

DUFFY – ELBÅTARNAS URMODER

Praktiskt Båtägande

WWW.LIVETOMBORD.SE

SVERIGES MEST SÅLDA BÅTTIDNING

NR 10 · OKTOBER 2016 · 74:90 KR (NOK 84:90, € 8:50)

TORRSÄTTNING

UPPLAGT FÖR UNDERHÅLL

GÖR DET SJÄLV

Drag i seglen
förläng skotskenorna

Packa in båten
med krympplast

Rätt kurs
justera kompassen

X332

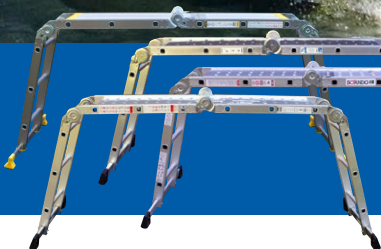
Dansk snabbseglare

KRAGERÖ

På tur till Norge

TEST

7 KOMBISTEGAR MED PLATTFORM



TIDSAM 0879-10

7 388087 907492

Solna	Sickla	Göteborg
Vardagar 9-19	Vardagar 10-20	Vardagar 10-19
Lördagar 9-15	Lördagar 10-18	Lördagar 9-15
	Söndagar 11-17	

Kungens Kurva	Västervik	Webbshop
Vardagar 10-19	Vardagar 10-18	
Lördagar 10-18	Lördagar 10-14	
Söndagar 11-17		



98:-
2,5 x 3,6 m

Lättviktspresenning 120
120 g/m². Transparent / Grön.

2,5 x 3,6 (06401/-02)	118:-	98:-
3,6 x 5,4 (06403/-04)	218:-	178:-
5,4 x 7,2 (06405/-06)	468:-	368:-
6,0 x 10 (06408 vit)	598:-	498:-
7,2 x 12 (art.nr 06410 vit)	848:-	698:-

475:-
6 x 8 m

Lättviktspresenning 160
160 g/m². Grön / Transparent

6,0 x 8,0 (05905/-06)	595:-	475:-
6,0 x 10 (05907/-08)	795:-	635:-
8,0 x 12 (05909/-10)	1.255:-	975:-

Océanflex 250
Båttäckningssystem

- UV-stabiliserad Transparent, rutarmrad lenoväv. (250 g/m²)
- Svetsad kantförstärkning runt hela presenningen för bästa öljettfäste.
- Mässingsöljetter varje meter.
- Gummistroppar i varje öljett.
- Plastförstärkta hörn.

4,0 x 6,0 (05960) ~~635:-~~ **555:-**
- Inkl. 20 st gummistroppar och fyra flyttbara öljetter. **Värde 294:-**

6,0 x 8,0 (05962) ~~1.195:-~~ **995:-**
- Inkl. 28 st gummistroppar och fyra flyttbara öljetter. **Värde 392:-**

6,0 x 10 (05964) ~~1.495:-~~ **1.195:-**
- Inkl. 32 st gummistroppar och fyra flyttbara öljetter. **Värde 441:-**

8,0 x 12 (05966) ~~2.395:-~~ **1.795:-**
- Inkl. 40 st gummistroppar och fyra flyttbara öljetter. **Värde 539:-**

- fyra flyttbara öljetter medföljer!

- Gummistroppar i varje öljett medföljer!

- svetsad kantförstärkning runt hela presenningen för bästa öljettfäste!

445:-
4 x 6 m

Mareflex 250
Transparent presenning i rutarmrad-lenoväv, 250 g/m². Svetsad kantförstärkning runt hela presenningen för bästa öljettfäste. Mässingsöljetter varje meter. Plastförstärkta hörn.

4x6 m (05922)	488:-	445:-
6x8 m (05914)	1.048:-	785:-
6x10 m (05916)	1.288:-	975:-
8x12 m (05918)	1.948:-	1.545:-

985:-
6 x 10 m

Balticflex 240
formskuren

- Transparent 240 g/m² rutarmrad lenoväv.
- Svetsad kantförstärkning runt hela presenningen för bästa öljettfäste!
- Mässingsöljetter varje halvmeter!
- Plastförstärkta hörn.

6x10 m (05927)	1.348:-	985:-
7x12 m (05928)	1.788:-	1.385:-
8x14 m (05929)	2.495:-	1.985:-

1.195:-
6 x 4 m

Océanflex plus
PVC400

- Grå kraftig PVC 400 g/m² presenning.
- Svetsad med repförstärkta kanter.
- Plastförstärkta hörn med två nitar.
- Mässingsöljetter varje meter.

6 x 4 m (05967)	1.495:-	1.195:-
6 x 8 m (05968)	2.895:-	2.495:-
6 x 10 m (05969)	3.495:-	2.995:-

2.490:-
A-ekonomi

NOAM
A-ställning

Står med gavlarna på marken och stödben uppe i båten. Framförallt tänkt till motorbåtar.

6 m ekonomi (fasta ben och fast stöd) (art.nr 06513) 2.995:- **2.490:-**

6 m (art.nr 06514)	4.050:-	2.970:-
7 m (art.nr 06515)	6.250:-	5.280:-
8 m (art.nr 06516)	6.650:-	5.580:-
9 m (art.nr 06517)	7.190:-	5.980:-
10 m (art.nr 06518)	8.350:-	6.980:-
11 m (art.nr 06519)	8.650:-	7.180:-

Bilden avser 7 m A-ställning

2.290:-
Pkt 6

easytec
EasyTec täckställningssystem

EasyTec är en enkel och snabbmonterad täckställning med låg vikt till ett betydligt lägre pris än traditionella täckställningar. Levereras med rör av ABS-komposit samt formskuren presenning (240 g/m²).

P6 (båt 4-5 m)	2.950:-	2.290:-
P7 (båt 5-6 m)	3.850:-	2.890:-
P8 (båt 6-7 m)	5.150:-	4.150:-
P9 (båt 7-8 m)	5.750:-	4.790:-
P10 (båt 8-9 m)	6.250:-	5.250:-

3.980:-
7 m

NOAM
D-ställning

Monteras i pull- och push pit, stödben uppe i båten. Framförallt tänkt till segelbåtar.

7 m (art.nr 06500)	4.890:-	3.980:-
8 m (art.nr 06508)	5.150:-	4.280:-
9 m (art.nr 06509)	5.390:-	4.480:-
10 m (art.nr 06510)	6.390:-	5.580:-
11 m (art.nr 06511)	6.690:-	5.780:-
12 m (art.nr 06512)	6.850:-	5.980:-

Bilden avser 7 m D-ställning

248:-

Nötningskydd 8-pack

Nötningskydd för båtpresenning skyddar presenning och skrov. Tillverkad i mjuk PVC. Fästes enkelt med medföljande buntband. Mått: 390mm x 135mm x 2mm.

(art.nr 05895) 294:- **248:-**

55:-
55:-

Vinkelbeslag (06977) 69:- **55:-**

Ryggåsbeslag (06970/-72) 159:- **128:-**

55:-
55:-

Vinkelbeslag (06977) 69:- **55:-**

Ryggåsbeslag (06970/-72) 159:- **128:-**

55:-
55:-

Vinkelbeslag (06977) 69:- **55:-**

Ryggåsbeslag (06970/-72) 159:- **128:-**

55:-
55:-

Vinkelbeslag (06977) 69:- **55:-**

Ryggåsbeslag (06970/-72) 159:- **128:-**

55:-
55:-

Vinkelbeslag (06977) 69:- **55:-**

Ryggåsbeslag (06970/-72) 159:- **128:-**



1.090:-

Tyresöbocken typ II
Max last 500 kg/bock. Pulverlackerat stål. Balk av trä. (art.nr 06530) ~~1.190:-~~

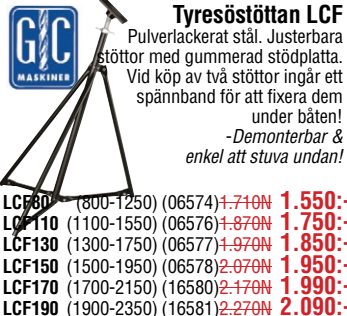


2.450:-

Tyresöbocken typ 1500
Max last 1500 kg/bock. Pulverlackerat stål. Balk av stål. Bredd: 2 m. (art.nr 06532) ~~2.990:-~~



Tyresöbocken typ I
Levereras med mittstötta. Max last 5000 kg/bock. Pulverlackerat stål. Balk av stål.
2,0 m bred (art.nr 06533) 4.090:- **3.250:-**
2,5 m bred (art.nr 06531) 4.090:- **3.350:-**
3,0 m bred (art.nr 06542) 4.290:- **3.450:-**



Tyresöstötten LCF
Pulverlackerat stål. Justerbara stöttor med gummerad stödplatta. Vid köp av två stöttor ingår ett spännband för att fixera dem under båten!
-Demontebar & enkel att sluva undan!
LCF80 (800-1250) (06574) ~~1.710N~~ **1.550:-**
LCF110 (1100-1550) (06576) ~~1.870N~~ **1.750:-**
LCF130 (1300-1750) (06577) ~~1.970N~~ **1.850:-**
LCF150 (1500-1950) (06578) ~~2.070N~~ **1.950:-**
LCF170 (1700-2150) (16580) ~~2.170N~~ **1.990:-**
LCF190 (1900-2350) (16581) ~~2.270N~~ **2.090:-**



1.195:- XS

Segelbåtsstötta LML
Varmgalvaniserad stapelbar segelbåtsstötta med snabb höjjustering. (ving-mutter med trapetsgång). Stor, ledad varmgalvaniserad skrovplatta med gummerad yta för mest skonsam kontakt mot båt. *Säkerhetskätning säljes separat!*

XS 0,63-0,96 m (art.nr 16200) ~~1.490N~~ **1.195:-**
S 0,92-1,35 m (art.nr 16202) ~~1.590N~~ **1.395:-**
M 1,32-1,75 m (art.nr 16204) ~~1.750N~~ **1.495:-**
L 1,70-2,13 m (art.nr 16206) ~~1.890N~~ **1.695:-**



Tyresöstötten SBS
Stapelbara segelbåtsstöttor med snabb höjjustering. Varmgalvaniserad. *Säkerhetskätning säljes separat!*
SBS-4 0,61-0,91 (16720) ~~1.450N~~ **1.250:-**
SBS-3 0,89-1,32 (16721) ~~1.590N~~ **1.450:-**
SBS-2 1,22-1,65 (16722) ~~1.790N~~ **1.650:-**
SBS-1 1,63-2,06 (16723) ~~1.890N~~ **1.750:-**
SBS-0 2,01-2,44 (16724) ~~2.290N~~ **2.090:-**



368:-
Slip-/upptagningsramp
Galvaniserat stål. Justerbara armar med köl- och sidorullar. Monteras på tryckimregnerat regelvirke. (art.nr 16575) ~~448:-~~



745:-
Motorkärra
För motorer < 10 Hk. Max vikt 60 kg. (art.nr 02615) ~~945:-~~



Tyresöstötten MBS & KS
Motorbåtsstötta för båtar med flack bottenform! Kölstötten används istället för pallningsvirke! Båda varianterna är stapelbara! *Säkerhetskätning säljes separat!*
MBS-3 0,64-0,97 (16710) ~~1.495N~~ **1.290:-**
MBS-2 0,74-1,17 (16711) ~~1.595N~~ **1.375:-**
MBS-1 0,84-1,27 (16712) ~~1.695N~~ **1.445:-**
MBS-0 1,04-1,47 (16713) ~~1.795N~~ **1.595:-**
KS-3 0,61-0,76 (16707) ~~1.395N~~ **1.295:-**



