorer	Komplett Motorer	Reservdelar



Se vår nya hemsida, många bra erbjudanden!!

**USAONLINE.SE**  
08-4464900

Är du på jakt efter Sjökort eller Böcker ifrån IMRAY's fantastiska sortiment?

**Imray** 

**Vi har sänkt priserna på hela sortimentet!**

**WWW.NAUSIC.SE**

**NAUSIC** Klangfärgsgatan 16  
426 52 Västra Frölunda

**BETA MARINE**

Lägst pris!  
Ring för offert!



ÅTERFÖRSÄLJARE:

**Dalarö:** Frithofs 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  
**Värmö:** Brohäll Marin AB, 08-571 450 45

Importör:  
**Nordic Gensets & Motors AB**  
[www.steyr-motors.se](http://www.steyr-motors.se)

**DÄCKSGENOMFÖRING FÖR KABLAR "CABLEPORT"**

Patent



Finns på tusentals båtdeck och i de flesta båtutrustningsaffärerna

**ELVABRO AB**

Monteringstips på [www.elvabro.se](http://www.elvabro.se)

**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](http://www.daco.se)  
info@daco.se

**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

**MERCURY 75 YEARS**

**MICAB**

utökar med nytt motormärke

Nu kan ni även köpa nya motorer eller reservdelar till era Mercruiser / Mercury




**MERCURY MerCruiser**

**VOLVO PENTA MICAB**  
Marin Industri Center



Välkommen till **Kinda Kanal**

Åtta mil härlig svensk sommar

[www.kindakanal.se](http://www.kindakanal.se)

**AB KINDA KANAL**

**Reservdelar till din båtmotor**

Marinshopen erbjuder dig marknads 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 båtliv"*

**MARINSHOPEN**

Marinshopen Älvsjö  
Grossistvägen 1-5  
Tel: 08-642 93 00  
[www.marinshopen.se](http://www.marinshopen.se)

Marinshopen Västervik  
Barlastgatan 3  
Tel: 0704-143482







Med 62 kg som lägsta vikt är detta klassens lättaste 25/30 hk.



Suzukis nya 25 och 30 hk utombordare passar bra för en rad mindre båtar upp till drygt 4 m. På bilden en Linder Sportsman Catch 445 med Suzuki DF30A. Toppfart 23 knop.

# Lättast i klassen med 25 och 30 hk

Låg vikt och tyst gång är de viktigaste nyheterna på Suzukis nya trecylindriga 25 och 30 hk utombordare. Det är två välkomna nyheter för mindre båtar. Text & foto: Lars-Åke Redéen

**ATT VARA TEKNISKT** ledande med nya produkter är en förutsättning för att lyckas sälja dem. För Suzuki var det ett absolut villkor när de nya maskinerna på 25 respektive 30 hk presenterades. Båtliv var med och fick en provkörning vid en pressvisning på Lago Maggiore i norra Italien i slutet av maj.

Motorerna är byggda på samma trecylindriga motorblock med knappt en halvliters volym och de har ungefär samma prestanda. Men beroende på olika regler och användningsområden finns det ändå utrymme för två så snarlika maskiner på utombordarmarknaden.

Det första vi slås av vid en

provkörning är hur tyst och välbalanserat motorerna går. Skillnaden mot Suzukis gamla tvåcylindriga motor i samma effektklass är påtaglig.

**VI KÖRDE EN** Linder Sportsman Catch 445 med en Suzuki DF30A med trim och tilt. Lastad med tre fullvuxna män gör den relativt lilla och välbyggda aluminiumbåten 23 knop vid maxvarvet 5 800 rpm och drar då 9,8 liter bensin per timme. Sänker man farten något halveras nästan bränsleförbrukningen. Vid 20 knop ligger åtgången på 5,9 liter per timme.

Enligt tillverkarens egna uppgifter är nya DF25A upp till 15 procent mer bränsleeffektiv än

föregångaren som heter DF25.

Den nya motorn har en lugn och skön gång med ett ganska lågt och trevligt, avstressat ljud. Det handlar inte om någon våldsam acceleration med en så här liten motor, men Linderbåten planade upp utan protester medan motorn jobbade sig upp i varvetsregistret.

Vi provade även bland annat en Zodiac Futura Mark II Alu gummibåt med en Suzuki DF25A med rorkult. Helhetsupplevelsen var helt annorlunda eftersom detta nästan är att övermotorisera en så lätt båt. På grund av rorkulten gällde det att vara vaksam på varje rörelse. Styrkan i Suzukimotorn gör dock att det här är ett bra val till många liknande småbåtar.

Trots en rad finesser som till exempel batterilös tändning och Suzukis eget Lean Burn Control System för att säkerställa låg bränsleförbrukning väger motorerna låga 62 kg i sin lättaste version med kort rigg. Med lång rigg ökar vikten med något kg.

Den låga vikten plus en kompakt design gör att de nya motorerna är lätta att stuva undan i båten eller bilen. Det är en klar

fördel för utombordare i den här klassen, som används till mindre motorbåtar, jollar och gummibåtar.

**EN VÄLKOMMEN NYHET** är en ventil för att koppla färskvatten och kunna spola ren motorn. En del andra tillverkare har redan denna praktiska finess som underlättar skötseln väsentligt. Bland övriga nyheter märks LED-indikatorer på motorns front.

Nya Suzuki DF25A och DF30A byggs vid företagets fabriker i Thailand. Den första sändningen till svenska kunder är redan på väg och bör finnas tillgänglig under början av båtsäsongen.

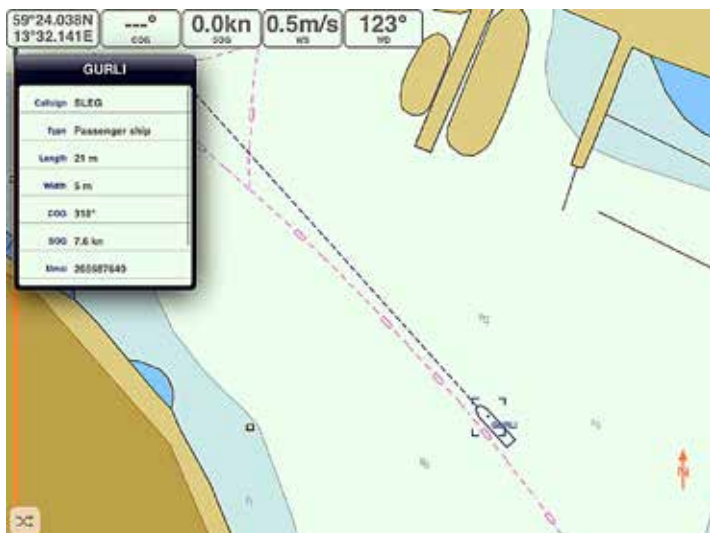
Motorerna har redan vunnit en utmärkelse – ”Top Product” – som delas ut av sajten Boating Industry i USA. 🌟

## Suzuki DF25A/DF30A

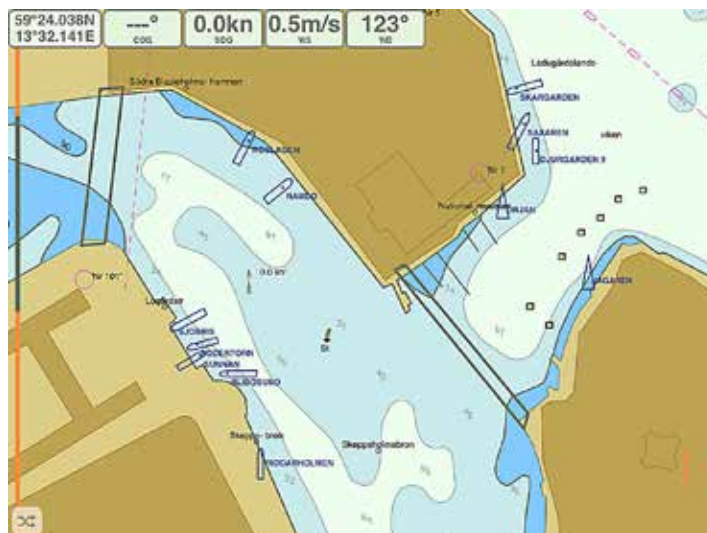
<b>Motortyp:</b>	3-cylindrig fyrtakt
<b>Tändning:</b>	Batterilös bränsleinsprutning
<b>Vikt:</b>	62 kg (kort rigg)
<b>Volym:</b>	490 cm <sup>3</sup>
<b>Generator:</b>	14 A
<b>Utväxling:</b>	2,09:1
<b>Pris:</b>	från 39 900 kr
<b>Info:</b>	www.suzukimarin.se



Linderbåten planar upp lätt trots endast 30 hk på akterspegeln.



I lilla rutan får vi bl.a. information om passagerarfartyget Gurlis kurs och fart.



Här ser vi förtöjda fartyg vid Stockholms ström.

# AIS hjälper dig se och synas

AIS – Automatic Identification System – är ett antikollisionssystem som är skapat för att fartyg ska kunna upptäcka varandra på ett lättolkat sätt och ge information om bland annat kurs och fart. Systemet, som arbetar via VHF-bandet, anses så pass viktigt och tillförlitligt att det numera är obligatoriskt på fartyg över 300 bruttoton, i princip på alla passagerarfartyg och tankers. Text: Bengt Anderhagen Foto: True Heading



## AIS-SYSTEMET KAN ÄVEN

ge information om väder och vind. Runt Sveriges kuster finns ett 60-tal väderstationer som ger sådan information i realtid.

AtoN – Aids to Navigation – är en annan finess som hjälper till att identifiera farleds- och sjömärken, angringsleder mm.

Man ska dock ha klart för sig att AIS inte fungerar som en radar; man ser inga landkonturer, båtar eller föremål som inte sänder ut AIS-information!

Idag är Sverige utan tvivel det AIS-tätaste landet i världen när det gäller fritidsbåtar. Omkring 25 000 fritidsbåtar runt världen är utrustade med AIS och av det antalet svarar Sverige för mellan 8 000 och 9 000.

Systemet är indelat i tio huvudgrupper: Klass A och Klass B, AIS mottagare,

SART AIS, SAR AIS (flygburen), Warship AIS

(militär), Basstationer, Repeaters, AtoN och special AIS exempelvis AIS Carbon Identifier.

Klass A, som både sänder och tar emot information, måste användas av den tidigare uppräknade kategorin av fartyg men får även användas av fritidsbåtar.

Klass B kan både sända och ta emot information. Denna klass är av ekonomiska skäl mest lämpad för fritidsbåtar.

En AIS-mottagare tar endast emot information liksom en AIS Carbon Identifier.

En AtoN-enhet sänder endast

information och dessutom ”rör den sig inte”.

**SÅ HÄR FUNGERAR** det i korthet (systemet är väldigt komplext):

Systemet bygger på ett så kallat cellulärt koncept. Fartyget är en radiocell som skickar ut sin information automatiskt genom att varje AIS kan synkronisera sin kommunikation automatiskt med hjälp av den exakta tiden i GPS. Man använder två dedikerade frekvenser på VHF-bandet. Dessa frekvenser är indelade i 2 250 st tidsluckor/frekvens/min

i vilka man sänder sin information. En Klass A-enhet reserverar tidsluckor ”längre fram” för att vara säker på att få sända sin information.

En Klass B-enhet får inte reservera tidsluckor men sannolikheten för att enheten inte skulle få sända sin information är i nästan obefintlig tack vare AIS-systemets intelligenta uppbyggnad.

Det är två typer av information som man får via AIS-systemet: Dynamisk data och statisk data.

