



Targa 37 Fly med Humphree Control System. Båtens trimläge reducerades med 1,5 grad samtidigt som toppfarten (38 knop) ökade med drygt en knop med Humphree Automatic Trim Control.

# Komfort även till mindre båtar

Med teknik från större yachter och båtar ska Humphree ge fritidsbåtsägarna mer och bättre komfort ombord. Interceptorer, aktiv stabilisering och rörliga fenor är receptet. Text & foto: Lars-Åke Redéen

**DE OLIKA SYSTEM** för stabilisering som har lanserats de två senaste åren visar hur stort kundtrycket är på mer komfort ombord. Det räcker inte längre att ha bra kyla och värme. Båten måste även vara bekväm under färd och – inte minst viktigt – vid stillaliggande.

Marknaden för interceptorer har hettnat till på allvar sedan svenska Zipwake lanserade sina system för motorbåtar med en längd på 6–18 m. Flera båttillverkare monterar redan Zipwakes system som standard, bland andra Anytec.

Humphree, med huvudkontor i Göteborg, har levererat interceptorer till stora yachter sedan 2002. Sedan ett par år närmar företaget sig även fritidsbåtsmarknaden och siktar in sig på

båtar från 25 fot och uppåt.

Humphree har mer än halverat priserna de två senaste åren. Ny teknik i de snabba, borstlösa elmotorerna har gett lägre priser som ska hjälpa företaget att öka marknadsandelarna. Fortfarande är det knappast billigt att installera Humphrees utrustning jämfört med konkurrenternas, men uttrycket ”smakar det så kostar det” stämmer in även här. Humphrees interceptorer med 55 mm slaglängd ger fullt utslag på 0,7 sekunder.

– Idag kan vi stabilisera en båt med enbart interceptorer. Det fungerar från 25 fot upp till cirka 100 fot, säger Per Landegren, vd för Humphree.

**BÅTLIV HAR PROVKÖRT** flera kompletta Humphree-system. Bland

annat i en 9,3 m lång och 5 ton tung Saga 29 HT. Det är en halvplanande båttyp med axeldrift försedd med en Volvo Penta D4-225 hk dieselmotor. Sagan var utrustad med två Humphree X Series 450 mm interceptorer. Kostnaden för installationen är cirka 37 000 kr, mer än dubbelt så dyrt som konkurrenten och mycket mer än för vanliga trimplan.

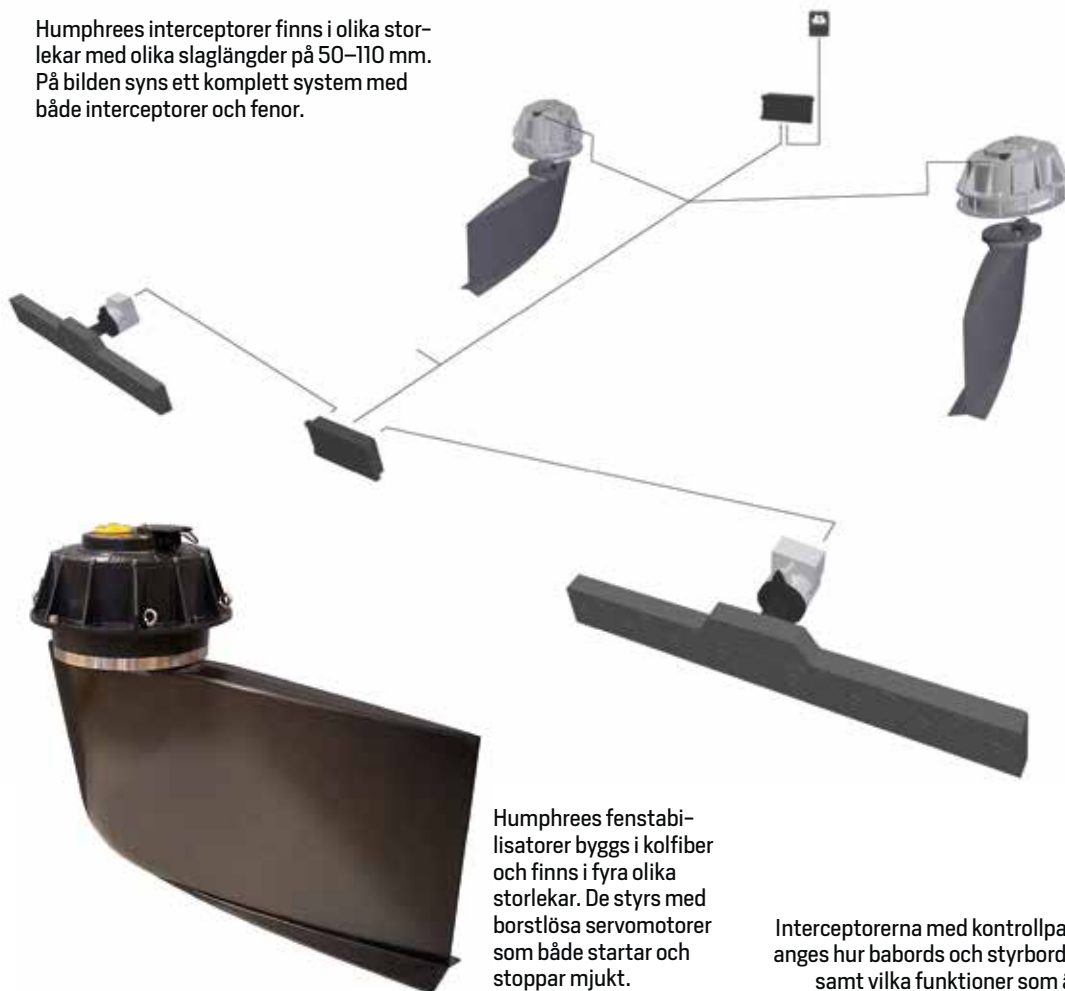
Vid olika provokationer och i kraftigt svall var det enkelt att konstatera hur snabbt systemet jobbar och hur bra framför allt automatiken fungerade. Båten hittade snabbt rätt gångläge, trots stora krängningar i svallet efter andra båtar. Om man installerar ett system med full automatik, vilket fanns i Sagan, så ger interceptorerna fler möjligheter.