Mobil
Växelhusolja
SAE 80W-90, API GL-5. 250 ml. (art.nr 08804) ~~59:-~~



Torrballen
Fuktslukaren
68:-
Torrballen
Reducerar luftfuktigheten i slutna utrymmen med liten eller ingen ventilation. (art.nr 09518) ~~79:-~~
Torrballen Mega
(art.nr 09504) ~~128:-~~ **115:-**



STARTA
Kylarglykol 4 liter
Etylenglykol med rostskyddstillsats. Även för båtar med aluminiumblock. (art.nr 07078) ~~188:-~~ **148:-**



STARTA
Miljöglykol 4 liter
Miljöglykol (polypropylen) med mycket låg giftighet, lätt nedbrytbar och det bästa alternativet ur miljösynpunkt för att skydda motorns kylsystem från frostsador och kylangrepp. (art.nr 07068) ~~248:-~~ **195:-**



378:-
Oljesug SMART 6 liter
Manuell oljesug. Undertryck byggs upp med handpumpen. (art.nr 04482) ~~538:-~~



Motorolja 5 liter
Inboard SAE 15W/40 ALL FLEET EXTRA
Mineralbaserad olja för 4-takts inboardsmotorer med eller utan turbo. För bensin och diesel. Även lämplig för konservering. (art.nr 09114) ~~378:-~~



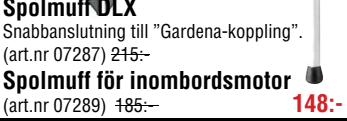
58:- 07293
Spolmuff
För utombordsmotorer och INU-drev. (art.nr 07293) ~~69:-~~



168:- 07287
Spolmuff DLX
Snabbanslutning till "Gardena-koppling". (art.nr 07287) ~~245:-~~



98:- 07286
Spolmuff drev
Passar tex VP-drev. (art.nr 07286) ~~145:-~~ **98:-**



148:- 07289
Spolmuff för inboardsmotor
(art.nr 07289) ~~185:-~~ **148:-**



648:-
Oljesug SMART 6,5 liter
Kraftfull manuell oljesug. Undertryck byggs upp med handpumpen. (art.nr 04486) ~~795:-~~



278:-
Uppfyller kraven:
API: CI-4, CH-4, CG-4. ACEA: E7/E5/E3. MB: 228.3. MAN: 3275. Volvo: VDS-3. Cummins: 20.076/77/78. Mack: EOM+, DHD-1. Performance level: Renault RLD-2

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

[Innehåll]

Ingång

- 6 Ledaren
- 8 I korthet

Tema: Upptagning

- 15 Torrsättning
- 16 Båtgarnas tips
- 19 Proffsen har ordet
- 22 Bockar, stöttor & vaggor
- 24 Under täcket

Test

- 28 Kombistegar
Plattform för ditt båtjobb

Inspiration

- 32 Resmål: Kragerö
Norska Sörlandets bästa
- 38 Båtfolk: Pernilla Rosén
Hundra procent båtliv
- 42 Klassiker: X332
Snabbseglare med hög kvalitet
- 50 Drömbåt: Duffy
Elbåten som byggts i över 40 år

15



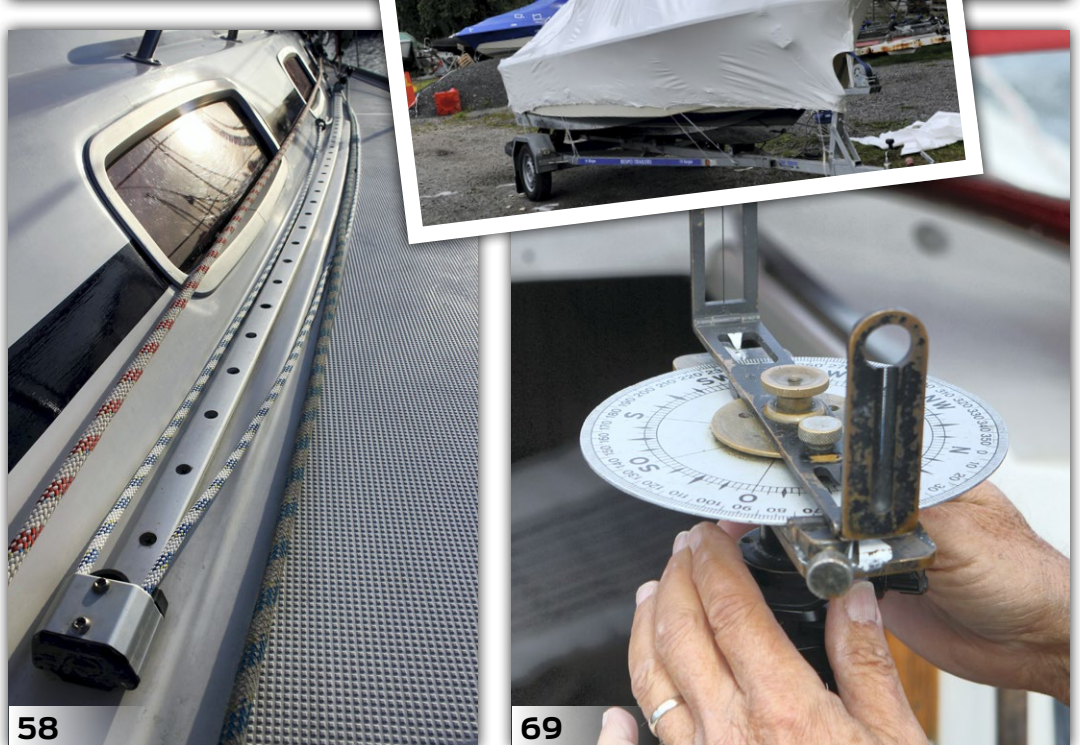
28



38

50





Nya prylar

54 Smart & miljövänligt

Fråga doktorn

55 Inombordaren läcker olja

Praktiskt

56 Tips & trix

58 Förläng skotskenan

Bättre skotvinkel för genuan

62 Shrinkwrap

Krympplasta din båt själv

69 Justera kompassen

Rättvisande vägvisare

Insänt

73 "Var tillverkas prylarna?"

Köp & sälj

76 Privatannonser

82 I nästa nummer

58

69

Soppatorsk

Vi håller på med våra båtar för att det är kul och för att det ger våra liv ett rikare innehåll. Och jag vill verkligen inte vara någon partybroms men nu måste jag ta bladet från munnen.

Visst är det så att det är övervägande män som driver och styr i båtlivet och män sägs ju av hävd gilla stora och kraftiga maskiner. De senaste årens trender är absolut inga undantag. Se på exempelvis Anytec som bestyckat sin senaste monstermaskin, marknadsförd av hockeyspelaren Peter "Foppa" Forsberg, med inte mindre än fyra motorer på vardera 400 hästkrafter. Eller Buster som stolt visar upp sin nya Phantom med 700 hästkrafter därbak, fördelat på två motorer.

Det finns en historisk teori och spaning som rör civilisationers uppgång och fall. Den hävdar att i slutfasen av varje högkultur, som till exempel romarriket, så upphöjs kockar och idrottsstjärnor och ges i det närmaste gudomlig status. En titt på vårt samhälle idag blir rätt slående. I synnerhet om man tänker att teorin egentligen vill säga är att man flyr de verkliga problemen genom att hemfalla åt enkel förströelse och spektakulär underhållning.

Båtbranschens förkärlek för bensinlukande muskelmaskiner är att blunda för de verkliga problemen och utmaningarna vi som planet står inför. Det är lite som att försöka sälja på alla konsumenter extremt exklusiva skivspelare precis innan cd-skivan släpps. Helt utan att skämmas.

Peak-oil är ett begrepp som varit med oss länge nu och gått från något fjärran och abstrakt till något som väntar oss precis runt hörnet. Bilbranschen har erkänt det faktum att bensin inom kort kommer att vara något som säljs i små halvlitersförpackningar i entusiastbutiker eller på apoteken. Hela samhället, både lokalt och globalt, förbereder sig på omställningen men båtbranschen fortsätter festa som om inget har hänt. "Jag vet! Vi ser om vi kan hänga på en motor till!"

Och kanske har det inte hänt, vi fortsätter ju köpa båtarna. Men om jag ska slå till på en farkost för ett par miljoner vill jag nog veta att den går att köra även om tio år...

Och visst elmotorer i all ära men det finns inte på kartan att de i någon stor skala kommer att kunna ersätta bensinmotorernas prestanda inom överskådlig teknologi. Kanske stavas alternativen istället SPRIT eller RAPS? Varför talas det inte om alkoholkonvertering av motorer?

Det är väldigt tyst kring motorbåtarnas framtid när oljan sinar. Vi på Praktiskt Båtägande kommer att hålla frågan levande.



"Hela samhället, både lokalt och globalt, förbereder sig på omställningen men båtbranschen fortsätter festa som om inget har hänt."

Philip Pereira dos Reis
Chefredaktör

Praktiskt Båtägande

Redaktionen:
red@praktisktbatagande.se
Tel 08-692 01 60
www.praktisktbatagande.se



Chefredaktör och ansvarig utgivare
Philip Pereira dos Reis
philip@praktisktbatagande.se



Redaktionssekreterare
Thomas G Hyrén
thomas.hyren@praktisktbatagande.se



Redaktör
Lars Guditz
lars.guditz@praktisktbatagande.se



Grafisk form
Lena Laurén
lena.lauren@praktisktbatagande.se



Företagsannonser
Anders Jeppsson
Tel: 08-545 160 76
anders@sb-media.se

Omslagsbild

Lars Ericsson

Korrektur

Göran Ribe

Annonstraffik

08-692 01 00 (8.00-12.30)

annons@praktisktbatagande.se

Marknadsansvarig

Nina Lindh, 08-728 23 20

nina.lindh@egmont.se

Tryck

Egmont Printing Service

ISSN: 1651-7105

TS-upplaga 2015: 16 400

sålda exemplar/utgåva

Egmont Publishing

Vd Per Kjellander

Besöksadress Pyramidvägen 7

Postadress 169 91 Solna

Telefon 08-692 01 00 (8.00-12.30)

Organisationsnr 556046-9206



Egmont Publishing publicerar ett hundratal magasin och webbplatser, som Hemmets Journal, Hus & Hem, icakuriren, Kalle Anka, Vagabond, Bamse och KING Magazine. Därutöver har företaget en omfattande verksamhet inom böcker, spel, aktivitetsprodukter, event, e-handel och content marketing. Företaget omsätter cirka 1,1 miljarder kronor och har cirka 300 medarbetare i Sverige.

Egmont är en stiftelse som omsätter cirka 14,7 miljarder kronor, och som delar ut mer än 100 miljoner kronor varje år för att bidra till att utsatta barn och ungdomar får ett bättre liv.

Läs mer på www.egmont.se.

We bring stories to life.



Prenumerationsärenden Telefon 08-400 277 08

pren.pb@egmont.se

Egmont Publishing,
Praktiskt Båtägande, 205 07 MALMÖ

Gäller även adressändring och reklamationer.