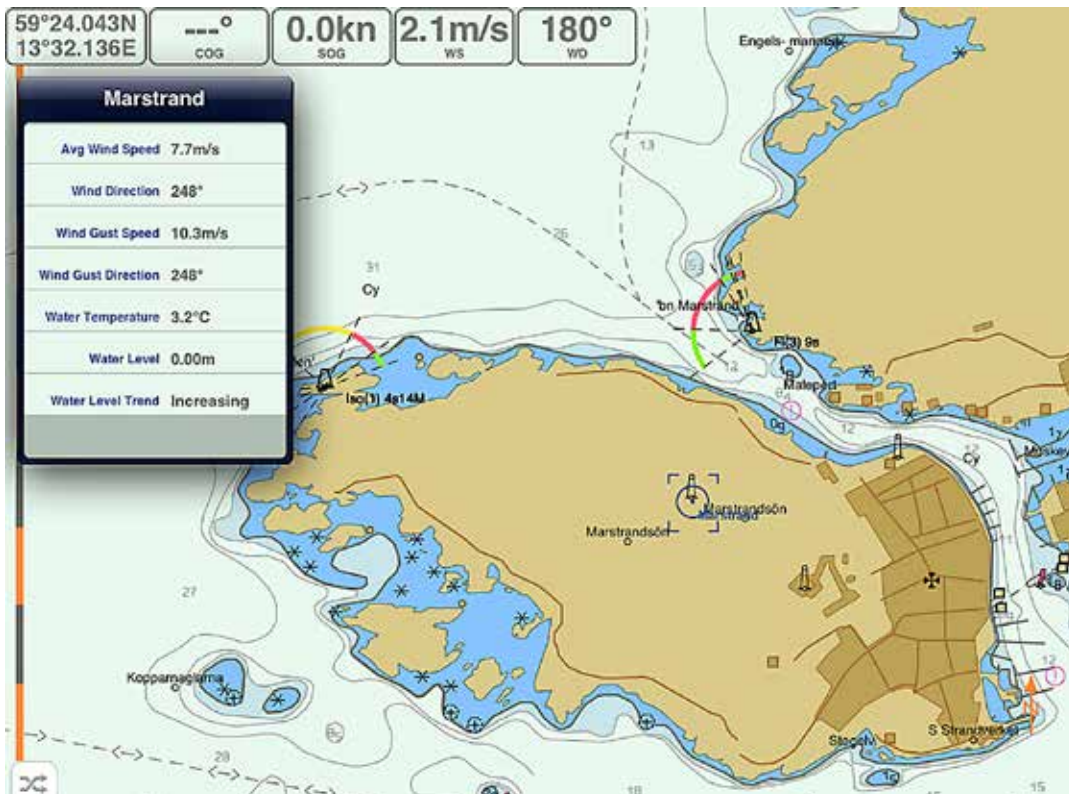
**Dynamisk data** är MMSI-nummer, position, SOG/COG (fart och kurs över grund) och kurs från kompass (om en kompasskälla är ansluten till AIS-enheten).

**Statisk data** är MMSI-nummer, anropssignal, fartygets namn, sändarantennens placering, IMO-nummer (endast SOLAS fartyg), ETA (ankomsttid), destination och max djupgående.

Statisk data i Klass B är endast MMSI-nummer, anropssignal, fartygsnamnet och sändarantennens placering.

Den information





Här ger AIS-systemet information om vindar och vatten i Marstrand.

som skickas ut via transpondern sker i olika rapporteringstakter beroende på fartygets fart. Rapporteringstakten skiljer sig också mellan klasserna.

I Klass A är uppdateringstakten av dynamisk information i fartområdet 0–14 knop var tionde sek. Fart mellan 14 och 23 knop var sjätte sek och ännu högre fart varannan sek. Takten ökar om fartyget girar mer än tio grader.

I Klass B sker rapportering var 30:e sek och är farten under två knop var 180:e sek.

Gemensamt för de bägge klasserna är att statisk data bara sker var 6:e minut.

Klass A sänder med 12W uteffekt, Klass B med 2W uteffekt.

**VAD KRÄVS FÖR** att installera AIS ombord och vad kan vara lämpligt för en fritidsbåt? Vi kontakta- de Joakim Schedin på företaget True Heading, marknadsledare inom AIS:

– Det som krävs till att börja med är en VHF-antenn som är avstämd för det marina bandet eller en särskild VHF-antenn avstämd för AIS-frekvenserna. Det räcker alltså med en ”vanlig” VHF-antenn, dock av god kvalitet.

Gäller det enbart mottagning behövs bara 1 VHF-antenn. Ska man ha både mottagning och sändning behövs 1 VHF-antenn och 1 GPS-antenn, ett

MMSI-nummer, anropssignal och namnet på båten.

GPS-antennen måste vara dedikerad för och direkt ansluten till AIS-transpondern, man får, och kan, alltså inte ta ut GPS-informationen från exempelvis en plotter.

MMSI-nummer får man via ansökan hos PTS, Post- och Telestyrelsen. Har man redan ett MMSI-nummer till sin VHF-radio, som har klass D - DSC-funktionalitet, kan det användas.

AIS-transpondern måste programmeras innan den kan börja sända information. Den behöver MMSI-numret, anropssignalen, båtens namn samt antennens placering på båten i hela meter (enligt ett formulär).

Informationen kan sedan presenteras på en plotter, en PC och/eller Mac samt i vissa sjökortsappar för tablets och phones.

– För en normal fritidsbåt vill jag nog rekommendera att man köper en Klass B-transponder, det vill säga en AIS som både sänder och tar emot AIS-information.

**OM MAN INTE** vill lägga ut pengar på en transponder så är det bra att köpa en AIS-mottagare. För det är mycket bättre att ha en AIS-mottagare än ingen alls.

Det är ju främst säkerheten man vill åt, att kunna se hur andra båtar rör sig, framför allt

när det är dålig sikt och dimma.

– Det finns även en social aspekt: har ens vänner AIS med transponder har man möjlighet att se var de är! Det paradoxala är att om alla bara satsar på mottagning så kommer man ju inte se några båtar alls förutom de fartyg som måste vara utrustade med AIS, säger Joakim Schedin.

**Vad handlar det om för pengar?**

– En bra AIS-transponder kostar 6 000–8 000 kr, beroende på om man vill ha en inbyggd VHF-antennsplitter eller inte. En AIS med inbyggd VHF-antennsplitter gör att du kan använda den befintliga VHF-antennen till både din VHF-radio och till AIS. Köper man en AIS med inbyggd WiFi kan informationen överföras trådlöst till din presentationsenhet, till exempel en tablet, phone/och eller PC/Mac.

**VILL MAN INTE** köpa en AIS men ändå ha lite koll på båtar runt omkring kan man köpa appen Seapilot i vilken man kan få ”allt”, dock inte realtidsuppdatering av AIS-mål. Den uppdateringen sker ungefär var tionde sekund beroende på vilket mål som visas. Seapilot finns till iOS, Windows 8 samt Android.

– Med AIS ombord har man avsevärt förbättrat säkerheten, man har koll på vad som rör sig i grannskapet, säger Joakim. ☺



## NÄR FUNKTION OCH DESIGN ÄR SOM BÄST

GARO har introducerat en helt ny familj av marina uttagsstolpar.

Eluttag för 1- och 3-fas, energimätning, vattenkran och en effektiv LED-belysning – det mesta klarar vi.

Högsta möjliga täthetskrav IPX6 och dessutom smälter elstolpen fint in i den marina miljön.

Kontakta oss för mer information:  
Reine Lönn,  
reine.lonn@garo.se, 076 147 44 44  
Ingvar Grundborg,  
ingvar.grundborg@garo.se, 070 658 01 65

**GARO**<sup>®</sup>




I många båtar finns färdiga utrymmen i pentrysektionen eller under något säte. Oftast räcker det med att hänga av en dörr och skjuta in ett skåp. Vi fick plats med ett 49-liters skåp med fast monterad kompressor.

# NYTT KYLSYSTEM



PROJEKT CORONET

I vår Coronet 24 satt ett gammalt strömslukande skåp med Freon R12 som kylmedel, sistnämnda förbjudet sedan 1995 av miljöskäl. Numera använder man ett freonfritt kylmedel och på marknaden finns idag många strömsnåla skåp i en mängd olika storlekar. Text & foto: Lars H. Lindén

 **KYLA TILL MATEN** ombord är lätt att installera i de flesta båtar. Företagen som specialiserat sig på kylsystem till fritidsbåtar har idag ett mycket omfattande sortiment som passar till nästan alla båttyper.

Antingen väljer man färdiga skåp eller boxar eller så bygger man upp ett kylsystem själv i något stuvfack. För sistnämnda finns

färdiga satser med isoleringsskivor, så kallade förångare eller kylmagasin, i olika storlekar och former.

Till de flesta kylsystem ombord används idag en kompressor av liknande typ som man har hemma, och den behöver inte sitta i anslutning till kylutrymmet utan kan monteras i ett annat fack för få en nödvändig venti-

lation och för att reducera buller.

Valet mellan box och skåp beror på båtens inredning. I många båtar finns färdiga utrymmen i pentrysektionen eller under något säte. Oftast räcker det med att hänga av en dörr och skjuta in ett skåp.

I skåpen kan man lagra varorna på ett trevligare sätt, men de bör också sitta en bit upp så



I vår Coronet 24 satt ett gammalt strömslukande skåp med Freon R12 som kylmedel, sistnämnda förbjudet sedan 1995 av miljöskäl. Dessa kylskåp (och boxar) måste lämnas in till en miljöstation när de slutat att fungera.



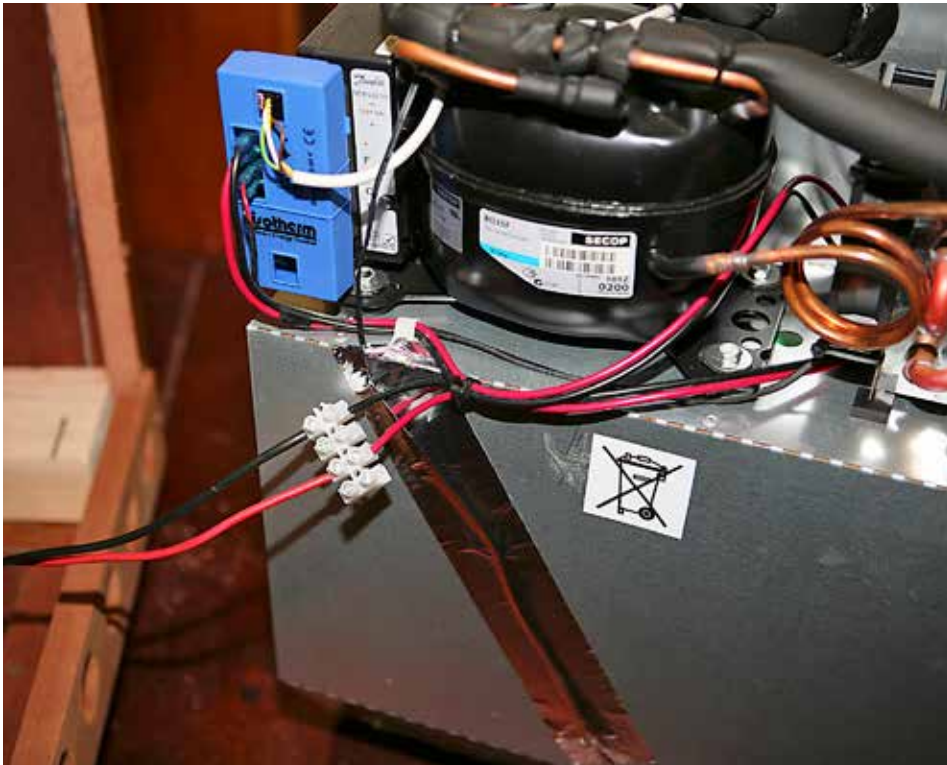
Vårt nya skåp hade en något större bredd, och vi fick därför såga bort en bit av inredningen. Om man får fula kanter går dessa att dölja med speciella ramar som skruvas fast på skåpet.