Båten var utrustad med ett komplett Humphree Control System med Active Stabilisation, Automatic Trim och Automatic List, vilket ger extremt god kontroll av gångläget.

Systemet vi körde stabiliserade båten från åtta knop och uppåt. Enligt Humphree ger det 40–50% dämpning av rullningen i sjön och lugnar därmed ner gångläget radikalt. Vi provkörde från noll och upp till full fart, drygt 20 knop. Automatiken fungerade bra och snabbt i alla lägen, inte minst när båten började rulla sidledes i svallet av tyngre båtar och i sidsjö. Den som absolut vill hantera allting själv har alla möjligheter till detta.

**VI KÖRDE ÄVEN** en Nimbus 300R med en Volvo Penta D6-350,

Humphrees interceptorer finns i olika storlekar med olika slaglängder på 50–110 mm. På bilden syns ett komplett system med både interceptorer och fenor.



Humphrees fenstabilisatorer byggs i kolfiber och finns i fyra olika storlekar. De styrs med borstlösa servomotorer som både startar och stoppar mjukt.



Kontrollpanelen ger klart besked om hur interceptorer jobbar (de övre svarta staplarna).



Interceptorer med kontrollpanel. På instrumentet anges hur babords och styrbords interceptor arbetar samt vilka funktioner som är i- eller urkopplade.

även den med ett komplett Humphree Control System. Prislappen i den båten var över 120 000 kr.

Ännu tydligare utslag fick vi i en Targa 37 Fly med två stycken Volvo Penta IPS 600. Den båten var också utrustad med ett komplett Humphree Control System, men interceptorer var de större X Series 600 mm. Med den 8,2 ton tunga Targan blev det tydligt vilken stor skillnad systemet gör. Främst i kraftigt svall och med full automatik kan föraren koncentrera sig på att styra båten medan systemet tar hand om justeringen av gångläget på ett mycket snabbt sätt. Enligt Humphrees egna siffror ökar toppfarten i Targan med drygt en knop med deras system installerat. Rulldämpningen är cirka 40 % vid tolv knop.

**BÅTLIVS UPPFATTNING ÄR** att det är enklast att välja läget med full automatik. Då kan föraren koncentrera sig på att styra och gasa medan systemet sköter resten. Humphree har erfarenhet av lik-

nande lösningar sedan företaget startades 2002 och en stor del av den kunskapen är inbyggd i systemets datorstyrda "hjärna" som även innehåller ett gyro som jobbar vid 10 700 rpm.

För yachter upp till cirka 100 fot använder Humphree fenor för att ytterligare stabilisera båtarna under gång och vid stillaliggande. Systemet konkurrerar med gyrostyrda system som till exempel Seakeeper.

**VI ÅKTE ÄVEN** med en Azimut 68S med 2xVolvo Penta IPS D13. Den var utrustad med Automatic trim, Automatic list, Coordinated turn (kontrollerad girning), Active Ride Control och Zero Speed Stabilisation. Den "yttre" utrustningen på skrovet var 2xH1050 interceptorer med 50 mm slag och 2x1,0 m2 fenor i kolfiber. Enligt Humphrees mätningar var rulldämpningen 56 % vid 20 knop och 65 % vid stillaliggande. En bonus i Azimut 68S var att båtens fart ökade med 1,2 knop och bränsleförbrukningen sjönk med 11,9 %. ☺



Saga 29 HT fick ett betydligt mjukare gångläge utan krängning med Humphree Control System och full automatik. Rullningarna vid 14 knop dämpades med cirka 50 %, enligt Humphrees egna uppgifter.

Per Landegren, vd för Humphree.