14 nummer 849:-

7 nummer 449:-

För utlandsprenumerationer

tillkommer porto för aktuellt land.

© Egmont Publishing. Citera oss gärna men ange Praktiskt Båtägande som källa. För ej beställt material ansvaras ej. Eventuell skatt på vinster i tävlingar som anordnas av Praktiskt Båtägande betalas av vinnaren. Det är naturligtvis tidningens policy att alkohol inte hör hemma på sjön och att flytvästar alltid bör användas. Sjökortsbilder: © Sjöfartsverket nr 08-01141.

Egmont Publishing behandlar och lagrar kunduppgifter för att kunna fullfölja kundrelationen samt för att kunna lämna erbjudanden från Egmont eller från företag som samarbetar med Egmont.



har aldrig lämnat
så mycket värme!

Wallas 22Dt Dieselvärmare
- endast 0,6 - 0,9Ah strömförbrukning.
Läs mer på sleipnerab.se



ACS automatisk trim!

Mente Marine
For the right attitude!

Enkel installation - byt bara kontrollpanel och gör dina trimplan automatiska!

ACS R & RP använder den senaste teknologin ombord. Inbyggda sensorer mäter avvikningarna i gångläget samt kursändringar med hög precision, utan några rörliga delar. Avancerade program lär sig din båts rörelser, något som gör att ACS kan installeras på allt från en liten styrpulpetsbåt till en stor lyxyacht.

ACS R

- För hydrauliska och elektriska trimplan
- För alla båttyper
- Trimmar båten i sidled

ACS RP

- För hydrauliska och elektriska trimplan
- Snabbare planing
- För alla båttyper
- Trimmar båten både sid- och längdsskepps

Läs mer på sleipnerab.se



Sleipner är en världsledande tillverkare av bogpropeller system för fritidsbåtar och kommersiella fartyg. I tillägg producerar Sleipner ankarspel, stabilisatorsystem, hydrauliska styrsystem och propellerutrustning, samt distribuerar många av de mest kända marina internationella varumärkena i Sverige och Norge.



FLYTT FÖR HÖSTENS MÄSSOR

Månadsskiftet augusti–september bjöd på två stora flytande båtmässor, Öppna Varv på Orust och Allt på Sjön i Gustavsberg utanför Stockholm. Hundratals båtar visades upp och de två mässorna hade tillsammans 44 000 besökare. Praktiskt Båtägande gjorde några nedslag på Allt på Sjön.



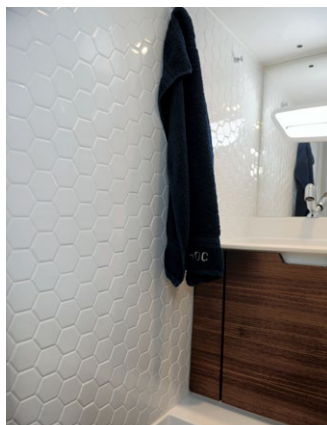
Joystickstyrning för utombordare

För den som har dubbla utombordare och vill kunna lägga till med joystickstyrning finns nu ett system för eftermontering från Seastar. Systemet passar till Evinrude, Suzuki och Yamaha utombordare med elektroniska reglage, samt till Yanmar inombordare. Praktiskt Båtägande återkommer med ett test i höst.



Nyskapande doldis

Svenskbyggda HOC 33 P Coupé visade upp sig, men det som är verkligt nyskapande syntes egentligen inte: en egen mjukvara som knyter ihop alla funktioner ombord och presenterar dem på en gigantisk skärm, och ett skrov som påstås vara revolutionerande. Längd 10,2 m, bredd 3,15 m, vikt 3,9 ton, motor Volvo Penta D6-400, toppfart 42 knop, förbrukning 1,3 l/M (29 knop). Pris cirka 3,5 miljoner kronor. Info: www.hocyachts.com





Fri från modern teknik

Solés nya motorer SM-82 och SM-94 säljs med det lite ovanliga argumentet att de är "helt utan modern teknik". Istället framhålls att de är robust byggda utan lättmetall, att kamaxeln drivs med drev och att all reglering är mekanisk, helt utan elektronik som kan ställa till problem. Båda motorerna är på 3,3 liter, 82-hästaren är turboladdad och 94-hästaren har turbo och intercooler, och de är tänkta för båtar med rak axel. Pris från 154 500 kronor. Info: www.dpower.se



Nytt från Hyundai

Hyundai Seasall R200-200 är en helt ny motor som ersätter den tidigare 170-hästaren D-170. Motorn är en beprövad rak fyra på 2,2 liter med turbo och har relativt behändiga mått och i sammanhanget låg vikt. Den sitter i till exempel bilarna Kia Sorento och Hyundai Santa Fe. Den säljs med Mercruiser-drev, ZF-backslag eller adapter för vattenjet, backslag samt befintliga Volvo Penta- eller Mercruiserdrev. Pris från 305 600 kronor. Info: www.dpower.se



Snackisen

Mässans stora snackis var Anytecs nya 1221. Första exemplaret har köpts av delägaren och hockeylegendaren Peter Forsberg. Den är bestyckad med 4 x 400 hästkrafter från Mercury och priset börjar på 5,8 miljoner kronor, då med 4 x 350 hk. Info: www.anytec.se



HENSONS TVÄTT & SJÖVERKSTAD

TVÄTT • IMPREGNERING • REPARATION



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

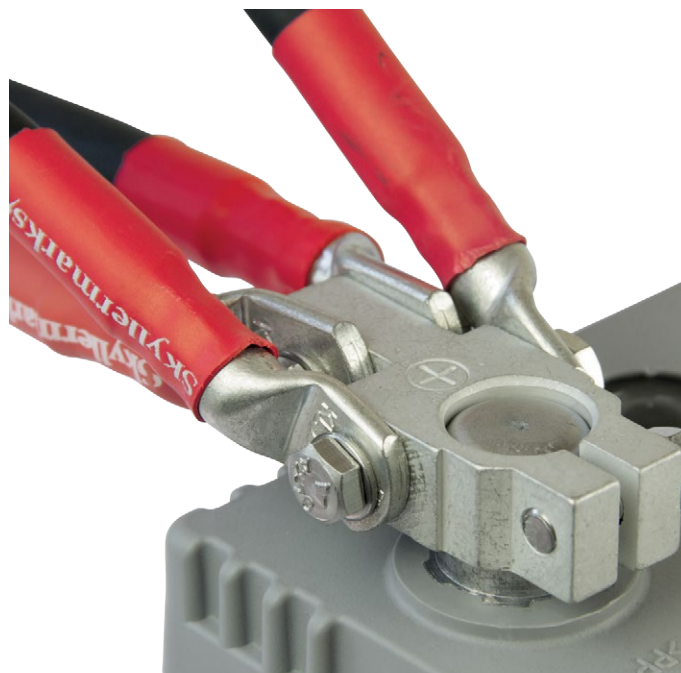
Var tvättar du ditt båtkapell och segel?

HENSONSTVÄTT

Koppargatan 9, Lomma
Tel 040-41 26 36



www.hensons.se info@hensons.se



Dubbel laddning? **Skyllermarks**
a part of Sutars

Originallet - Alltid lite bättre

Kablar, kopplingar och kunskap för mer el i din båt.

www.sutars.com

Har du någon bra bild som du vill visa? Din bild kan du antingen ladda upp via PB:s Facebook-sida under fliken "Månadens bild" eller så skickar du ett mejl till red@praktiskbatagande.se. Skriv "Månadens bild" i ämnesraden.

**MÅNADENS
BILD**



Månadens bild är inskickad av Sigvard Forslund, som fångade motivet vid en insegling till kyrkbacken på Ven tisdag kväll den 21 juni. Som tack för bilden skickar vi en PB-t-shirt till Sigvard.



Fler båtar på Göta kanal

Göta kanal lockar drygt tre miljoner besökare per år. En majoritet av dessa väljer att uppleva kanalen med fast mark under fötterna. Fast sommaren 2016 har det skett ett trendbrott. När Göta kanalbolag summerar årets säsong konstateras att antalet fritidsbåtar som trafikerat kanalen under högsäsong ökat med tio procent jämfört med i följ.

www.balstaslapet.se Tel. 0171-46 80 50
BÅLSTA SLÄPET

**Båtupptagningsvagnar för
snipor eller motorbåtar.**



**Maxlast 1500 kg
Passar båtar 5-7 meter**



**Båtvagn för motorbåt 18200:-
Båtvagn för snipa 20900:-**



Fler sjöräddningsfall

Under årets sju första månader, januari–juli, har det inträffat 708 sjöräddningsfall. Det är betydligt fler än motsvarande period i fjol, då antalet sjöräddningsfall uppgick till 540. Jämfört med snittet för hela 2000-talet, 634 fall, är det en ökning med 12 procent. De tre vanligaste larmorsakerna är grundstötning, 19 procent, maskin- och propellerhaveri, 16 procent, och observation av drivande båt, 13 procent.

Enligt Sjöfartsverkets Sjö- och flygräddningscentral, JRCC, finns inget entydigt svar på vad som orsakat ökningen.

Stockholm i topp tio

När den brittiska tidningen The Telegraph listade världens bästa städer att paddla kajak i knep vår huvudstad niondeplatsen. Listan toppas av Cork före Venedig och Berlin. Tidningens motivering till Stockholms listplacering: "Stockholm ligger där Östersjön möter Mälaren. På de 14 öar som utgör stadens hjärta trängs slott, kyrkor och parlamentsbyggnader, medan man i skärgården utmed kusten har tillgång till tusentals orörda öar för camping."

3

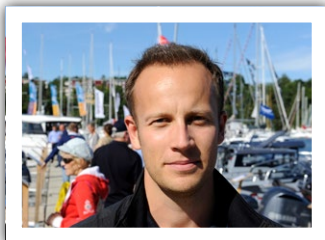
båtägare svarar

Hur tar du reda på vilket väder det ska bli innan du ska ut på sjön?



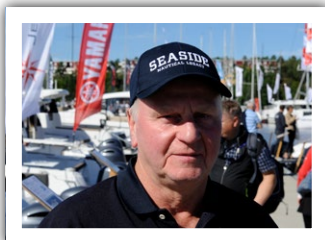
Oliver Sjöberg och Tomas Karlsson, Sundsvall, snart en Aquador 23

– Oftast via Sjärräddningssällskapet eller SMHI:s app. Det var länge sedan jag lyssnade på sjörapporten.



Daniel Widman, Nacka, Askeladden 525

– Jag kollar i Sjärräddningsappen i telefonen, den tycker jag är väldigt bra eftersom den är detaljerad. Jag lyssnar också på sjörapporten när jag lyssnar på Skärgårdsradion.



Börje Bengtsson, Hägersten, Finnmaster 6000 Offshore

– Tittar på appen från norska YR, och så lyssnar jag på sjörapporten, men det är inte så ofta. Och så tittar jag på vädret i verkligheten.

Diesel Power AB

Motorer, elverk, tillbehör & rådgivning

NEW THINKING. NEW POSSIBILITIES.
HYUNDAI SEASALL

Marknadens modernaste dieslar



U125 - 125 hk **R200 - 200 hk** S270 - 270 hk

Motorerna kan levereras med Mercruiser drev, ZF-backslag eller adapter för vattenjet, backslag, samt Volvo Penta eller Mercruiser drev.