## Priser och information

Ca-pris för Isotherm Cruise 49: 7 490 kr  
Tillverkare: Thermoprodukter AB, Kalmar  
Mer information: [www.isootherm.se](http://www.isootherm.se)  
Tillverkare/generalagentur  
av kylskåp för fritidsbåtar:  
[www.byggplast-batprylar.se](http://www.byggplast-batprylar.se), [www.fogas.se](http://www.fogas.se),  
[www.isootherm.se](http://www.isootherm.se), [www.italnordic.se](http://www.italnordic.se),  
[www.sleipner.se](http://www.sleipner.se), [www.sunwind.se](http://www.sunwind.se),  
[www.waeco.se](http://www.waeco.se)



Vid all montering av kylskåp och boxar är ventilationen mycket viktig. Värmen som "dras ut" från matvarorna vid nedkylning måste ventileras ut. Ordna öppningar i inredningen så att kall luft kan komma in under skåpet och att varm luft kan komma ut i dess överdel.



Strömkablarnas area är viktig och redan vid en längd på över 2 m mellan kompressor och strömkälla, krävs en area på minst 4 mm<sup>2</sup>. Vid längder över 4 m krävs en area på 6 mm<sup>2</sup>. Här syns även kompressorn som är fast monterad på detta kylskåp.

att man slipper krypa på durken för att se allt som finns. En toppmatad box kräver oftast att något flyttas, till exempel ett säte, för att man skall komma in. Fördelarna här är dock att kylan "stannar kvar" när man öppnar locket, och att matvarorna står stadigare i sjögång.

**I SAMTLIGA FALL** gäller dock att det tänkta kylutrymmet inte placeras för nära andra värmekällor som till exempel spisar, värmeaggregat eller motor. Kylning handlar nämligen om att flytta ut värmen från matvarorna, och då är det extra viktigt att området runt kom-

pressorn och kondensorn är väl ventilerade.

Alla effektiva kylsystem drar ström i varierande grad. Vissa har automatik som går upp i högvarv när systemet "känner av" laddning från en motors generator eller en inkopplad landström. Men efter en tid utan laddning, töms batteriet. För att klara detta bör man alltid installera ett extra batteri som är separat från motors startbatteri, men som även får laddning när motorn är igång.

I vår Coronet 24 Family fanns ett perfekt utrymme under förarsätet med plats för ett kylskåp på upp till 49 liter. Kompressorn



Vissa kylskåp är även utrustade med ett litet kylfack och belysning. Termostaten som styr alla elektronik sitter inne i skåpet.



Har man ett begränsat utrymme för kylskåpet kan man även välja en modell med löstagbar kompressor. Denna modell har ca 1,5 meter långa kopparrör med snabbkopplingar.

sitter fast monterad på skåpets baksida på denna modell, och det enda som behövdes före montering var att ordna bra ventilation och dra fram en elkabel.

**ANTINGEN SKJUTER MAN** in skåpet i öppningen eller annars monterar man speciella lister på kylskåpet och "hänger" upp det i öppningens sidokanter. Sistnämnda ger en liten elegantare montering och om man höjer upp allt maximalt kan man få plats för en liten ventilationspringa längst ner. Viktigt inte minst för att få in lite kallare luft till kylsystemet. ☺



# WATSKI

## VATTEN-KOKARE

**119:-**

Ord pris 149:-  
Art nr: 104972



20%  
RABATT

## BARISSIMO, MOCKABRYGGARE

Mockabryggare (perkolator) för 4 koppar gott kaffe med espressokaraktär.

**258:-**

Ord pris 298:- Art nr: 105560



## SNAPPY BLACK STREAK REMOVER

**158:-**

Ord pris 188:-  
Art nr: 68429



TAR BORT SVARTA RÄNDER

VÅR BÄSTA GRILL MED MÅNGA BRA TILLBEHÖR

## SAFIRE GRILL

SPARA 300:-

**998:-**

Ord pris 1298:-  
Art nr: 104321



## STELTON FOTOGENLAMPAN

Rostfri, i halvskandinavisk upphängning. 20 linjers brännare med stor ljus-spridning.

**3295:-**

30%  
RABATT

Ord pris 4765:-  
Art nr: 66121



## SNAPPY TEAK OIL

Ger en varm, vacker färg och lång hållbarhet.

**298:-**

Ord pris 345:-  
Art nr: 68431-10



NYBAKAT BRÖD PÅ MORGONEN!

## OMNIA MINIUGN

**349:-**

Ord pris 449:-  
Art nr: 16072



## SÖLGLAS-ÖGON

Sportiga bågar för aktiva bärare. Polariserande lins. "Vanliga" eller "Fit-over" modell.

**249:-**

Ord pris 299:-  
Art nr: 105587, 105588 (Fit-over)



## SOLSKYDD SITTBRUNN

Praktiskt självbärande sol- eller regnskydd som enkelt hängs upp i fallet. Olika storlekar.

FRÅN **349:-**

Ord pris från 439:-  
Art nr: 102060-102062, 105604

NEW

## GUMMIBÅT SEMI-O 230

Gummibåt med lamellbotten.

**3995:-**

Delbetala från 333:-/mån  
Art nr: 106233



KOLLA PRISERNA

## BATTERILADDARE QUICK

Delbetala från 83:-/mån  
Ord pris 1979:-  
Art nr: 105809

Delbetala från 116:-/mån  
Ord pris 2699:-  
Art nr: 105810

Delbetala från 316:-/mån  
Ord pris 6275:-  
Art nr: 105811

Delbetala från 433:-/mån  
Ord pris 7495:-  
Art nr: 105812

Delbetala från 575:-/mån  
Ord pris 9995:-  
Art nr: 105813

**995:-** 12 Ah

**1395:-** 25 Ah

**3795:-** 40 Ah

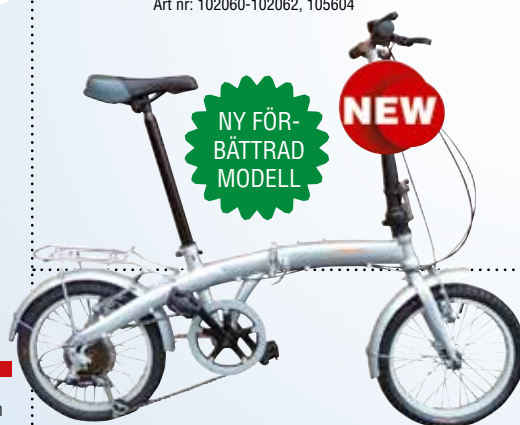
**5195:-** 60 Ah

**6895:-** 80 Ah



NY FÖR-BÄTTTRAD MODELL

NEW



## HOPFÄLLBAR CYKEL

6 växlad cykel. 16 tum.

**1695:-**

SPARA 300:-

Delbetala från 142:-/mån  
Ord pris 1999:- Art nr: 105756

## VI ÄR STÖRST PÅ BÅTTILLBEHÖR

Vi har över 100 riktiga marinhandlare som **WATSKI PREMIUM DEALER** och **WATSKI SERVICE PARTNER** i Sverige. Se alla våra återförsäljare på [www.watski.se](http://www.watski.se). Köp dina båtprylar i butik eller beställ på [www.watski.se](http://www.watski.se).

Watski är Nordens största fristående fackhandelskedja inom båtutrustning

# SUPER PRIS

## TUB-KIT GET WET

Kraftigt nylonhölje i 840 denier nylon. Inklusive dubbelverkande pump och draglina.

Ord.pr. 1098:-  
Art nr: 101495

**898:-**



SPARA 200:-

## VATTENSKIDOR JUNIOR

För åkare upp till 55 kg.

Ord.pr. 1498:-  
Art nr: 72704

**995:-**

33% RABATT

## VATTENSKIDKIT FUSION

Paket för nybörjare och "allround-åkare". Längd: 170 cm. Skidor, lina och bag ingår.

**1795:-**

Delbetala från 150:-/mån  
Ord.pr. 2095:-  
Art nr: 101497

## KIKARE 7X50 AUTO-FOCUS

7x50 Vattentät focusfree-kikare med nedvikbara ögonmusslor för glasögon.

Ord.pr. 535:-  
Art nr: 102962

**435:-**



## VATTENTÄTT FODRAL

För smartphone eller läsplatta

Ord.pr. från 99:- Art nr: 105934-105937

FRÅN **79:-**

## WAKEBOARDKIT SPIRIT

En Watski bräda med ny shape för offensivare åkning. Inkl bindningar, lina och bag.

**2895:-**

Delbetala från 242:-/mån  
Ord.pr. 3375:- Art nr: 101496

## NEW TROLLINGMOTOR

Lätt och effektiv 12V elmotor. 3 olika modeller.

Färskvatten, 45/20,1 kg  
Delbetala från 125:-/mån  
Ord.pr. 1795:- Art nr: 105761

Färskvatten, 55/24,6 kg  
Delbetala från 142:-/mån  
Ord.pr. 1995:- Art nr: 105762

Saltvatten, 55/24,6 kg  
Delbetala från 150:-/mån  
Ord.pr. 2195:- Art nr: 105763

**1495:-**

**1695:-**

**1795:-**

## UPPBLÅSBAR FLYTVÄST, ISO CLASSIC

En automatväst som passar bra på sjöar och innanhav.

Ord.pr. 895:-  
Art nr: 102848-102850

**675:-**



24% RABATT

## KAPELL TILL LASER

100% polyester, 600\*600 Denier.

Ord.pr. 995:-  
Art nr: 102419

**795:-**

SPARA 200:-

## FÅGEL-SKRÄMMA

Uggla med rörligt huvud. Det bästa sättet att hålla båten fri från förorenande fåglar. Höjd: 40 cm.

**169:-**

Ord.pr. 199:-  
Art nr: 106243



## LIVBOJ FP 380 MED KASTLINA

Rätt kastvikt (2,1 kg) och rund form som gör den lätt att kasta.

Ord.pr. 1327:-  
Art nr: 16688-20, 16688-22, 105105, 105106

**995:-**

25% RABATT



– Vad kostar det att få en toalett installerad och klar på din båt?

## ANSÖK OM WATSKIKORTET

- När du vill betala lite i taget!

Ansök om kortet hos Watski Premium dealers och Watski Service partners. Läs mer på [www.watski.se](http://www.watski.se)

Representativt exempel för delbetalning 12 månader\*

Kreditbelopp/Köp	Förög årsränta	Adm.avg./mån	Uppläggnavg.
10 000 kr	0 %	20 kr	245 kr
Effektiv ränta	Kreditkostnad	Öst. delbet/mån**	Totalt utskott att betala 10 500 kr
10,57 %	503 kr	160 kr	

FRÅGA OSS !

[WWW.WATSKI.SE](http://WWW.WATSKI.SE) - CLICK TO FIX  
WATSKI SERVICE PARTNERS  
- Sveriges bästa båtmekare

Erbjudanden som inte är ordinarie priser gäller till och med 20/8 2014. Reservation för eventuella tryckfel samt slutförsäljning. Priserna gäller hos Watski Premium dealer och Watski Service Partner och vid köp i webshopen [www.watski.se](http://www.watski.se). Reservation för att lokala prisvariationer kan förekomma.