Högsta kvalitet från 16 till 272 hk



Mini-44 - 42 hk **SM-82 - 82 hk** SM-105 - 95 hk

Motorerna kan levereras med backslag eller adapter för segelbåtsdrev, t.ex. Yanmar SD20 eller Volvo Penta 110S/120S.

Diesel Power AB
Kungsparksvägen 21
434 39 Kungsbacka

tel: 031 - 748 62 00

www.dpower.se

Tungviktare om segelsportens pionjärer

Faktaspäckade "Segelsport i brytningstid sedd via Gunnar Mellgrens ritstift" är författad av Janne Petterson och Ingrid Eriksson med research av Per Hellgren och utgiven av stiftelsen Gaff Yachts Society. Med stöd av 1100 foton och ritningar berättar trion på över 560 sidor på sakligt och initierat vis om hur svensk segelsport utvecklades från 1890-talet fram till 1900-talets början.

Att ha den största båten var en klar fördel när segling tog de första stapplande stegen mot att bli en sportgren. För att avgöra vem som var den skickligaste seglaren behövdes regler, både på kappseglingsbanan och på konstruktörernas ritbord. Att tolka regelverket – sportsligt och från mätsynpunkt – har sedan dess utgjort en hörnsten för segelsporten ända in i våra dagar.

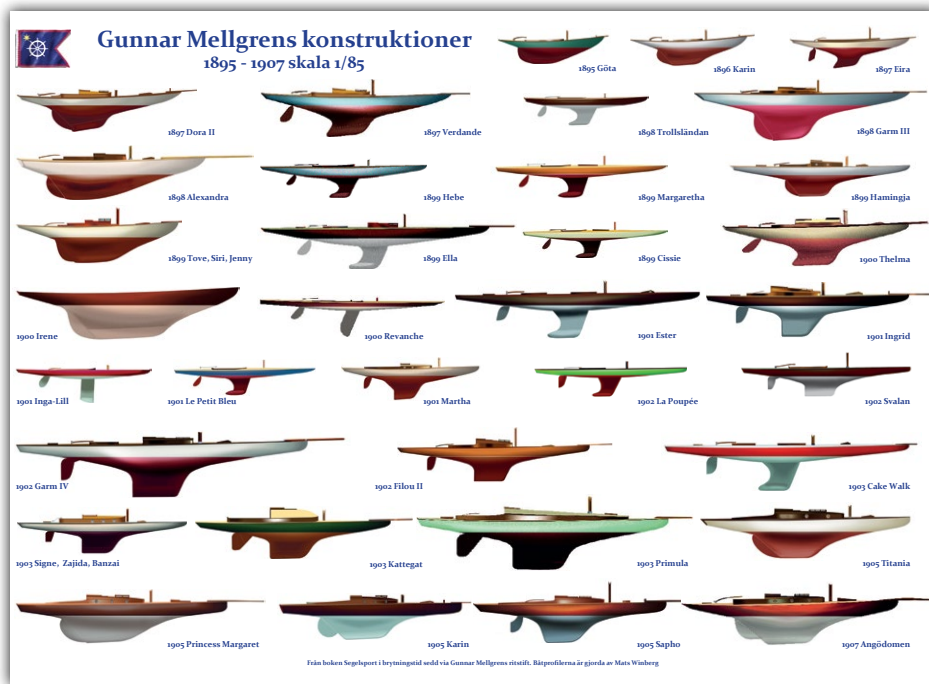
Gunnar Mellgren var en av pionjärerna när det gällde att tolka mätreglerna och utnyttja dåtidens byggmaterial på bästa vis för att konstruera regattavinnare. Han var också först i Sverige med att rita segelbåtar med delat lateralplan och frihängande roder. Fenköl med bulb eller djupa centerbord signerade Mellgren sjösattes redan i slutet av 1800-talet.

Utöver den grundliga genomgången av Gustav Mellgrens konstruktioner berättar författarna om flera namnkunniga seglare

och konstruktörer från tiden kring sekelskiftet år 1900 och om hur segling utvecklades från transportmedel via fritidsnöje till blodigt allvar på kappseglingsbanan.

"Segelsport i brytningstid sedd via Gunnar

Mellgrens ritstift" (ISBN: 9789163702556) kan köpas via Gaff Societys egen hemsida gys-stiftelse.se eller hos Museiföreningen Svenska Fritidsbåtar i Båthall 2 i Wasahamnen i Stockholm.



ILLUSTRATIONER: MATS WINBERG

Båtlyft och båtbock



En unik båtlyft som möjliggör lastning och lossning av motorbåtar.

Vår nya fantastiska båtbock, flexibel bock i aluminium.

NYHET!



BYMEQ

Återförsäljare till: Roodberg, Seaquip, SeaBoost, Easytec

Boatyard Marina Equipment AB
Phone: +46 70 757 68 37
www.bymeq.se · Mail: kontakt@bymeq.se



air head
miljöbåttoalett



Uppgradera enkelt från beroende till frihet:

- ingen septitank
- inga rör
- inga lukter
- längre mellan tömningar



För mer info:
Mobil
Mail
Hemsida

0705-24 90 85
info@airheadtoilet.se
www.airheadtoilet.se



Vad gör oset med maten?

I mitten av augusti presenterade naturvetenskapliga fakulteten vid Göteborgs universitet några resultat från ett forskningsprojekt som pågår i Sannäs fjorden i norra Bohuslän. Ett syfte med projektet är att kartlägga hur avgasutsläpp från fritidsbåtar påverkar havsmiljön i stort med fokus på fisk- och skaldjur. Avgaserna innehåller bland annat polycykliska aromatiska kolväten, PAH, som är mycket giftiga och i vissa fall cancerframkallande. Sedan tidigare vet forskarna att stora halter PAH samlas i bottensediment. Nu vill de ta reda på hur mycket av dessa gifter

som tas upp av ostron, musslor och andra delikatesser som konsumeras som livsmedel.

– Vi skulle aldrig köra bil utan avgasrening – men på havet gör vi det fortfarande ohämat. Och ingen vill väl ha avgaser direkt på sin mat, säger professor Kjell Nordberg till Dagens Nyheter.

På flera platser i Sannäs fjorden och kring närliggande Grebbestad placerade forskarna i våras ut burar med musslor och ostron. Dessa har nu fiskats upp och skickats på analys till Umeå.

Tronskifte i allsvenskan

När premiärupplagan av allsvenskan i segling avgjordes 2015 stod Kungliga Svenska Segelsällskapet, KSSS, som slutsegrare. Klubben fanns med i tätstriden även i år. Men Cape Crow från Höno, som var i ledning inför finalhelgen i Långe drag i början av september, gjorde vad som krävdes för att hålla undan och vinna allsvenskan 2016 före KSSS och Ekolns Segelklubb från Uppsala. För Värmdö, Oxelösund och Stockholms 606-klubb väntar kval för att behålla sin allsvenska status 2017.

SM-guld på gaffeln

När den 72:a upplagan av SM i Neptunkryssare avgjordes i Visby i slutet av augusti knep Leif Bodinson med gästen Anders Kling i *Blå af Avund* guldet före Staffan Eklund och Rolf Erixon. För Bodinson, med ett flertal Neptunkryssarpokaler på sin seglings-CV, var det första SM-titeln.

LATRINTÖMNING PÅ BÄSTA SÄTT

Enkelt, snabbt och säkert

Nu även leasing
www.latrina.se



LATRINA®



Wallas 1300

Fotogenvärmare
Mycket tyst, låg strömförbrukning

6390 kr
4960 (6990 kr)



Eberspächer Dieselvärmare Aitronic D2

Paket med manöverpanel
och skorstens-
genomföring

11990kr
4953-200 (12990 kr)



Oljebytarpump 12V

Elektrisk oljebytarpump.
Tål kortare torkkörning

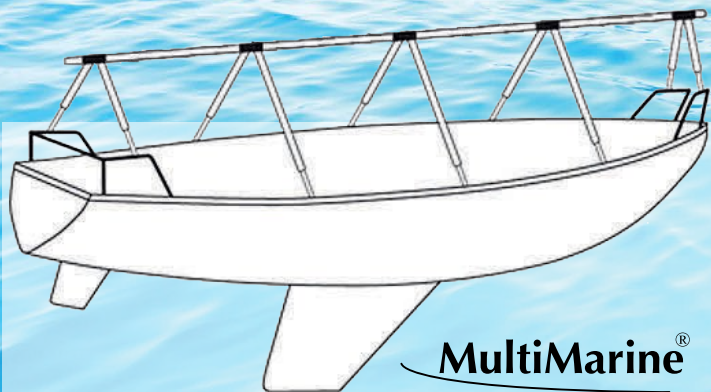
790 kr
7849-6 (868 kr)



Hjertmans

Båttillbehör

Göteborg | Helsingborg | Karlstad | Limhamn | Stenungsund | Stockholm | Sundsvall | Uppsala | Västerås | www.hjertmans.se



MultiMarine®

7,5m

2690 kr
7975-7 (2790 kr)

Däckställning

Aluminiumställning med
klicksystem för enkel montering!

9m

2990 kr
7975-9 (3190 kr)

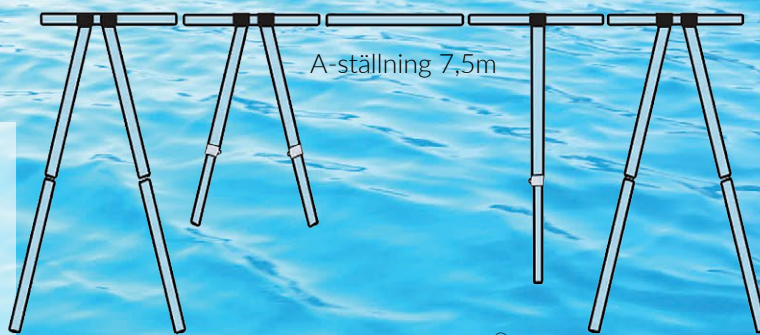
Längsta rördel 1,5m.
Rördiameter överliggare 38mm.
Inkl förvaringsväska.

10,5m

3690 kr
7975-10

12m

4190 kr
7975-12



A-ställning 7,5m

MultiMarine®

6m

1890 kr
7976-6 (1990 kr)

A-ställning

Aluminiumställning med
klicksystem för enkel montering!

7,5m

2290 kr
7976-7 (2390 kr)

Längsta rördel 1,5m.
Rördiameter överliggare 38mm.
Inkl förvaringsväska.

9m

3350 kr
7976-9

10,5m

3750 kr
7976-10



Vi har ett brett sortiment med ställningar från NOA. Se vår hemsida för aktuella priser!

TORRSÄTTNING



Nu är tiden här då båten ska upp på land. Följ med när Praktiskt Båtagande pratar med båtfolk och hamnpersonal med stor erfarenhet och granskar de olika alternativ som bjuds när hösten gör sitt intåg.

TEXT & FOTO MARTIN LEISBORN



FULLT UPP I HAMNEN!

Sommarvärmen är förbi och höstkylan har kommit. Händerna är kalla men kranen går varm. Få längtar efter denna tid, men båtfolket gör det som måste göras när båten ska upp.

Det är fullt ös i hamnen. Båtarna ska upp ur det blå och parkeras på sin vintervilopplats. Personalen på varven jobbar för högttryck och hamnplanen fylls på tills havet är så gott som tomt på fritidsbåtar. I många fall gör hamnpersonalen själva lyftet och pallningen, men innan dess ska båtägaren förbereda sin flytande sommarstuga för livet på land. Och väl på land ska motorn konserveras, kapell och sprayhoodar tas om hand och dynorna kanske tas hem till värmen. Processen kräver tid och eftertanke.

Eftersom det inte är något de flesta ser fram emot och helst skulle slippa, välkomnas alla tips och tricks. Vi besöker några hamnar och kollar in hur några mer eller mindre erfarna båtägare hanterar sin båtupptagning.

Namn: Åke Jendebý och Laura Faynsilber
Båt: Ansa 42



Hur gör ni när ni ska ta upp båten?

– Vi tar av masten! Men först brukar vi ta bort mantågen, för då är det lättare att ta bort masten. Mantågen är ganska höga och när man faller masten kan det vara bra att kunna gå ända ner till däck med den. Anse 42:ans mast är 18 meter lång och väger runt 300 kg, så vi brukar vara tre eller fyra personer som hjälps åt. Sedan brukar vi ta bort toppbeslagen på masten. Det är inte nödvändigt, men vi brukar göra det för att vara lite extra rädda om dem.

En tung mast kräver stor försiktighet och bra planering. Laura har ett tips för mastarbetet:

– Skriv ner en lista med erfarenheter av avmastning och påmastning från förra året, och gå igenom den innan det är dags igen.

Hur gör ni med toa och vatten?

– Toan ska vara tom, men för övrigt är det inga konstigheter med den, säger Åke. Vi brukar hålla lite klor i vattentanken och

rengöra tanken. Sedan tömmer vi vattensystemet så det inte blir kvar vatten i pumpar och annat. Och så kör vi motorn med glykol, byter olja, plockar bort impellern. Det hela tar ofta en eller två timmar längre än man tror, vilket är typiskt för allt som görs med båtar.

Har det hänt något kul eller mindre kul någon gång?

– Det var en gång efter avmastningen som vi lade toppbeslaget på kajen. När vi sedan lagt in masten i mastskjulet så hämtade jag mitt toppbeslag samtidigt som min kompis tog en annans och trodde det var vårt. Så plötsligt hade vi två mastbeslag inne i vår båt men märkte det inte förrän vi var färdiga, och de vars beslag vi tagit av misstag hade försvunnit. Så då fick vi börja söka dem via Grefab och skyltar i mastskjulet. Men på våren hörde han av sig och blev jätteglad för sina toppbeslag som vi hade förvarat åt honom hela vintern. Det är det roligaste som hänt under båtupptagning.

Namn: Ralf Kihl
Båt: Hallberg Rassy 40



Vad har du för båtupptagningstips?

– Gör en checklista! Att skriva upp allt du ska ha med dig är bra, speciellt om man bor en bit inåt landet. Jag bor i Mölnlycke och det tar en halvtimme att köra ut till båten, så jag vill helst inte glömma grejor hemma.

Hur mycket gör du innan?

– Jag brukar göra så mycket som möjligt innan båten kommer upp. Till exempel tvättar jag båten eftersom det finns vatten vid bryggan, och så slipper jag göra det när jag kommit på land. Har man flytbrygga går det



ju också att tvätta av skrovsidorna. Jag brukar även byta olja i motorn innan båten tas upp.

HR 40-masten har tre par spridare, vilket gör mastlyftet lite komplicerat. Hur handhar du det?

– Det är första året jag har den här båten, och i år har killarna på Wahlborgs Marina lyft masten med en truck. De har en mastkran som sitter på trucken, så de kör bara fram och fäster masten, stabiliserar den och tar upp den. Suveränt! Men den är ju ganska tung, uppåt 300 kilo, på grund av att den har rullstor.

Vad har du för övertäckning?

– En Noa-ställning. Den funkade hyfsat och klarade stormarna i vintras. Men presenningen jag använde var ganska kass, den var ett slags byggpresenning och sprack i sömmarna trots att den var bara några månader gammal. Men jag ska köpa en riktig till nästa år.

Några mer tips?

– Bästa tipset om man är ny är att åka ut och titta på andra som mastar på och av och se hur det går. Mycket kan läras både av deras misstag och av det som går bra.

Namn: Peter Melin
Båt: Smaragd



Hur gör du med båten på hösten?

– Jag brukar spola av så mycket som möjligt med färskvatten och tvätta in- och utvändigt så att inte smutsen ska gro in. De senaste åren har jag lämnat dynor och andra grejor i båten, fast jag ställer dem på högkant. Med toan gör jag inte så mycket eftersom jag bara har en kemtoa.

Hur har du löst behovet av täckning?

– Jag har en däckställning av trä som jag spänner fast i däck med spännremmar, och som sticker ut lite utanför skrovet. Den är hemmasnickrad och i tre delar. Sedan skruvar jag fast en riktigt billig japanpresenning på det som jag på våren bara slänger. De håller inte två säsonger. De dyra presenningarna håller kanske tre säsonger om man har tur, så det här blir mer ekonomiskt, fast kanske lite miljövridrigt.

Några misstag under året?

– Innan jag började med den här täckställningen band jag mer runt skrovet, men det var inte så bra. Jag har målat båten och lacken är känsligare än gelcoat, så repen gjorde ganska fula märken som var svåra att rubba bort. Med det här är det mycket skonsammare och det blir lättare att få sträck på presenningen. Det funkade bra. »



Namn: Bertil Hallberg
Båt: Adec-snipa



Namn: Lisbeth och Morgan Sohtell
Båt: Hallberg-Rassy 37

» Vad har ni för täckningslösning?

–Vi har gått över till stora dunkar där nere och dessutom har vi bundit samman dem med brädor, vilket verkar ha hjälpt, för förra vintern höll allt. Men vissa andra år har vi fått klättra upp mitt i vintern och byta presenning. Det är inte så roligt när det är kallt, säger Lisbeth.

Hur fungerar det?

–Fördelen med brädorna är att man får ett bra tryck, eller mothåll, underifrån så att fler tampar kan sättas var man nu vill, vilket gör att det blir ett ordentligt fäste. Det finns ju ingenting i marken att fästa i. Samtidigt vill vi inte att allting ska gå under båten utan vara så här vid sidan om, så att det hänger rakt ner, förklarar Morgan.

Något presenningstips?

–Ja, att lägga presenningarna på däck när båten fortfarande är i sjön. Då slipper man att gå upp på stegar och släpa upp presenningen. De väger ju några kilo.



Namn: Jimmy Hallgren
Båt: Stigfjord 27

Hur brukar du göra när båten ska upp?

– Jag plockar ur båten, städar och tar ur tallrikar och sådant. Sedan tar varvet upp den, spolar av botten och pallar upp den. Efter det täcker vi den själva med presenning. Motorn konserveras också då på hösten.

Var har du för täckning?

– Jag har en A-ställning med presenning som knyts runt båten. En tung, dyr PVC-presenning som jag har haft i fyra år nu och den håller fint.

Hur går det till när du tar upp båten?

–Vi börjar med att köra fram båten till varvet där den tas upp. Killarna på varvet här sköter båtupptagningen suveränt. Sedan tar vi bort kapellet och kapellbågarna, kör igenom motorn och konserverar den när båten kommit upp på land.

Bertil har en egengjord A-ställning i akteränden och en presenning som täcker båten fram till fördäck men inte mer.

– Det behövs inte täckas mer än så, förutom att den blir lite smutsig längst fram, men det går lätt att tvätta av. Jag hade tidigare ett stort båthus, men så kom stormen och bröt sönder precis hela huset. Det blev bara kaffevad kvar, trots att det var gjort av stabila järn och grejor.

Bertil's presenning är av typen transparent rutarmerad och är inne på sitt tredje år.

– Jag har haft tyngre presenningar tidigare, men de är fruktansvärt dyra. Den här har skapligt pris men är väldigt hållbar. Och så blir det ljust och fint när man jobbar på insidan.

Något bra tips?

– Att aldrig sätta fast presenningstropparna i bockarna, för när stormen kommer så rycker den väck bocken och då faller båten.



Båtupptagning, som här på Tånguddens Båtuppläggnings i Göteborg, innebär oftast renspolning. Att få bort det värsta redan nu underlättar betydligt vårustningen. Men för de giftiga färgerna som rinner av galler strikta bestämmelser för miljön.

PROFFSEN HAR ORDET

Göteborgs kommunala bolag för fritidsbåtshamnar heter Grefab. De hanterar omkring 5 000 båtar per säsong, vilket gör dem till en av de största aktörerna i Europa inom vinteruppläggnings. Vi besöker kontoret i Hinsholmen för att tala med två av företagets mest garvade båtupptagare och kanske få del av några bra råd från dem.

Fikarummet på hamnkontoret. Det är en kylig novemberdag och bryggaren puttrar behagligt på diskbänken, ett välkommet inslag en kall höstdag som denna. Genom fönstren syns Hinsholmenhamnen åt tre håll och nyupptagna båtar står på rad i hundratal. Roger Lindberg och Göran Carlsson, två av Grefabs hamnchefer, tar emot.

Töm septiktanken innan

Göran har jobbat med båtupptagning i tjugofem år och Roger har hela trettiofem år på nacken. Här finns utan tvekan mycket erfarenhet att plocka ur. Jag frågar herrarna om vad som är det viktiga inför båtupptagningen och får ett spontant svar som överraskar mig.

– Man ska ha tömt septiktanken till sin toalett, säger Roger. Det är ett arbetsmiljöproblem för dem som jobbar med båtupptagning, för helt plötsligt kan det komma en dusch när båten ändrar vinkel. Det rinner över pallningsmaterial och allting. Liteäckligt, minst sagt.

Jag frågar vad detta mindre trevliga fenomen beror på. Göran förklarar att det kan vara stopp i en slang till septiktanken och att tanken inte är tom.

– Så länge båten ligger i vattnet händer inte så mycket, men när den kommer upp på land blir det mycket mer tryck på grejorna och då kan det plötsligt släppa.

Avmastning

En sak som skiljer motorbåtar från segeldito



Roger Lindberg (t.v.) och Göran Carlsson är två av Grefabs mest erfarna båtupptagare. Från kontoret i Hinsholmen samordnar de flera hamnar och hundratal båtar som ska upp.

när det gäller båtupptagning är masten, en lång och tung pjäs som kräver arbete och ibland egen förvaring.

– De som har segelbåtar ska vara väl förberedda, säger Göran. Alla segel och sånt ska vara borta, så att avmastningen går fort. Det är ju ofta kö till kranen och vi ser ofta folk som kommer med seglen uppe och ska börja ta av dem på plats. Men det ska man ha gjort innan, och vara så väl förberedd »



En av Grefabs moderna kranar i Göteborg. Denna lyfter upp till 12 ton.



På land med masten på – ett intressant alternativ.



Jörgen Jost auf der Stroth förvarar sin CR390 på land med masten på.

» som det bara går innan det är dags att köra fram till mastkranen. Då tar det inte mer än en kvart att lyfta av den.

Hur många personer bör finnas till hands? frågar jag och Göran fortsätter:

– Det beror på hur stor och tung masten är, men minst två. Sedan måste man veta

var på masten slinget ska placeras så den inte slår runt, för det händer ibland också.

– Det har varit mer problem med just avmastning på senare år, säger Roger. Förr hjälptes man åt mer och de nya fick hjälp av de äldre. Det funkar inte riktigt så idag.