Handla på nätet  
[www.watski.se](http://www.watski.se)



# Delaktighet gör Sverige mindre

**VILKET OTROLIGT BRA** gensvar vi fått på våra Forum möten! Även om mötena direkt kändes väldigt positiva är det alltid skönt att få kvitto på varför de var så bra.

Nästan alla var nöjda med Seglarforum. Det är extra roligt att strategiarbetet var den mest uppskattade punkten på mötet och att många tyckte att det var en bra dialog om visionen för svensk segling.

**VI KAN OCKSÅ** konstatera att testet med videokonferens från Sundsvall upplevdes som ett lyft. Det här är något vi ska försöka fortsätta med i framtiden för att fler medlemmar ute i landet skall kunna vara delaktiga.

Vi arbetar nu för att det skall fungera ännu bättre i framtiden tillsammans med idrottens utbildningsorganisation, SISU och planerar redan nu för Seglarforum 2015 och

hoppas att vi kan locka ännu fler deltagare. Läs mer om enkätsvaren här nedan.

**SÄSONGEN ÄR** i full gång och jag hoppas att många av er fortsätter att ta chansen att påverka när ni träffar mig, någon från kansliet eller övriga i styrelsen. Det är viktigt med dialogen och att så många som möjligt känner sig ansvariga och delaktiga i vårt utvecklingsarbete. Genom våra kommunikationskanaler, så som hemsidan, facebook, Svensk Segelsport med mera, kommer vi att försöka hålla er uppdaterade var vi står och vad som händer framöver.



**Lena Engström**

Ordförande, Svenska Seglarförbundet  
lena.engstrom@ssf.se



## SEGLARFORUM - ENKÄTRESPONS

Det var drygt 180 personer från klubbar, distrikt och ett par klassförbund hade anmält sig och det var dessutom ett antal som kom oanmälda till de olika mötena. De som kom från klubbar representerade 71 av SSF:s klubbar runt om i Sverige.

Enkäten som genomfördes efter mötena visar att av de som svarade kommer 72 % från en klubb och att 12 % var klubbmedlemmar (och inte från klubbens styrelse eller annan ledarroll). 16 % av

deltagarna som svarade var tjejer/kvinnor och 15 % av dem var under 40 år.

**VI FRÅGADE VAD** som är viktigt på ett möte som Seglarforum och ett par av de absolut viktigaste områdena var dels att det är många klubbar som deltar, dels att man får möjlighet att skapa nya kontakter på mötet.

Nästan alla tyckte att det var ett väl fungerande möte som helhet och är nöjda med Seglarforum,

97 %. Strategiarbetet var den mest uppskattade punkten på mötet och att hela 92 % tyckte att det var en bra dialog om visionen för svensk segling.

**TESTET MED VIDEOKONFERENS** från Sundsvall föll ut mycket väl. Alla som deltog på de olika delmötena kände sig delaktiga och tyckte att tekniken fungerade bra. Dessutom tyckte hela 90 % att videokonferens fungerar lika bra som ett fysiskt möte, vilket är oväntat högt.

## SVENSK Segelsport

**OFFICIELLT ORGAN FÖR SVENSKA SEGLARFÖRBUNDET:** af Pontins väg 6, 115 21 Stockholm. tel. 08-459 09 90. **E-MAIL:** [ssf@ssf.se](mailto:ssf@ssf.se), övriga kontaktuppgifter finns på [www.svensksegling.se](http://www.svensksegling.se)

**KANSLI:** Stefan Rahm (förbundsdirektör/sportchef), Paula Karlöf (kanslichef), Åsa Blomquist-Jonsson (ekonomi/administration), Magnus Grävare (förbundskapten), Anders Larzon (utbildningsansvarig), Marit Söderström Nord (talangutveckling), Isabelle Mungsgård (kappseglingsansvarig), Göran Olsson (mätbrevsansvarig), Theres Wolgast (projektledare "Gå på Vatten"). **STYRELSE:** Lena Engström (ordförande), Annika Ekman (vice ordförande), Patrick Lindblom (vice ordförande), Victor Wallenberg (skattmästare), Jonas Brandén, Marie Björling Duell, Thomas Hansson-Mild, Karin Malmcrona, Fredrik Norén, Hans Ramne.

**Svenska Seglarförbundet, SSF, är svensk segelsports riksorganisation med cirka 115 000 medlemmar fördelade på 370 klubbar, 17 distrikt och 84 klassförbund. SSF är anslutet till Riksidrottsförbundet och Sveriges Olympiska Kommitté.**

## SPONSORER



Leverantörer: Liros, Harken, Nexus, Resevaruhuset, Bergström & Sund, Docendo, North Sails.





Storfräsarna får allt svårare att vinna om klubben väljer att införa ett nytt handicapsystem baserat på personliga prestationer. Foto: Stefan Höglund/Piteå SS.

# Utmana om segern i klubbmästerskapet

Nu ska det bli roligare att delta i kappseglingar på lokal nivå. Med ett personligt handicaptal kopplat till SRS-regeln ska det bli lättare för de som oftast hamnar på nedre delen av resultatlistan att placera sig bättre. I och med detta kommer fler att på sikt delta i klubbens kappseglingar.

**FLERA KLUBBAR** I landet har redan börjat använda system för personligt handicap. Från Svenska Seglarförbundets sida heter det SRSp och kommer i sommar att utprovas på lokala regattor och i klubbserier. Den nya handicapregeln kan kopplas till båtens SRS-tal. Likt ett golfhandicap är det personligt men i seglingens fall är det inte kopplat till personen utan till båten.

I korthet innebär SRSp att en koefficient skapas för de båtar som deltar i en serie kappseglingar arrangerade på klubbnivå. Koefficienten multipliceras med båtens SRS-tal och båten får då ett nytt SRSp-tal.

– Målet med SRSp är att under en längre serie kunna ge mer jämna resultat och därmed få fler att tycka att det är kul med kappsegling. I dag är många av placeringarna i en lokal kappsegling i stort sett givna på förhand, säger Göran Olsson som tillsammans med Svenska Seglarförbundets Tekniska kommitté har tagit fram detta nya sätt att mäta sin prestation i kappseglingar på klubbnivå.

– Det ska bli lättare för dem som ofta placeras sig på nedre halvan i resultatlistan att kunna placera sig bättre. SRSp gör att seglare med till exempel gamla segel eller smutsig botten har lättare att hävda sig. Samtidigt kommer de som är vana att vinna att få en större utmaning med SRSp.

**I AUSTRALIEN HAR** systemet med personligt handicap funnits ett tag och blivit mycket



Göran Olsson.

populärt. Inte minst har det visat sig att samvaron och det sociala runt kappseglingarna har fått ett lyft.

– Eftersnacket på bryggan och i klubbhuset blir roligare när fler är involverade i utgången av klubbens säsongsserie, säger Göran Olsson. ☺

## SRSp endast för klubbseglingar

**TILL SKILLNAD FRÅN** handicapsystemet i golf, där en spelare tilldelas ett personligt handicap användbart över hela världen, kommer det inom SRSp inte att vara möjligt att använda handicaptalet i andra kappseglingar än de som sker lokalt. Det beror på att handikaptalet baseras på ditt resultat i förhållande till dina konkurrenter och inte som i golf där det är antalet slag på en bana som räknas. Om det skulle användas utanför klubben och du skulle segla mot bättre motstånd ena veckan och sämre andra veckan, skulle även handikaptalet variera mycket över tid och resultaten därefter.

## Vad är SRSp?

En personlig respitregel som kopplas till båtens SRS-tal. Båtens SRS-tal multipliceras med det personliga p-talet och båten får då ett nytt SRSp-tal. I första seglingen börjar alla på siffran ett. De som placerar sig på högre halvan av startfältet tilldelas en siffra högre än ett. Ju högre upp i listan desto högre handicaptal. Och omvänt, ju sämre placering desto lägre handicaptal. Efter varje segling justeras handicaptet, det vill säga SRSp-talet.

## Tävla mot dig själv

Med SRSp är det möjligt att se sin egen utveckling som kappseglare. Ökar SRSp är det ett mått på att du har blivit bättre och vice versa.

## Fler fakta om SRSp

På SSF:s hemsida, [svensksegling.se/SRSp](http://svensksegling.se/SRSp), finns en mer utförlig beskrivning av SRSp.

## Veta mer

SSF:s kontaktperson vad gäller SRSp och andra mätbrevsfrågor är Göran Olsson. Han träffas på tel: 08-459 09 95 (telefon tid måndag – torsdag 09:00 – 10:00). Enklast är via e-post: [srs@ssf.se](mailto:srs@ssf.se)



# DRÖMMEN OM ETT SM-GULD I SEGLING

Svensk segling samlar många aktiva kappseglare. Flera av dem drömmer om att bli svenska mästare och därmed få en inbjudan till Mästarnas Mästare. I år är det 55 individuella klasser som har SM-status. Foto: SSF

**MER ÄN 2 000** seglare gör i sommar upp om titlarna i ett svenskt mästerskap i segling. En pallplats ger, förutom pokaler, glädje och stolthet, även en guld-, silver-, eller bronsplakett utfärdad av Svenska Seglarförbundet. För vinnaren väntar dessutom en inbjudan till årets absoluta höjdpunkt Mästarnas Mäs-

tare som avgörs på vattnet utanför Båstad, den 11 - 12 oktober.

Närmare 50 Svenska Mästerskap kan låta väldigt mycket. Men för att ett klassförbund och dess båttyper ska få så kallad SM-status måste följande kriterier uppfyllas:

- Startfältet i ett klassmästerskap måste ha

ett minimum av båtar som går i mål.

- Under minst två på varandra följande år ska antalet båtar ha uppfyllt målgångskravet.

- OS-klasser inklusive OS-klasser för paralympier har alltid SM-status men måste vara minst sex stycken båtar för att få SM-tävlingen godkänd. ☺

Junior-SM är landets största segling för unga och lockar ca 500 deltagare.



Starbåten är en av totalt 57 klasser som har SM-status. Foto: Sailing Båstad.

## Svenska Mästerskap 2014

Datum	Klass	Arrangör
25–29 juni	Junior-SM	Lidingö JS
	Klasser: Optimist kille/tjej, E-jolle kille/tjej, Laser Radial kille/tjej Laser Standard, RS Feva, Zoom8, Kona One och 29er	
27–29 juni	CB66 Racer	Tanumstrand YC
2–6 juli	IF-båt	Ljungskile SS
3–5 juli	H-båt	Lommabuktens SK
16–20 juli	Folkbåt	Nynäshamn SS
25–27 juli	Trissjolle	Bohus Malmöns BK
26 juli–3 augusti	Melges 24	Båstad Båt o SS
31 juli–3 augusti	Express	Marstrands SS
1–3 augusti	Rival 22	Norrköpings SS
1–3 augusti	M22	Norrköpings SS
1–3 augusti	M30	Norrköpings SS
1–3 augusti	Neptunkryssare	Norrköpings SS
1–3 augusti	Laser Master	Motala SS
6–9 augusti	A22	Kungliga Svenska SS
7–10 augusti	606	Hjo SS
7–10 augusti	Starbåt	Råå JK
8–9 augusti	Drake	Kungliga Svenska SS
8–10 augusti	C55	Halmstads SS
21–24 augusti	Finnjolle	Lerkils BS
23–24 augusti	2-krona	Ekolns SK
28–31 augusti	2.4mR	Ljungskile SS
29–31 augusti	Snipe	SS Kaparen
29–31 augusti	OK-jolle	SS Kaparen
30–31 augusti	RS 500	Björlanda Kile SS
30–31 augusti	Ungdoms Matchracing	Råå JK
6–7 september	505	SS Åmålsviken
12–14 september	Kona One	Motala SS
12–14 september	F-18	Nynäshamn SS
13–14 september	Matchracing	Göteborgs KSS
27–28 september	Laser	Marstrands SS
27–28 september	Lag-SM Optimist	Rådasjöns SS

(Lag-SM undantas från deltagande i Mästarnas Mästare)



Foto: Dan Ljungsvik

### Lisa inspirerar juniorer på JSM

**LANDSLAGSSEGLAREN LISA ERICSON** blir Mästerskapscoach när Junior SM avgörs på vattnet utanför Bosön, Lidingö den 25 – 29 juni.

Alla deltagande juniorer har därmed möjlighet att få värdefulla seglingstips från en av Sveriges absoluta toppseglare.

– Det ska bli jättekul att se alla nya talanger som finns ute i Sverige. JSM är den tävling som jag minns som den allra roligaste från tiden som junior, säger Lisa Ericson.

Minsta antal båtar för att en klass ska kunna ansöka om SM-status:

**Enmansbåtar och vindsurfbåtar:** Öppen/herr 20, Dam 15

**Två- till fyramansbåtar:** Öppen/herr 15, Dam 10

**Fler än fyra i besättningen:** Öppen/herr 10, Dam 6

**Olympisk- och paralympisk klass:** Öppen/herr 6, Dam 6



Den tidigare RIG-eleven Rasmus Myrgren på världscuptävling på Mallorca 2008, blev senare OS-bronsmedaljör. Foto: SSF.

# Satsa på segling och studier

– Jag utvecklades otroligt mycket seglingsmässigt, samtidigt som jag hade fantastiskt roligt. Det säger OS-medaljören i Laser 2012, Rasmus Myrgren om sin tid på seglarymnasiet i Lerum.

**RASMUS OCH DE** flesta av Sveriges seglarstjärnor har en sak gemensamt – de gick gymnasiet på ett av riksidrottsgymnasierna för segling. Där lärde de sig det mesta om seglingsteknik, trim, taktik, strategi, regelkunskap, meteorologi, kost, träningslära, idrottspsykologi och ledarskap. Och framför allt fick de som man säger i seglarsammanhang ”timmar på vattnet”. Träningen på seglarymnasierna i Lerum och Motala håller högsta klass och drivs av professionella tränare.

Både gymnasiet i Lerum och Motala rekryterar elever från hela landet och båda har de flesta utbildningsprogrammen inom ramen för den nya gymnasieskolan.

Eleverna seglar på skoltid, några eftermid-

dagar per vecka, och dessutom läggs mycket tid på träning under icke schemalagd skoltid. De har goda sparring- och utvecklingsmöjligheter eftersom de tränar med andra och har tillgång till duktiga tränare.

Tillsammans med tränaren sätts personliga mål upp för att nå så bra resultat som möjligt, både vad det gäller segling och skolarbete. De olika seglarymnasierna samarbetar och har gemensamma kursmål. Eleverna seglar både enmans- och tvåmansbåt men även matchracing är ett inslag på schemat.

**DAGENS ELITSEGLARE OM** sin tid på riksidrottsgymnasium

– Förutom seglingen var det en bra grund

för fortsatta studier. När man lär sig att bli professionell i idrotten blir man det också i studierna, säger Anton Dahlberg, OS-seglare 2008 och 2012 i 470. Seglarymnasiet i Lerum 2001-04.

– Den utveckling jag fick där, gjorde att jag kunde ta steget in i de stora sammanhangen, säger Josefin Olsson, OS-seglare 2012 i Laser Radial. Motala Seglarymnasium 1998-2002.

– Det var på seglarymnasiet som grunden lades till min seglingskarriär. Jag kunde dessutom skapa många fina kontakter som senare varit till hjälp i mitt professionella yrke som seglare, berättar Martin Krite, Fördäckare Groupama (vinnare VOR 2011/2012), Seglarymnasiet Lerum 1996-99. ☺



Marit visar med fingrarna hur många VM-medaljer hon har seglat till sig. Fr.v. Anna Laurell, Marit Söderström Nord, Christian Olsson, Lars Frölander och Thomas Ravelli. Foto: Janne Danielsson/SVT/Mästarnas Mästare.

## Mästarnas Marit hjälper juniorer att satsa på segling

– **RIKSIDROTTSGYMNASIERNA** i Lerum och Motala är en jätteviktig del i vår junior- och elitverksamhet.

Det säger Marit Söderström Nord som arbetar med talangutveckling på Svenska Seglarförbundets kansli i Stockholm.

Uppdraget Marit har på Seglarförbundet kan låta enkelt. Det finns mängder av ungdomar som vill börja segla och antalet ökar. Men att få dem att gå vidare från seglarskolor till att mer seriöst rikta in sig på en karriär som elitseglare är lättare sagt än gjort. För den som har drivkraften och viljan att bli elitseglare är en möjlighet att söka till Riksidrottsgymnasierna i Lerum och Motala.

– På Riksidrottsgymnasiet i segling har vi 40 elevplatser och eleverna kommer från hela landet, säger Marit.

– Sen är det förstås inte alla som vill flytta hemifrån och gå på seglarymnasium. De kan bli riktigt duktiga ändå, säger Marit.

**TVÅ MILJONER SÅG** seglar-Marit i SVT:s Mästarnas Mästare som första seglare

– När jag fick inbjudan från SVT tackade jag ja direkt.

– Sen var det med skräckblandad förtjusning som jag insåg att jag skulle vara med i ett av SVT:s mest populära program med



Foto: Janne Danielsson/SVT/Mästarnas Mästare.

över två miljoner tittare. Dessutom skulle jag se ut som en elitidrottare, trots att det var 25 år sedan jag var aktiv seglare, säger Marit.

Marit är en av världens främsta kvinnliga seglare. Hon har 10 VM-guld, OS-silver i 470 från 1988 och hon blev

invald i seglingens Hall of Fame 2012.

Det har gått några år sedan Marit var elitidrottsskvinna. Hon är tvåbarnsmamma och numera ser hon sig mer som en vanlig motionär. ☺



E-jolle ingår i de sju jolleklasser som SSF rekommenderar. Foto: Henrik Lång.

# Lättare att välja jolle

**DE JUNIORER SOM** står inför valet av jolle har mycket att ta ställning till. Kostnaden är givetvis en viktig faktor, lätt- eller svårseglad en annan. Viktigt att tänka på är också vilka möjligheter jollen kan ge seglaren i sin vidare utveckling.

Svenska Seglarförbundet har tagit fram en rekommendation för ett antal båtklasser för juniorer. Rekommendationer finns för både de som är i början av sin kappseglingsskarriär och för de som är etablerade elitseglare.

För alla juniorer som bildar basen i svensk breddsegling är de rekommenderade jollarna och den rekommenderade vindsurfingbrädan: Optimist, Zoom8, E-jolle, Laser Radial, Laser Standard, RS Feva, 29er samt inom vindsurfing Kona One.

**GENOM ATT VÄLJA** någon av dessa jollar, antingen om det är seglaren själv, föräldrar eller klubben som köper den, finns det en form av garanti. Seglaren seglar då nämligen i en jolleklass som ofta har många deltagare och som finns på många platser i landet, vilket också gör att den har SM-status. Det gör att junioren kan utveckla sina kunskaper i samma båt hela vägen från

nybörjare till att göra upp om SM-titeln på ett Junior-SM.

Även för den som vill tävla internationellt är en av SSF:s rekommenderade jolleklasser att rekommendera. Samtliga klasser är stora även utanför Sverige. ☺

**Rekommenderade klasser baserat på ålder:**

6-15 år: Optimistjolle  
12-17 år: Zoom8  
10-18 år: RS Feva  
14-19 år: E-jolle  
15-20 år: 29er  
18-20 år Laser Radial  
Över 18 år: Laser Standard  
11-20 år Kona One

**Rekommenderad juniorklass baserat på vikt:**

Optimist – 30-55 kg  
Zoom8 – 40-60 kg  
E-jolle – 60-70 kg  
Laser Radial – 65-75 kg  
Laser Standard – 75-85 kg  
RS Feva, rorsman eller gast – 30-60 kg (totalvikt 80-120 kg)  
29er, rorsman – 50-60 kg  
29er, gast – 60-70 kg

## SSF baserar sitt val av rekommenderade jolleklasser på följande kriterier:

- Minst en rekommendation som passar tjejer som killar, stora som små.
- Minst en rekommendation som gäller för tvåmansjollar.
- Olika typer av jollar ska finnas representerade.
- Kvalitén på klassens verksamhet i Sverige. Kvalitén bedöms bland annat utefter hur många som kappseglar samt hur spridningen av klassen ser ut. Även lägerverksamhet, rankingsystem och klassens utveckling spelar roll.



Anton och Fredrik ångar på mot sin andra raka finalplats i världscupen, i franska Hyères. Foto: Franck Socha / Isaf Sailing World Cup Hyères 2014.

# Nytt lag redan i toppen

Anton Dahlberg och Fredrik Bergström är för närvarande några av Sveriges mest framgångsrika seglare. I april tog de silver i 470-klassen på världscupseglingarna på Mallorca, en av svensk seglings största framgångar sedan succén vid OS 2012. Några veckor senare tog de sig till final igen i den avslutande världscupseglingen. Text: Sam Victorin

**ANTON DAHLBERG** ÄR trots sina 29 år en veteran i 470-klassen. Fredrik Bergström är en av Sveriges mest lovande juniorer och vann junior VM i 470 2011. Anton har länge tillhört världseliten och har deltagit i två tidigare OS tillsammans med Sebastian Östling. I London 2012 kom de till final och slutade tia, och vid OS i Peking 2008 kom de på femtonde plats. Efter 2012 valde många i landslaget att sluta, men Anton fortsätter att satsa med OS i Rio de Janeiro 2016 som långsiktigt mål, och sedan ett år tillbaka seglar han tillsammans med Fredrik Bergström.

– Jag och Sebastian hade gjort två OS-satsningar tillsammans vid London-OS

och det kändes naturligt att gå skilda vägar. Men jag kände samtidigt att jag hade mer att ge. Fredrik och Max guld i Starbåt var otroligt inspirerande och gav massor av energi.

**ANTON TOG EN** paus under några månader efter OS och fortsatte med sina studier. Samtidigt hade han börjat prata med Fredrik Bergström om att göra en gemensam satsning. Fredrik hade tidigare seglat 470 med Nicklas Dackhammar och sparrat mycket mot Anton och Sebastian.

– Fredrik och jag fann varandra fort. Först på ett administrativt plan kan man säga. Vi upptäckte att vi hade likadana tankar när det

gäller upplägg. När vi upptäckte att det fungerade lika bra ombord var beslutet att fortsätta mot Rio mycket lättare att ta.

**ME DEN SNART** tioårig elitkarriär är Antons erfarenhet stor, en viktig ingrediens för framgång. Faktum är att så gott som alla som tar en medalj i ett OS har tidigare tagit medalj i ett VM och inte sällan redan seglat ett OS.

– Många erfarenheter är dyrköpta. Hur mycket man än tränar eller tävlar så blir man aldrig fullärd. Segling är ett livslångt lärande, det är en av anledningarna till att jag älskar sporten.

I snitt seglar besättningen ungefär 200

## Fakta

**Anton Dahlberg**  
29 år, från Växjö  
Klubb: KSSS  
Moderklubb: Växjö KK  
Meriter: 10:e OS 2012, 15:e OS 2008. Flera topplaceringar i världscupen.