Ett problem som tydligen blivit vanligare är att master välter när de lyfts. Tidigare om åren hade de flesta master bara ett spridarpar och slinget kunde enkelt placeras under dem vid lyft. Tyngdpunkten låg oftast under spridaren och masten höll sig alltid rättvänd. Men nu har större båtar ofta två spridare, och sätts slinget under den första spridaren så tippar masten över. Det är alltså viktigt att hitta rätt tyngdpunkt på den.

– Men annars är det mest små praktiska problem vi stöter på. Vi försöker ge tips så gott det går, till exempel att det ibland kan bli lite slack på vajern om den inte hålls sträckt när den rullas in. Då kan det hända att masten på nästa båt hoppar ner lite när vajern rullas ut, säger Roger.

Markeringar för lyftet

Vi lämnar nu dessa olyckliga incidenter och återgår till själva båtlyftprocessen. Roger och Göran berättar att något som är viktigt är att ha tydliga markeringar på båten om var köl, logg, drev och propeller sitter och var kranen bör ta tag för att inte förstöra något.

– Det hände härom dagen i Hinsholmen att de lyfte i en logg. Det var inga markeringar på båten och vi kan ju inte gissa var grejorna sitter. Det står i våra villkor att det

ska vara markerat och de får med klistermärken att sätta på båten. Principen är att vi lyfter vid markeringen så vi vet att det går bra, berättar Göran.

Så är det första gången du ska ta upp din båt, är det bra att kolla upp detta innan det är dags att lyfta. Vissa båtar har lyftpunkter, ”här ska du lyfta”. Men det går inte alltid att justera kranen eller trucken exakt, beroende på vilken typ som används, så det är viktigt med bra kommunikation med hamnpersonalen.

Alternativen

Att lämna masten på

Ett alternativ för de segelbåtsägare som tröttnat på att ta bort masten inför vintern är att helt enkelt låta den vara kvar på sin plats. Men att lyfta en båt med masten på är inte möjligt med en kran, utan kräver gaffeltruck. Eftersom masten får hävstångskraft när det blåser krävs även extra noggrann pallning. Därför erbjuder inte alla varv den möjligheten, till exempel inte Grefab.

– Vi har inte utrustningen för det, eftersom det kräver gaffeltruck. Dessutom tillkommer flera säkerhetsaspekter som måste tas hänsyn till om man ska följa alla rådande lagar. Och inte alla båtar klarar den påfrestningen det innebär, säger Göran Carlsson.

Ett av de varv i Göteborg som lyfter med masten på är Wahlborgs Marina. De använder truckar vars gafflar förs in över däck



När masten ska av behövs en mastkran – och kanske några kompisar som hjälper till.



Att inte ta upp båten alls – ytterligare ett alternativ.

och under bommen, varvid båten lyfts upp i stroppar runt skrovet. Enligt varvet kan vilka båtar som helst stå på land med masten på, bara pallningen är noggrann. Dock är det bättre med stöttor än med vagga, eftersom vaggor ibland kan ”vagga iväg” medan stöttor biter sig fast på ett annat sätt i underlaget.

Att inte behöva ta bort masten är bekvämt för båtägaren, men det har även nackdelar som bör tänkas över.

– Det är inte det bästa för båten, eftersom den på land inte kan röra sig utan står helt stum, vilket orsakar mer belastning på riggen. I vattnet är det mjukare rörelser. Röstjärn belastas alltså mer på land, och det har ibland uppstått krackelering i gelcoaten runt dem. Stag och vant ska inte vara så hårt åtdragna som när båten ligger i sjön utan bör släppas lite, men inte så mycket att masten står ostadigt. Men inga av båtarna hos oss har vält, förklarar Egil Wahlborg.

Självlklart är det bra att kontrollera riggen då och då även om den sitter kvar på vintern. Så troligtvis måste masten av den anledningen ändå tas ner emellanåt, men inte varje år. Försäkringsbolaget Atlantica tipsar att stöttornas anliggningsyta mot skrovet ska vara stor, eftersom skrovet utsätts för större belastning än vanligt. Det är också viktigt att stöttor hamnar mitt för skott eller andra invändiga förstärkningar.

Jörgen Jost auf der Stroth har i flera år

valt att förvara sin CR390 på land med masten på.

– Det är ganska trångt inne i skjulen, och det stjåls och master skadas ibland. Sedan är det ju enklare också, för det är ganska meckigt att ta av masten och på igen, säkert två dagars extra jobb.

För att båten ska stå stadigt på land med masten på krävs mer pallning.

– De ska ha en stötta extra per sida, så jag har sex stöttor totalt. Dessutom är det viktigt att spänna upp dem så att de inte börjar glida. Men förutom det är det inte så mycket extra som krävs. Det är även bra att lossa lite i vant och stag så att de inte spänns för hårt när det blir kallt och metallen krymper, säger Jörgen.

En annan lösning för att slippa avmastningen är att låta någon göra det mot betalning. På Wahlborgs kostar det 800 kronor, vilket det kanske kan vara värt om masten är tung och lång och ägaren kommit upp lite i åren.

Att ligga kvar i sjön

Lite oortodoxt kanske, men vissa väljer att inte ta upp båten alls på vintern. Varmare och isfria vintrar gör att det kan vara ett bra alternativ som även ger möjlighet till jul- och nyårssegling för de riktigt inbitna. Vissa träbåtar mår bättre av att ligga kvar i sjön.

Företeelsen har dock sina egna problem. Skulle isen bli kraftig finns risker för skador

på skrov, genomföringar och kanske drev. I vissa hamnar kan dock isen undvikas genom att använda särskilda strömbildare för detta ändamål. De finns att köpa i butikerna, men då behövs landström dygnet runt eftersom en strömbildare drar runt tre ampere och måste vara på konstant när det är riktigt kallt. Inte alla bryggor har el och vatten på vintern.

Försäkringsbolag kan också ha särskilda villkor för vinterförvaring i sjön. Atlantica säger bland annat följande: ”Båten ska ägnas nödvändig tillsyn med hänsyn till väderleken. Vidare ska samtliga vattenfilter, kulventiler, genomföringar, slangar, pumpar och ledningar samt färskvattensystem och andra delar som riskerar att frysa hållas frostskyddade från bordgenomföring till tömnings- eller tappställe ... Båten ska hållas frostfri inom bords och vattnet runt båten ska hållas isfritt ... Försäkringen gäller inte för gång i is.”

Vidare säger Atlanticas säkerhetsguide att båtar med utanpåliggande roder eller inudrev, utombordsmotorbåtar och träbåtar generellt inte är lämpade att ligga i sjön vintertid.

Så tanken att ligga kvar i sjön kan vara bra att tänka över två gånger. Kolla även med ditt försäkringsbolag om vilka villkor som gäller i ditt fall. Dessutom ska väl båten ändå upp någon gång för tvätt och bottenmålning.



BOCKAR, STÖTTOR

Processen går vidare och båten hänger i luften eller står på en vagn. Men det slutar inte här. Nu ska den ställas, och för att inte välta måste den pallas upp. Eller "pallas av", som vissa föredrar att säga.

Väl uppe ur vattnet kommer alltså frågan om vilket slags pallning som ska användas. På vissa varv behöver båtägaren inte ens tänka på det eftersom varvet tar hand om det hela. På Grefab i Göteborg används stöttor och bockar av galvaniserat stål, medan andra använder dylika av trä. På Tånguddens Båtuppläggning snickras stöden ihop på plats vid båten och rivs igen när det är dags att sjösätta. Åter andra använder vaggor, inköpta eller hemmasnickrade.

Vi pratar med Roger och Göran på Grefab om hur de gör. Går det bra att ta med eget virke eller färdig vagga och ställa upp båten på det? Svaret blir nej och Roger förklarar varför.

–Vi tar inte emot vaggor och annat ex-

ternt material eftersom allt ska riskbedömas. Vi kan inte röntga allas utrustning för rostangrepp och annat. Förr var det så att folk skötte pallningen själva, de fick låna domkrafter och annat och vi drog bara båten på plats. En del hade egna vaggor. Men så gjorde vi om systemet, och nu använder vi egna pallar och bockar och har därför väldigt få skador.

Stöttor och bockar eller vagga?

För motorbåtar är det jämförelsevis enkelt att palla upp sin båt. Det går oftast bra med bockar och sidostöttor. Men för segelbåtsägare skapar kölen en helt annan situation. Båten kommer betydligt högre upp och kräver stöttning av ett annat slag. Valet står i allmänhet mellan antingen bockar och stöttor, båtvagn eller vagga. En uppenbar fördel

med bockar och stöttor för ett stort företag med många olika båtmodeller som ska läggas upp är att det är modulärt och lätt att anpassa till de olika båtarna. Dessutom tar de mindre plats än vaggor och vagnar under sommarförvaringen. För att ta ett exempel så säger bestämmelserna på den båtklubb där Praktiskt Båtägande har sin redaktionsbåt att alla båtar ska pallas upp med Tyresö-stöttor. Dessa samlas samman under sommaren för att frigöra uppställningsplanen till bilparkering. Vaggor och vagnar är helt enkelt för skrymmande att härbärgera.

Men stöttor har även nackdelar. En sådan är att de, till skillnad från vaggor, inte sitter ihop i en enhet. Roger på Grefab i Göteborg förklarar:

–Fördelen med en vagga är att om båten vill driva iväg i blåsten så åker vaggan med och båten behöver inte välta fast den flyttar på sig. Nackdelen är ofta att stöttorna viker sig, då de oftast är väldigt klena. Men en del av dem är också för breda för våra hydraulvagnar.

Göran betonar även att det inte bara är ställningen båten står på som är viktig utan även hur den belastas.

–Vi ställer fenkölade båtar på kölen men



På Tånguddens snickras stöttorna ihop gång för gång, skräddarsytt för varje båt.

OCH VAGGOR



I vissa kvarter i Göteborg är båtarna i trädgården lika vanliga som husen.

hänger inte upp dem på den. Vi ställer båten som den ligger i sjön och belastar med hög tyngdpunkt med stöttorna. Då blir det stadigare.

Vaggvisor

Men inte alla ställer sina båtar på en stor båtuppläggningsanläggning utan föredrar att ha den hemmavid, kanske i trädgården. Det ändrar förutsättningarna betydligt och valet av stöd blir kanske lite annorlunda. Göran säger:

– Står du på mjuk mark i en trädgård är det nog bättre att stå på en vagg. Det viktiga är då att båten står helt rakt.

Det finns ett stort utbud av bra vaggor och bockar i handeln, exempelvis Tyresövaggan, Easystand, Red Duty med flera. Flera av tillverkarna tillhandahåller även gummiplattor, kölstöttor och andra tillbehör för att en anordning som passar ska kunna

skraddarsys. Men det går även att snickra ihop en egen, av trä. I så fall är det viktigt att det görs efter en bra ritning och med rätt virke, rötskydd, bultar och annat som krävs. För att tillverka en båtvagga av trä till en större och tyngre båt krävs kraftiga virkesdimensioner och en kombination av spik- och skruvförband med genomgående bultar, brickor och muttrar. Diagonalstyrka erhålls med rejäla tvärsålar i kryss. Bra ritningar finns att hitta på www.byggbeskrivningar.se/bockar där även materialspecifikationer finns att ladda ner.