**Fredrik Bergström**  
23 år, från Onsala utanför Göteborg  
Klubb: KSSS  
Moderklubb: SS Kaparen  
Meriter: Juniorvärldsmästare i 470 2011. Topplaceringar i världscupen på senare tid.

Anton Dahlberg och Fredrik Bergström – med stort fokus mot OS 2016. Foto: SSF/Dan Ljungsvik.



dagar om året. I år har han och Fredrik en ny tränare, israelen Gideon Klieger. Klieger har själv seglat 470 i två OS (kom placeringen före Anton i Peking), varit rankad som världsetta och vunnit flera mästerskapsmedaljer i klassen. Klieger kommer att vara med ungefär 150 dagar under året. Under träning lägger tränaren tillsammans med besättningen upp ett program för vad som ska göras. Sedan följer tränaren båten ute på havet, filmar och dokumenterar. I land görs analyser av vad man hade för mål och hur de uppfylldes. Sedan ut och nöta igen. Träningen blir mer effektiv med en sparringpartner och sedan i höstas samarbetar Anton och Fredrik med de finska bröderna Jonas och Niklas Lindgren.

– Att ha en sparringpartner är oerhört värdefullt, att segla på helt egen hand ger bara en bråkdel jämfört med att ha någon att segla mot. Bröderna Lindgren är riktigt bra seglare och samarbetet med dem är väldigt givande. Sedan delar vi på Gidi som tränare - det är dyrt med tränare.

**UNDER TÄVLING ÄR** tränarens roll att dokumentera och analysera seglingarna. Även här har man mål som följs upp dagligen. Det finns verktyg för både träning och tävling. De kan vara en mallar, listor eller filmer från seglingen. Allt för att strukturera analysen av vad som gått bra och vad som kan göras bättre.

– Vi försöker alltid jämföra målen med utfallet. Var är vi? Vad gjorde vi? Vad ville vi? Struktur hjälper en att behålla fokus och rensa bort brus, berättar Anton.

Redskapet, själva båten, måste vara i

världsklass om man ska prestera på topp. Trots att 470 konstruerades för över femtio år sedan och är en strikt entypsbåt finns det små skillnader. Därför pågår ett teknikutvecklingsprojekt tillsammans med bröderna Lindgren där de samarbetar med ett finländskt segelmakeri för att ta fram nya segel. Dessutom pågår ett projekt för att ge centerborden mer lyftkraft; små detaljer men de kan vara avgörande.

– Egen teknik som man litar på ger ett bättre självförtroende. Den mentala sidan av en regatta är väldigt viktig. Det är ett spel mellan seglare, och har man ett gott självförtroende märker konkurrenterna det.

**VIKTIGAST ÄR ÄNDÅ** den partner man seglar med. Fredrik Bergström och Anton har i sammanhanget seglat seriöst tillsammans i mindre än ett år. Ändå kommer framgångarna.

Silvermedaljen i världscuptävlingen på Mallorca följdes upp av en finalplats på den sista deltävlingen i franska Hyères och där slutade de på femte plats. Även det en bra prestation. Årets stora mål är VM i de olympiska klasserna i Santander, Spanien i september. Ett gemensamt VM för alla OS-klasserna hålls vart fjärde år och det gäller även som nationskval till OS. Hälften av nationsplatserna till OS baseras på resultaten från VM i Santander, och om Anton och Fredrik eller någon annan svensk 470 besättning gör ett bra resultat, kan Sverige få en OS-plats i 470-klassen. Vilka som sedan får den platsen är upp till Sveriges Olympiska Kommité och Sveriges förbundskapten Magnus Grävare. 🇸🇪

## För-OS laget uttaget

Svenska seglare har tagit medalj på varje OS sedan 1996.

Arbetet med att åstadkomma ännu ett framgångsrikt seglingslag till OS 2016 är i full gång.

– Fram till OS ska vi försöka vara i Rio så mycket som möjligt. Det är absolut nödvändigt att spendera träningstid på plats så att seglarna får förståelse för vad som händer på banan. Ju mer tid desto bättre, säger SWE Sailing Teams förbundskapten Magnus Grävare.

Som ett led i upptrappningen mot OS i Rio seglas två så kallade för-OS 2014 och 2015.

Regattorna ger seglarna tid

att på allvar testa OS-banorna men de är också ett så kallat "Test event", det vill säga en möjlighet för arrangörerna att kunna

finnsla sina arrangemang inför det riktiga OS.

För att bli uttagen till OS kräver Sveriges Olympiska Kommité att idrottaren ska kunna placera sig bland de åtta främsta och att den kapaciteten visas tydligt i resultat före OS. Inför årets för-OS har SSF öppnat för en mer generös tolkning i sin uttagning.

– Vi har valt att öka kvoten till för-OS. Alla i laget har inte nått topp åtta riktigt ännu, men vi bedömer att de kan nå tid inom kort, förklarar Magnus Grävare.

Se hela landslaget på [svensksegling.se/](http://svensksegling.se/) SWESailingTeam.





# HÅLL RÄTT HÖJD MED HJÄLP AV ULLTRÅDAR

Ulltrådar längs fockens förlik avslöjar obönhörligt om du seglar för högt eller lågt på kryssen. Text & foto: Mats Göthlin



**UNDER EN SEMESTERSEGLATS** kan det vara svårt att hålla rätt höjd på kryssen. Det kräver ju lite skärpa, men det betalar sig väldigt.

Till stor hjälp är då så kallade tell-ales och med fördel en tioåring, som håller koll på dessa. Om sådan finns ombord, annars får man hålla koll själv.

Ordet kommer från engelskan där tell står för tala om, berätta och tale för svans. ”Svan-sarna” avslöjar omedelbart om du seglar för högt eller för lågt.

Vanligtvis sitter sådana remsor redan på seglet men om inte är det lätt att tejpa på några. De ska sitta cirka 2 dm från fockens förlik. 3-4 stycken jämt fördelade utefter förlikets höjd. Längd på remsorna cirka 15 cm.

Material: Ulltråd, gamla kassettband eller liknande, men bäst är tunna spinnakerduksremsor som fästs med tunn spinnakertejp. Förlagsvis grön på styrbordssidan, röd för babord.

Tänk på att inte fästa dem för nära en söm i seglet. Tellales (nedan kallade ulltrådar) har en tendens att fastna i den.

När du ändå är i farten fäst en i storseglets akterlik ungefär vid översta lattan. Vi ska

återkomma till varför lite senare.

Grunden är att seglet är effektivast när luftströmmen runt seglet är jämn och inte turbulent. Ulltrådarna visar tydligt hur luftströmmen är.

**GÅR DU FÖR** högt (fig 1) börjar lovarts tråd på focken fladdra uppåt och sedan bli lite orolig. Det sker innan focken börjar fladdra i förliket så det är en snabbare indikation på att du seglar för högt.

När lä ulltråd börjar lyfta och bli orolig seglar du för lågt (fig 2). På samma sätt reagerar lä tell-tale om focken är för hårt skotad.

De flesta båtar ska seglas med ulltrådarna vågrät (fig 3) eller med lovarts något uppåt. Detta för att vara säkra på att inte gå för lågt.

**”Morsan, nu fladdrar det i lä ulltått, nu får du allt segla lite högre i vind.”**





En Finesse 26 på perfekt krysskurs. Lä ulltråd (den gröna) strömmar rakt bakåt. Lovarts ulltråd (den röda) något uppåt.



Här seglar man för lågt med avsevärd lutning som följd. Lovarts tråd (grön) står fint horisontellt men lä tråd (röd) fladdrar uppåt.

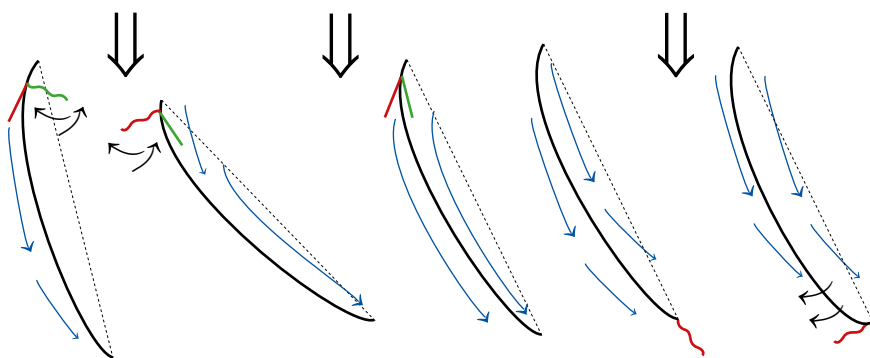


Fig 1. Du seglar för högt. Lovarts ulltråd fladdrar utåt eller uppåt.

Fig 2. Du seglar för lågt. Lä ulltråd står ut eller upp.

Fig 3. Rätt höjd. Båda ulltrådarna strömmar bakåt.

Fig 4. Akterliket lagom hårt. Ulltråden strömmar bakåt.

Akterliket stängande. För hårt skotat. Ulltråden viker mot lä.

Bättre att gå något lite för högt än för lågt.

Du kommer att märka att det är ett smalt segment du rör dig mellan. Det är känsligt att ligga på rätt höjd och kräver uppmärksamhet av rorsman särskilt om man är ovan.

Skotningen påverkar ulltrådarna, men på en semesterkryss ändras sällan skotningen. Där är det enbart rorsmans styrskicklighet som påverkar.

**PÅ HALVVIND OCH** slör (öppen vind) är det en annan sak. Där är oftast kursen given. Då gäller: fladdrar lä ulltråd hit och dit har du för hårt skotat och fladdrar lovarts har du för löst skotat. Oftast har man för hårt skotat på slör och läns. Släpp ur seglen ända tills det fladdrar i förlik och mastlik. Ta sedan hem till fladdret slutar. Inte ett dugg mer.

På plattläns ska bommen ända ut tills vanten sätter stopp.

Ett mycket bra hjälpmedel för att se att

man har rätt skotningen av storseglet på kryssen är ulltråden i akterliket jag nämnde tidigare. Den strömmar bakåt ända tills akterliket blir för stramt, det "stänger". Då viker sig ulltråden mot lä och sjunker ihop (fig 4).

För att ta ut max av storseglet i lätt- och mellanvind gäller det att segla så nära det läget som möjligt. Segelmakarna brukar rekommendera att ulltråden på storen ska vika in sig 25 procent av tiden.

I hårdvind har man ingen nytta av tell-tale i akterliket. Då fladdrar den rakt ut hela tiden och inget utom ett mastbrott kan få ulltråden att falla ihop.

Var inte rädd för att experimentera. Segla

för högt och sedan för lågt och se hur dina tell-tales reagerar. Ändra skotning på slören och se vad som händer. Snart blir du vän med dina telltales och ser vilket underbart bra hjälpmedel de är. Och säkert det billigaste på hela båten.

**SOM ALLTID UNDER** semestern är det mycket viktigt att dela med sig av kunskapen och engagera alla ombord i seglandet. Låt tio-åringen hålla koll på ulltrådarna i en kvart och se hur han klarar det. Säker får du då höra emellanåt: "Morsan nu fladdrar det i lä ulltått, nu får du allt segla lite högre i vind, annars får jag ta över rodet". ☺



# GENERATIONSSKIFTE I BLY-SYRA-FAMILJEN

I början av 1990-talet kom de första AGM-batterierna av spiralcellstyp ut på marknaden. I egna båten installerade jag ett Optima RedTop startbatteri som med sina 50 Ah ersatte två 70 Ah standardbatterier. Text & foto: Göran Isaksson

**BATTERIET SKULLE ENSAMT** dra igång en sexcylindrig dieselmotor. Efter 13 säsonger utan underhåll ersattes det av ett Optima YellowTop på 60 Ah som nu gjort sin elfte säsong och fortfarande är vitalt. Båten är inne på sitt andra startbatteri under 24 år.

Ett AGM-batteri med spiralceller är nära nog det självklara valet för startbatteriet. Låg inre resistans ger stor startkraft under den korta tid det tar att starta motorn. I siffror kan startkraften uttryckas som t.ex. CCA (EN) = 750 A, se faktarutan. Låg kapacitet i Ah har liten betydelse för ett startbatteri.

Under 36 år har förbrukningsbatterierna varit vanliga våta batterier och båten batteribank har bestått av fyra parallellkopplade batterier. Livslängden har varit hyggliga 7-8 år. Konstruktionen är väl beprövad och priset för ett bra

80 Ah vått marinbatteri är acceptabelt, cirka 900 kr. Så varför byta till dyrare slutna batterier?

Orsaken var bekvämlighet och säkerhet. Batteribanken skulle vara underhållsfri, ingen påfyllning av vatten, ingen risk för syraspill, inget behov av vinterladdning och ingen risk för skiktbildning i elektrolyten. Slutna batterier läcker inte syra och de avger normalt ingen knallgas. Efter installation, strömmätningar och goda erfarenheter framstår den stora laddningsmottagligheten som ytterligare en betydande fördel.

Förbrukningsbatterier blir inte utsatta för lika stora strömmar som startbatterier och behöver inte ha lika högt CCA-värde. Däremot bör de ha stor kapacitet, det vill säga många Ah och bra MRC-värde. Batterierna ska ha bra laddningsmottaglighet så att

de blir hyfsat laddade under kort motorgång. Likaså bör de tåla relativt djupa urladdningar och de ska ha låg självurladdning.

**GELBATTERIER LÄMPAR SIG** bra för att driva elektronisk utrustning, lysdiodlampor och liknande utrustning med måttliga strömuttag. De har den lägsta självurladdningen, cirka 2 % per månad och de har bra förmåga att tåla djupa urladdningar. I äldre segelbåtar som saknar bogpropeller, el-vinschar och annan strömintensiv utrustning passar de bra. Jämfört med AGM har gelbatterier högre inre resistans, vilket bidrar till att de får något sämre laddningsmottaglighet.

De två äldsta batterierna kasserades. Två nästan nya lämnades kvar. Resultatet blev alltså två våta batterier, Tudor TR 350, parallellkopplade med två olika

AGM-batterier, se stora bilden. I mitt fall var det nödvändigt att batterierna höll sig inom bottenmåttet 275X175 mm. När alla faktorer beaktats resulterade det i att det ena batteriet blev ett Varta Professional Deep Cycle AGM 85 Ah (kortnamn LAD85). Kapaciteten är 85 Ah, MRC-värdet 145 minuter och CCA (EN) 465 A, bra värden relativt det lilla bottenmåttet. Höjden är ca 10 mm större än jämförbara våta batterier och vikten är stadiga 25,1 kg. Priset är också stadigt, ca 2 995 kr.

Det andra batteriet blev ett Exide AGM Marine EP450 spiralbatteri på 50 Ah och CCA (EN) 750 A. Det kostade "bara" 1 800 kr och väger "bara" 18,4 kg. Som förbrukningsbatteri har det visserligen onödigt högt CCA-värde och väl låg kapacitet men det passar utmärkt som startbatteri om det plötsligt skulle behövas.



Batteribanken består av ett Varta LAD85, ett Exide EP450 samt två Tudor TR 350. Startbatteriet är ett Optima. Egenskaper enligt text.

Det var kanske utmanande att parallellkoppla så olika batterier. Tillverkare och säljare av batterier avråder men med hjälp av bra mätutrustning ville jag se hur de nya batterierna skulle trivas med varandra och med de befintliga våta batterierna.

**HÖPKOPPLINGEN BJÖD INTE** på överraskningar. Skröner påstår att det kunde bli "strömrusning" mellan så olika batterier i banken. Det blev det inte. Kalibrerade shuntar användes för strömmätningarna.

Efter laddning belastades banken med drygt 17 A. EP450 gav ifrån sig den största strömmen, ca 6,1 A, genom sin låga inre resistans. LAD85 har lägre CCA-värde men högre kapacitet och bidrog med 5,6 A. De våta batterierna gav cirka 2,8 A vardera. Ju fler timmar provet pågick (med något lägre ström) desto mer märktes den högre kapaciteten i LAD85.

Vid laddning med drygt 20 A gick ca 7,7 A till LAD85, ca 6,7 A gick till EP450 och ca 3,2 A till vardera av de våta batterierna. Vid start av motorn efter en längre tid med stor strömförbrukning syntes att laddströmmen blev betydligt större än tidigare, kortvarigt ca 30 A till vardera av AGM-batterierna. Det avspeglar laddningsmottagligheten. Sammanfattning av flera delmätningar: AGM-batterierna både lämnade och tog emot över



Mätningarna har gjorts med multimeter och 6 shuntar med olika kapacitet från 5 A till 50 A. (De största shuntarna är fast monterade i båten.)

100% mer ström i batteribanken än de våta batterierna (ett år äldre).

Båten har solpanel som ger max 3 A. Regulatorn var tidigare ställd så att toppspänningen nådde 14,50 V och orsakade lätt gasning av batterierna (vid 20°C). Slutna batterier är känsligare för överladdning än våta batterier och kan skadas vid längre tids överladdning. Solpanelens regulator ställdes ner till att slå från vid 14,00 V och åter slå till vid 13,00 V.

Det krävs bra generator för att dra nytta av batterier med hög laddningsmottaglighet. Helst ska generatorn ha batteriavkännande regulator, som känner av spänningen på batteriets pluspol (inte generatorns pluspol) via en sensorkabel, som kompenserar för spänningsfall mellan generator och batteri.

**NÄR ETT ENDA** AGM-batteri med spiralceller kan ersätta två våta batterier som startbatteri och livslängden blir 12-13 år lönar det sig att byta. 24 års erfarenhet är övertygande.

För förbrukningsbatterier lönar det sig kanske inte rent ekonomiskt. Här är man beroende av stor kapacitet och sådana AGM och gelbatterier är 2-4 gånger dyrare än våta batterier. Vinsten i bekvämlighet är stor och den större säkerheten bör värderas. En fördel med AGM-batterier är att de har så bra laddningsmottaglighet. De är som gjorda för moderna segelbåtar med bogpropeller och el-vinschar i kombination med kort motorgång.

Båtens resterande våta batterier kommer att fasas ut mot två LAD85. Jag förväntar mig en livslängd på 10-12 år förutsatt att batterierna inte urladdas till mer än 50%, inte överladdas och inte förvaras varmt.

Fakta om batterier i artikeln finns på [www.batliv.se](http://www.batliv.se).



# MINN-KOTA®

ANYWHERE. ANYTIME.



## Elektriska trollingmotorer

Marknadsledande Endura C2 och Endura Max, nu även i Riptide saltvattenutförande.

Max modellerna har Minn Kota Maximizer steglösgas för upp till 5x längre körsträcka.



Läs mer på [www.comstedt.se](http://www.comstedt.se)





Välj en dag utan sol och se till att teaken är ordentligt fuktig innan behandlingen startar. Lämpliga utomhustemperaturer är mellan 5 och 25 grader.

# SÅ SKÖTER DU BÅTENS TEAK

Teaken är ett omtyckt båtbyggnadsmaterial tack vare sin slitstyrka och att teaken innehåller oljor som ger ett perfekt skydd mot röta och mögel. På ett däck eller i en sittbrunn ger teaken ett halkskydd som överträffar alla andra "kopior" som förekommer i branschen. Text & foto: Lars H. Lindén



**MEN ÄVEN "RIKTIG"** teak behöver vård, speciellt i ytskiktet efter några år.

Allt trä suger åt sig fukt vid till exempel regn och sväller. När det sedan torkar uppstår torrsprickor där det lätt samlas smuts och andra föroreningar som finns i luften. Och med tiden tappar teaken sin naturliga färg och blir allt gråare – som egentligen ger det absolut bästa halkskyddet.

**ÄVEN DEN GRÅA** teaken behöver rengöring, främst för att få bort smuts och föroreningar. Här räcker det oftast med vanlig såpa och en mjuk borste som man arbetar med tvärs fibrerna.

Välj helst en regnig dag när teaken är riktigt fuktig, annars spola ordentligt med vatten innan behandlingen. Har man fått mörka fläckar av tex oljor kan man försöka att bleka dessa med till exempel Klorin.

Använd aldrig högtryckstvätt vid rengöring av teak, ty dess starka vattenstrålar blåser sönder det mjuka ytskiktet och gör ytan ojämn med ännu större risk för att föroreningar skall fastna.

**VILL MAN GENOMFÖRA** både rengöring och en återställning av teaken till sin gyllenbruna färg, så finns mängder av medel som görs i flera steg. Cleaners för djuprengöring, sealers som skyddar teaken mot smuts och bevarar dess färg samt oljor för långvariga skydd.

Samtliga rengöringsmedel är mycket effektiva, men även farliga vid hudkontakt och förtäring. Flera av dessa medel innehåller nämligen oxalsyra (= harsyra) eller natriumhydroxid (natronlut). Hud och ögon måste skyddas, och dessa vätskor kan även ge missfärgningar på aluminium, rostfritt och galvaniserat stål. Använd skyddskläder och arbeta endast utomhus.

Vissa medel läggs på i koncentrat, andra späds med vatten innan de borstas ut. Några läggs på i två steg där det första är en rengöring och det andra ett medel som återställer teaken till dess naturliga färg.

**VI HAR GENOMFÖRT** en rengöring med ett nytt medel på marknaden som heter AGLaze Teacare System. En gammal badbrygga på

vårt renoveringsobjekt (Coronet 24) var i riktigt dåligt skick.

Med detta teakmedel görs behandlingen i två olika steg. Först rengöring i steg 1 och sedan ett återställande av färgen i steg 2. Båda dessa medel blandas ut med vatten i delarna 1 till 10. Hela denna rengöring beskrivs i våra bildtexter. Den här sortens behandling med färgpigment kan kräva efterbehandling under säsongen eftersom det kan bli slitage.

Vill man sedan skydda teaken så att den håller sin färg hela säsongen kan man fortsätta med en så kallad Sealers eller teakolja – eller låta den bli grå och genomföra en ny rengöring till nästa säsong.

**ANMÄRKNING:** Vi kontaktade Kemikalieinspektionen inför denna rengöring eftersom båten låg i sjön och vi fick följande svar:

”Normal hantering och mindre utsläpp bedöms inte utgöra en skaderisk. Oxalsyra är inte klassat som miljöfarligt. Men upprepade utsläpp eller större tillfälliga utsläpp kan ha skadlig inverkan på miljön”. ☺



Steg 1 i denna behandling är ett rengöringsmedel som späds med vatten. Låt detta verka några minuter, och borsta sedan tvärs teakfibrerna med en mjuk borste. Om utomhustemperaturen är hög är det en fördel om man arbetar på en begränsad yta. Spola sedan av den rengjorda ytan med vatten och fortsätt med nästa yta.



AGLaze har ett rengöringssystem som görs i två steg och efter behandlingen kan man även lägga på en Sealer. Använd endast mjuka borstar i olika storlekar.



Steg 2 är ett medel som återställer teaken till dess ursprungliga färg. Även detta medel späds ut i delarna 1 till 10 och stryks ut med en mjuk borste.