Vagga på glid

En som provat att tillverka egen vagg och placera båten i trädgården är Per Åke Andreasson i Fiskebäck, som haft sin Shipman 28 på egen vagg utanför husknuten i många år.

– Jag anlitar en lastbil som lyfter upp »



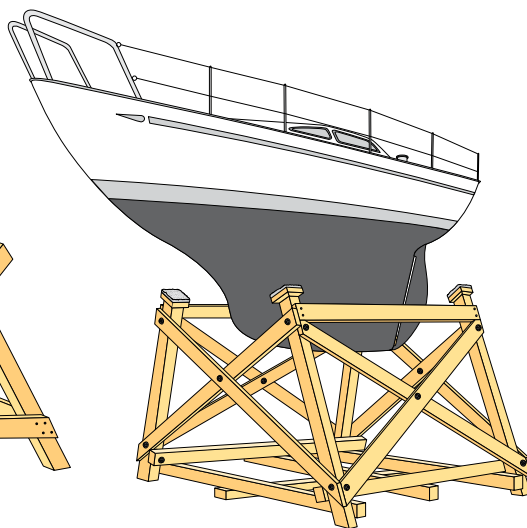
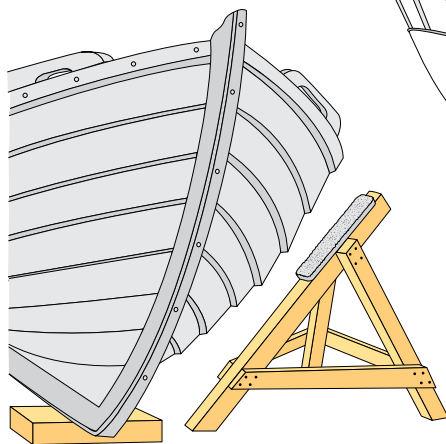
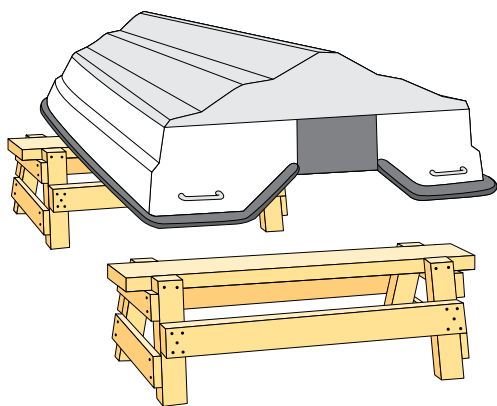
Per Åke Andreassons egengjorda vagg till sin Shipman 28.



Bockar och stöttor av stål på Grefab i Göteborg.



Per Åke Andreasson har haft båten på vagg i trädgården i många år.



ILLUSTRATIONER: SVENSKT TRÅ

Att bygga egna bockar och vaggor behöver inte vara så svårt. Se mer på www.svensktrå.se.

» båten nere i fiskehamnen och kör hem den, lyfter den över häcken och sätter ner den i trädgården. Vaggan har jag gjort själv efter att ha gett det en del tankeverksamhet. Vi hade en stålvagg tidigare, så jag hämtade idéer från den. Det gäller ju att få det stabilt.

Per Åke berättar att det funkar bra under alla år utom ett, då båten faktiskt välte i en av stormarna. Men det var inte vaggan som gav vika, utan underlaget.

– Det var så att själva vaggan låg på två stycken kraftiga brädor och i stormen försköts hela båten. Den var inte tillräckligt fastgjord utan gled på underlaget och när den kom utanför brädan så höll inte gräset. Båten började luta och sedan kom vinden och tog tag i täckningen så hela paketet välte.

Efter det fäste Per Åke vaggan i de underliggande plankorna så att den inte kan glida och båten står stadigt vinter efter vinter.

Motorbåtars pallning

Motorbåtsägare har generellt sett en lättare uppgift när det gäller pallning. Eftersom båten inte har segelbåtens otympliga köl kan den placeras lägre och det blir mindre komplicerat att få det stabilt. Det är dock viktigt att komma ihåg viktfordelningen i en motorbåt. Inombordsmotorbåtar har oftast en V-formad bottenprofil och ett brett akterparti. Försäkringsbolaget Atlanticas instruktioner säger att den bakre bocken då

bör vara lika lång som båten är bred och placeras under akterspegeln. Båtar med stora motorer har en ganska liten del av sin tyngd i förskeppet, som därmed blir känsligt för vindtryck från sidan, och vidare förändras viktfordelningen mycket på en utombordsmotorbåt när man monterar bort eller på motorn.

Rundbottnade båtar, som snipor, är ofta lätta att palla i längskeppsriktningen. Men det är klokt att lägga en pallning även under motorn. Stötningen i sidled kan göras med snedbockar, vilket blir stadigt i sidled om bockarna är väl anpassade till skrovets form och dessutom är bultade eller spikade till varandra under båten eller i kölpallningen.

Stöldrisken

När båten lämnas ensam under vinterns mörka månader är det ljusa tider för båtjuvar, och skyltar med ”Varning för hunden!” är inte trovärdiga. Så lämna inte kvar det som frestar tjuven att ta fram kofoten vid din båt. För motorbåtar med inombordsmotor gäller det att ta av drevet vid vinterförvaring, för det är en favorit och det stjäls många drev. Utombordsmotorer bör natur-

ligtvis inte heller vara kvar på båten. För segelbåtar med inombordsmotor är det bra att plocka bort propellern, eller i alla fall bladen på en foldingpropeller, eftersom de också är dyrgripas som tjuvar gärna tar med sig.

Stegen är en annan sak som lätt försvinner, ibland på grund av tjuvar och ibland genom andra båtägare som behövde låna den men missade att lämna tillbaka den. Så kan den inte tas med hem bör den låsas fast. Men inte ens det hjälper alltid. Vintern som gick försvann undertecknads teleskopstege och kvar på våren var bara ett avklippt kabellås av cykelmodell. Och till sist, ta hem allt annat löst som kan vara attraktivt att stjäla såsom plotter, kikare, och annan elektronik.

Ska luckorna sedan låsas innan du drar dig iväg? Avgör själv. Vissa menar att låsta luckor inte hindrar tjuven utan bara orsakar tråkiga låsreparationer när inbrottet är ett faktum. Å andra sidan kanske det inte är tillräckligt att välkomna oinbjudna besökare med öppna lås. Kanske ett larm är en bra idé. En båtägare upptäckte en vinter nyligen att en hemlös man hade flyttat in i hans vinterupplagda båt. Så avgör själv.



Här förhindrar några rejåla spikar att vaggan kommer på glid.



Vissa har egen vagn som båten kan stå på.

UNDER TÄCKET

Båten står stadigt och väl pallad någonstans på land. Nu kommer sista biten innan vintern sätter in – att täcka över den. Även här gäller det att göra rätt om presenningen ska hålla och båten inte välta.

Min första vinter som båtägare var en stor besvikelse. Det var inget fel på båten och inte heller på pallningen. Problemet var övertäckningen. Då båten inte levererades med någon presenning köpte jag in en sådan själv. Den kostade dryga tusenlappen, vilket jag då tyckte var mycket, och var med sina 6 x 10 meter stor nog att täcka hela båten. Dessutom snickrade jag ihop en stadig däckställning med flera ben av överbliven takläkt. Bara det tog två dagar. Och så på med tyget.

Sedan kom kylan, och snön, och vinterstormarna, som för övrigt verkade vara i högform. Inte mindre än tre sådana drog på kort tid fram över Västsverige och min nya, fina och dyra presenning förvandlades steg för steg till trasor. Detta trots multipla rep och snören virade kors och tvärs, i alla öljetter och lite till.

Många är de båtägare som varit med om något liknande, och det är inte konstigt att hamnplanerna rymmer en stor mängd olika skapelser och stilar för övertäckning. En promenad mellan båtarna avslöjar A-ställningar av stål, Noa-ställningar av aluminium, egensnickrade kreationer av trä, heltäckande båthus med stentyngder, presenningar i alla färger och minimalistiska förpackningar av krympplast.

Behövs det?

Först och främst kan det vara bra att fråga sig om övertäckning över huvud taget behövs. Därom tvista de lärde och vissa menar att eftersom båten håller tätt på sommaren utan presenning kommer den även att göra det på vintern. Några lägger till att UV-strålningen och värmen på sommaren är värre för plasten än regn och snö, och väljer därför att inte täcka över båten alls. Presenningar kan även få båten att blåsa omkull, och förvaras båten inomhus finns ju heller ingen anledning att täcka över den.

Det finns dock några andra bra skäl att ändå göra det. Trädetaljer tar exempelvis mycket stryk av snö och is som fryser fast och sedan sakta smälter. Det är värre än regn och kan orsaka att fukt och röta trängs in djupt i luckor och annat som är gjort av trä. Dessutom kan snö virvla sig in genom ventiler och vidare in i båten om den inte är övertäckt. En presenning skyddar även mot måsar och andra nedsmutsande faktorer. Kanske får en väl inlindad båt inbrottstjuvar att dra sig för att titta in. Så de flesta föredrar, trots allt, att täcka över sin båt under vintermånaderna.

Ytterligare en fråga att ta ställning till är hur väl båten ska packas in för att sänka fukthalten i ruffen, om presenningen ska

lämnas delvis öppen för att tillåta luft att passera eller om den ska vara helt stängd. Vissa menar här att båten ska vara hermetiskt tillsluten och försedd med flera torrbollar för att eliminera fukt, medan andra anser att en öppen och luftig övertäckning bättre vädrar ut all väta. Torrbollar som placeras i en sådan båt skulle då få som uppgift att avfukta hela världen.

Väljs den hermetiska varianten är det viktigt att båten är torr, ren och fuktfri innan tillslutningen. En torrboll kan då ta hand om eventuell kvarvarande fukt och kondens. Praktiskt Båtägandes rundturer och intervjuer på båtparkeringar visar dock att de flesta verka satsa på en luftig övertäckning och bara ett fåtal väljer helinpackning. Troligtvis finns även många mellanting med begränsad ventilation då en torrboll ändå gör en viss nytta.

Presenningar

De två viktigaste sakerna med övertäckningen är, förutom att hålla tätt, att den ska hålla för vinterns friska vindar och att den inte ska orsaka att båten välter. Den första faktorn, hållbarheten, beror i sin tur dels på presenningens kvalitet och dels på hur den sätts fast.

Presenningar kommer i många olika »



Båthusställning, ett bra alternativ. Med lite uppvärmning kan bottenmålningen ske i sommarvärme även på våren. Rejåla stenar som tyngder skyddar mot vinterns stormar.

» tjocklekar, material och storlekar. Ta en titt på de olika båtutrustningsbutikernas hemsidor och du kommer att se vilket utbud som finns. När det gäller kvalitet och material finns det tunna, lätta och billiga presenningar för runt hundralappen såväl som tjocka, tunga och dyra för flera tusen kronor. Mellanting finns, exempelvis den transparenta rutarmerade som jag köpte i berättelsen ovan. Tumregeln är att ju tyngre desto starkare, bättre och troligtvis också dyrare. Men glöm inte att en nackdel med en stor och tung presenning är att den är klumpig och svår att hantera, dra upp och vika ihop och tar plats i sommarförrådet.