#### NÅGRA TIPS VID TEAKRENGÖRING

- Allt arbete skall ske utomhus
- Använd skyddshandskar, skyddsglasögon och gummistövlar
- Se till att det finns tillgång till rikligt med färskvatten
- Tejpa detaljer i aluminium eller rostfritt i närheten
- Undvik arbete i solsken
- Använd aldrig högtryckstvätt
- Borsta alltid tvärs teakfibrerna
- Olja ger ett långvarigt skydd, men binder även föroreningar



När båda behandlingarna är klara, spolar man av ytan med vatten igen, och även området runt badplattformen så att man inte får frätskador på beslag mm i rostfritt eller aluminium.

Så här kan ett felbehandlat teakdäck se ut. Stora fåror i ytskiktet. Antingen har man använt en för kraftig borste eller spolat av däcket med en högtryckstvätt.



Det finns en uppsjö av teakrengöringsmedel i båtackhandeln, de flesta i vätskeform och några som skall göras i två steg. Huvuddelen av alla teakrengöringsmedel innehåller oxalsyra (= harsyra). Man skall undvika hudkontakt och även aluminium, rostfritt och galvaniserat stål kan få missfärgningar.



Promillegränsen på 0,2 har ingenting med förhöjd sjösäkerhet att göra, skriver debattörerna.

## Sjöfyllerilagen, en inkonsekvent lagstiftning

**LAGEN, SOM INFÖRDES** 2010, kommer nu in på sin femte säsong. Den har inneburit att folk i fritidsbåtar blivit kriminaliserade redan vid mycket låga alkoholhalter och medfört höga dagsböter utan att sjösäkerheten på det minsta sätt varit hotad. I vissa fall har den varit direkt kontraproduktiv då den hindrat utövandet av gott sjömanskap och det befälhavaransvar som sjölagen påbjuder.

Den synnerligen låga promillegränsen 0,2, som är hämtad från biltrafiken, har ingenting med förhöjd sjösäkerhet att göra.

Den tidigare lagstiftningen, som fortfarande gäller för de båtar som är mindre än 10 m och gör högst 15 knop, är en ansvarslagstiftning som innebär förbud att framföra båtar i påverkat tillstånd. Gränsen för grovt sjöfylleri är 1,0 promille. Efterlevnaden och tillsynen åligger Sjöpolisen och Kustbevakningen. Med den införda gränsen 0,2 promille, för enkelt sjöfylleri, har riksdagsledamöterna mer eller mindre inkompetensförklarat dessa myndigheters utövare att bedöma om en verklig sjösäkerhetsrisk föreligger eller ej om gränsen 0,2 överstigs vid provtagningen.

Det finns, såvitt vi vet, inga belägg inom vetenskapen eller genom olycksfallsstatistiken, att den låga promillegränsen 0,2 skulle ha någon som helst inverkan på sjösäkerheten och sjöfarten kan aldrig i något avseende liknas vid biltrafiken, något som Högsta Domstolen också i ett mål konstaterat.

Det är inte bara den i sig låga promillehalten som föranlett problem utan också de parametrar som används för lagens tillämpning, d.v.s. lagen gäller för båtar som kan framföras med en fart av 15 knop eller mer eller för båtar om 10 m längd eller

mer. Detta har fått sådana effekter att vissa av de domar som utfärdats i sjöfyllerimål ter sig närmast löjväckande och dessutom harmonierar dåligt i jämförelse med de båtar som inte omfattas av lagen.

Det vi anser som ett av det mest störande i den nuvarande lagen är hur den har tillämpats vid nödsituationer då den verkligen har försämrat sjösäkerheten genom att inte ge den ansvarige utrymme för utövandet av ett gott sjömanskap eller möjlighet att bli kriminaliserad.

Låt oss ta ett exempel: En person som ligger väl förtöjd med sin båt (som är 10 m lång eller kan göra mer än 15 knop) har ätit middag och då druckit ett par glas vin som ger honom en promillehalt i blodet på cirka 0,3, kan vid ett väderomslag eller vindkantring inte företa sig någonting för att förebygga en olycka. Om han har en släpbåt med en aktersnurra som gör att den kan framföras 15 knop, kan han inte ens sätta sig vid årorna för att till exempel flytta på ett ankare. Han måste vänta tills en verklig nödsituation uppstår. Först då kan han vidta åtgärder utan att bli kriminaliserad men man skall då också ha i åtanke att det då kan vara försent och att människoliv kan äventyras.

Men vem bedömer om det är en nödsituation eller inte? Domstolarna har varit njugga med att godkänna en nödsituation. Egentligen finns det bara ett objektivi kriterium för detta och det är när räddningsledaren vid flyg- och sjöräddningscentralen klassat situationen som ett nödläge. Skall de över 400 000 fritidsbåtsägare som beräknas omfattas av lagen, verkligen riskera att behöva vänta så länge p.g.a. att de alkoholpolitiska skälerna uppenbarligen anses stå över

de sjösäkerhetspolitiska?

På Båttinget vid båtmässan i Stockholm diskuterades sjöfyllerilagstiftningen med representanter från samtliga riksdagspartier. På frågan om lagstiftningen tillkommit av sjösäkerhetsskäl eller av nykterhetspolitiska skäl ansåg vissa att lagen tillkommit av sjösäkerhetsskäl men några ansåg att den tillkommit av nykterhetspolitiska skäl. Det kan nämnas att två riksdagspartier tagit beslut om att en översyn av lagen skall göras, så icke övriga partier.

Vi som undertecknat denna artikel representerar tillsammans mer än 150 års sjöfartskunnande. Vi föreslår att en översyn av lagen görs och att den svenska lagstiftningen i dessa frågor harmoniseras med våra grannländers regelverk för fritidsbåtar.

De politiska partier som är villiga att på ett seriöst sätt ta itu med hela sjösäkerhetsproblematiken inom båtlivet, inte bara sjöfyllerilagstiftningen, utan även utbildningskrav, åldersgränser, sjövätt etc., vänder sig till ca 400 000 båtägare och dessas familjer. Något att tänka på inför en viss söndag i september.

**Göran Andersson**,  
Sjökapten, f.d. Sjötrafikdirektör,  
f.d. ordf. Sjösäkerhetsrådet,  
f.d. ordf. SBU

**Ulf Hallström**,  
Sjökapten, Jur.Kand,  
f.d. Chef Sjöräddnings- och Beredskapsenheten på Sjöfartsverket

**Christer Lindvall**,  
Sjökapten,  
f.d. VD Sveriges Fartygsbefälsförening

## En bättre Båtliv

**NU HAR DET** kommit två nummer av nya Båtliv, som är mycket läsvärda för oss som är dubbelanslutna. Tidningen har fått ett lyft både med den nya layouten och sidorna om segelidrott. Grattis redaktionen!

Det är bara för oss dubbelanslutna, som är fyra av tio medlemmar, att hoppas att både SBU och SSF finner att samarbetet skall fortsätta så att vi även i framtiden får läsa sidorna med Svensk Segelsport.

**Lennart Runemo**

## Svar om avföring

**ERIK STENBORG HAR** rätt i att

avföring från fritidsbåtar är en liten del av de totala utsläppen i våra hav och sjöar, men han vill tydligen gärna kissa och bajs i vattnet. Jag undrar hur han tänker?

Erik verkar inte gilla nerskitade rastplatser, men tydligen gillar han att smutsa ner Östersjön eller är det så att Erik tycker det är ok att skita ner i haven eftersom man ändå skitar ner på land.

Erik – som verkar ha läst på om ämnet under årens lopp – borde väl känna till varför kiss och bajs är mindre skadligt i skogen än i sjön, men tydligen inte. På land kommer bland annat näringsämnen bättre till sin rätt och det finns mera biomassa som kan ta upp dessa näringsämnen.

Erik verkar inte ha uppfattat att det är helt frivilligt att installera sugtömning på båten, det finns inget tvång. Om man väljer att fortsätta använda sin toalett är kostnaden för den som redan har hålltank cirka 1 000 kr. Dessutom måste man lägga cirka fyra timmars arbete på installationen.

**Marc Landtblom**

## Toaletter och båtar

**2015 ÄR DET** ju förbjudet att tömma hålltanken i sjön. Detta har änderna redan begripit för de går upp på min båts badbrygga och gör sitt tarv där.

Nu ska det tömmas vid speciella ställen där eländet kan pumpas ur.

Hur gör husbilar och dito vagnar av modernare slag? De gör som moderna sommarstugeägare, de förbränner det hela. Det blir bara lite aska att strö för vinden. Hur tror ni att det kommer att se ut vid utslörparställen? Smittospridning.

Tänk om höga vederböranden hade subventionerat gasoltoa i båt i stället för latrintömmarställena.

**Anders Amberg**

Mistluren är Båtlivs insändarsida. Skicka din insändare helst via E-post till [Mistluren@batliv.se](mailto: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.

# – MÅSTE VI LADDA BATTERIERNA NU IGEN?

– NIX, DE ÄR FULLADDADE!

**EFOY**  
ENERGY FOR YOU



Nu är strömförsörjningen ombord löst en gång för alla! Efoy Comfort är en metanol-driven bränslecell som laddar dina batterier automatiskt och nästan ljudlöst. Du blir oberoende av motorgång, landström eller t.o.m. att solen skiner på din solcell.

#### EFOY COMFORT

- laddar automatiskt
- startar vid 12.3 V och laddar till 14.2 V (justerbart)
- ger ca 90 Ah per liter bränsle
- lätthanterlig, säker och nästan ljudlös
- tre modeller: 80, 140 eller 210 Ah/dygn
- miljövänlig

Efoy Comfort  
har utförligt testats  
av Hamnen.se.  
Läs hela testen här!



[www.thermoprodukter.se](http://www.thermoprodukter.se)

**TP** THERMO  
PRODUKTER



0771-160 190  
m.svedea.se  
svedea.se



1:A I  
JÄMFÖRELSE

Insplanet, januari 2012  
Segling, nr 2 februari 2012  
Vi Båtagare, nr 4 april 2012  
Båtnytt, nr 5 maj 2012  
Compricer, juli 2012  
Compricer, januari 2013  
Svenska Dagbladet, april 2013  
Aftonbladet, april 2013  
Svenska Dagbladet, mars 2014  
Expressen, maj 2014

# Byt båtförsäkring nu!

De flesta båtägare vinner på att försäkra sin båt hos Svedea, det visar jämförelse efter jämförelse. De får ett lägre pris, en större omfattning eller både och. Vill du veta vad din båt kostar att försäkra, skicka in kupongen nedan eller räkna fram ett pris på webben eller i din smartphone. Du kan också ringa oss på **0771-160 190**.

PS. Nu ingår det även allriskförsäkring i våra XL- och XXL-paket.



KLIPP HÄR



Jag vill ha en offert

**DU KAN FÅ RABATT FÖR:**

- Stöldskyddsmärkning båt\*     Klass 3-låsning     Startspärr\*  
 Stöldskyddsmärkning motor\*     Söksystem\*     Båtlift  
 Vinterförvaring inlåst (utombordare)    \* för godkända skydd se svedea.se

*Bara att  
fylla i och  
postas*



**Svedea AB**  
SVARSPOST  
20604750  
110 07 STOCKHOLM

Frankeras ej.  
Mottagaren  
betalar portot.

BÅTFABRIKAT OCH MODELL		ÅRSMODELL	
MOTORFABRIKAT OCH HK		ÅRSMODELL	
LÄN DÄR BÅTEN HAR SIN HEMMAHAMN		BÅTENS VÄRDE	
NAMN		PERSONNUMMER	
MEJL		TELEFON	