Presenningen måste även sättas fast på

ett bra sätt. Alla vassa kanter på båten och relingen bör distanseras eller vadderas upp noggrant, för ingen presenning håller i storm om det är något hårt och kantigt under, något jag lärde mig av min första båtvinter. Därför finns i handeln olika däckställningar att montera på båten innan presenningen kommer upp. En långsgående mittås med tvärgående ben nedåt ger bra avrinning och håller tyget upp en bit från däck. Även en A-ställning som står på marken ger samma resultat. Om relingen har vassa detaljer, som mantågsstöttor, måste kanske ett utliggarrör vara med för att lyfta upp presenningen en bit utanför. För att täcka över båtar som står på land med mas-



Den här presenningen är kanske lite väl hög. Vid storm blir det stort vindfång och båten kan välta.

ten på använder många den egna storbommen som mittås för presenningen och fäller ner spinnakerbommen som ås förut.

För att fästa det hela binds presenningen med rep under båten eller i tyngder hängande vid sidorna. Som tyngder används ofta vattendunkar, fendrar, stenar och annat. Elastiska snoddar kan också användas på vissa ställen för att dämpa rycken i öljetterna. Kom ihåg att inte under några omständigheter binda i bockarna eller vaggan. Det är nämligen en av de vanligaste orsakerna till att uppställda båtar välter.

Övertäckning kan bli segel

En presenning skiljer sig inte mycket från ett segel, en oerhört viktig lärdom. En presenning kan fånga vind och välta båten om den inte sitter fast på rätt sätt. Nyckeln till framgång är att bygga lågt och, återigen, att inte spänna fast tyget i pallningsmaterialet under.

– Takvinkeln ska helst inte vara mindre än 90 grader, det räcker för avrinningen. Sedan har vissa en ganska flack vinkel på mitten där båten är bred men i fören ett spetsigt tält och får då riktiga sidokrafter. Två meter hög täckning blir ett jättesegel i storm, och då spelar det ingen roll hur mycket du bockar, vinden flyttar bara iväg alltihop. En tiometersbåt får då ett segel på 20 kvadratmeter. Ibland släpper presenningen på ena sidan och då kan den förvandlas till en stor spinnaker, och då går det fort, säger Roger Lindström på Grefab.

– A-ställning på marken är bättre än en däcksmontad, för om den blåser bort tar



Båten i krympplast, vi ses till våren.



Ajabaja! Bind aldrig fast presenningen i pallningsmaterialet.



På marknaden finns flexibla rör som detta att spänna upp som takås under presenningen.



Formskuren presenning minskar överflödig duk i fören och blir lättare att spänna upp väl.

den oftast inte med sig båten. Men så fort den sitter fast på däck är det som att sätta segel på båten. Eller har du byggt ett hus runt båten kan det flyga i väg men båten står kvar. Det händer ibland, säger Göran.

Frågan är vad som bör göras om det blåser upp till storm, presenningen börjar lossna och båten skakar.

– Händer det ska man inte försöka rädda båten, det är för riskfyllt, säger Roger.

– Det gäller alltså att kontrollera alla pal-lar och vaggor etcetera innan stormen kommer. Sedan, när det väl dragit igång, håller man sig borta. Och det är inte heller tillrådligt att komma ner i hamnen och åka runt bland båtarna för att det är spännande. Det händer grejor, lägger Göran till.

Formskuret och krympfilm

Ett alternativ till traditionell rektangulär presenning är att använda formskuren sådan. Fördelarna är bland annat bättre passform och minimalt ”överskott” i ändarna, eftersom de är tillskurna med en avsmalnande kortsida. Det minskar överflödigt tyg och därmed påfrestningarna. Å andra sidan är de inte speciellt billiga.

Eller så skippar vi presenningar helt och använder krympfilm istället. Då blir det definitivt tätt och dessutom lätt vikt. Glöm dock inget inuti båten, eftersom det inte går att komma in förrän filmen ska skäras bort till våren, såvida inte dörrar appliceras på krympplasten. Dessutom kräver monteringen vissa specialverktyg, så de flesta som använder krympplast anlitar företag att ombesörja det hela år från år.

Mitt presenningsexperiment

Då stormen rev min dyrt inköpta presenning i trasor den första vintern beslöt jag att inte köpa fler sådana utan nöja mig med en liten billig presenning för 99 kronor att täcka över sittbrunnen enbart. Den höll faktiskt i hela tre år, krafterna blir ju inte så stora med ett litet tyg.

Men förra hösten kände jag att det var dags för en lite större variant och köpte in en större lättpresenning på Clas Ohlson för hela 149 kronor. Färgen var grön och den var stor nog att täcka nästan hela båten, från akterspegeln fram till luckan på fördäck, vilket täcker alla trädetaljer och ventiler och borde räcka. Frågan var om den skulle hålla för naturens krafter.

Vis av tidigare misstag vadderade jag alla vassa kanter på pushpit och rufftak och designade åtta T-stycken av rundstav täckta med rörisolering som jag placerade i mantågsföterna. Det var de som hade rivit upp de flesta hålen i den första, dyra presenningen. Som takås använde jag spinnakerbommen. 149-kronorspresenningen drogs sedan på och spändes fast med snoddar och rep under båten, i vattendunkar och fendorar.

Det var nu november och vädret lät inte vänta på sig. Inom ett par veckor hade det

varit halv storm två gånger, och en sväng till hamnen avslöjade ett litet hål där presenningen låg an mot en pushpitkant. En titt under tyget visade att min vadding hade lossnat just där. Så på med den igen med lite mer tejp. En bit presenningstejp lappade hålet i presenningen, och vintern kunde fortsätta med mer kraftiga vindar, snö och regn i några månader.

I början av april var det dags att ta bort presenningen, och det var spännande att se hur den hade klarat sig. Vid en första anblick på lite håll verkade allt vara intakt. Med stegen upp på däck blev det dock tydligt att så inte riktigt var fallet. Visst satt presenningen kvar och inget hade lossnat helt. Men tyget invid flera av öljetterna hade fått revor och flera små hål hade uppstått vid några av T-styckena. Tejplagningen hade dock hållit och båten hade varit väl skyddad, men presenningen fixar inte en vinter till.

Slutsats: En lätt presenning för 149 kronor håller kanske en vinter men inte mer, trots noggrann vadding och fastsättning. De är att betrakta som engångsmaterial. Å andra sidan är kostnaden låg och jag får uppemot femton lättpresenningar för samma pris som en tung. Frågan är om en sådan skulle hålla i femton år.

ETT JÄTTEKLIV FÖR MÄNSKLIGHETEN

Vi har provat sju varianter av en mycket tilltalande typ av steg som blivit alltmer populär bland båtfolk. Kärt barn har många namn, multi-, universal-, kombi- eller ledad steg är några av dem.

TEXT OCH FOTO HÅKAN HARDENBORG

Stegen kan vikas ihop till ett kompakt paket. Den har fyra leder med tre steg i varje. De fyra lederna kan låsas i olika positioner. Förutom en rak, över tre meter lång steg kan den också bli en halvannan meter hög dubbeltrappsteg. Men för båtägare är möjligheten att den kan vikas till en arbetsplattform den kanske mest intressanta. De två mittersta sektionerna bildar då underlag för pålagda plåtplattor och de två yttre sektionerna utgör ben. Plattorna är i regel galvaniserad plåt.

Det ska sägas att det enligt svenskt regelverk inte är tillåtet att stå på plattformen på sex av de sju provade stegarna. Tillverkarna, och leverantörerna, är medvetna om detta och de säljs därför som arbetsbänk att ställa ifrån sig verktyg, färgpysar och dylikt på. Föreskrifterna säger att maxlasten, som anges på etiketten, kan ligga mellan 120 och 150 kilo på en kombisteg i plattformsläge.

Inför godkännande utförs tester genom att plattformen utsätts för en kraft på det mest ogynnsamma läget med 1,5 gånger den angivna maxvikten, det vill säga upp till $1,5 \times 150 = 225$ kilo. Därefter mäts deformation som stegen har under tryck och om den är kvarstående. Sverige har en avvikelse som säger att testlasten istället ska vara 350 kilo, vilket anges i Arbetsmiljöverkets föreskrift (AFS 2004:3) kring stegar och arbetsbockar. Detta krav klarar bara en av de provade stegarna, Wibe 350. Av kanske framför allt försäkringstekniska skäl är det

självkänt att regeln ska respekteras inom arbetslivet.

Men sannolikt är det få som är så rigorösa när det gäller fritiden. Har du en matchvikt som ligger på hyggligt betryggande avstånd från angiven maxvikt för den plattform som står framför dig så torde det vara få som klandrar dig om du kliver upp på den. Det går ju alltid att låtsas att du är i Norge!

Mångsidigt verktyg

Inte undra på att kombistegen har blivit populär bland båtfolk. Många har upptäckt att den är idealisk vid arbete på båten då den ligger på land vår och höst. Den medger avsevärt bekvämare arbetsställning än en traditionell steg lutad mot båten. Det är sällan som en steg erbjuder bekvämt arbetsavstånd, medan en kombisteg ofta kan ställas i rätt position. Dessutom behöver den inte flyttas lika ofta som man måste göra med en vanlig anliggande steg. Inte bara båtfolk har nytta av en kombisteg, även småhusägare som exempelvis ska måla huset har glädje av den.

Det har inte varit lätt att reda ut stegtypens historia, men i korthet har vi hittat detta: Den har sitt ursprung i Tyskland och började dyka upp på marknaden under 1970-talet. Då var det en hopfällbar grön steg av stål som främst användes av jägare. Stegen var kompakt och gick att bära med sig och jägaren kunde sitta på plattformen i väntan på bytet. På 80-talet kom en variant i aluminium som var mer lämplig för hemmabruk och för målare. På 90-talet började den »





» bli mer känd och försäljningen av modellen satte fart.

Sannolikt finns det ett utgången patent, och det är därför det 40 år senare finns så många stegar som ser likadana ut. Kunderna har synbarligen under alla årtionden varit nöjda med sina stegar och kommit med få klagomål och förslag till ändringar.

Förvillande lika

Vi har provat sju kombistegar från sex leverantörer. Tre kommer från företag med lågprisprofil som främst säljer till konsumenterna (Biltema, Clas Ohlson och Julia).

De övriga leverantörernas säljkanaler riktar främst in sig på yrkeskunder. Oftast

brukar man få vad man betalar för. Måhända indikerar Biltemas och Julas angivna maximala belastningsvikt en mindre robust konstruktion. Men om stegen endast kommer till användning ett par gånger om året under en vecka eller två kan troligen många leva med det.

Helt säkert finns ett kvalitetstillskott hos de stegar som säljs via yrkesbutiker. Och då betalar man för kvaliteten, men också för namnet, då dessa säljkanaler kan ta ut ett högre pris.

Ser man framför sig flitigt bruk av sin multistege eller om man gillar att omge sig med grejer av hög kvalitet så är det naturligtvis en proffssteg som gäller.



Biltema 262001

Pris: Inkl. plattform 799 kronor

Gillar du att komma högt upp till lågt pris så är det denna steg som gäller. Plattformshöjden, 96 cm, är näst högst i den grenen. Kanske priset för höjden får betalas med lägre maxvikt som får ställas på plattformen, 120 kg gentemot 150 kg för de flesta övriga. Kan den lägre maxvikten godtas, och höjden uppskattas, så framstår den som prisvärd.

+ Prisvärd
Plattformsplåtar ingår
Högt plattformsläge

- Ingen ytbehandling
Tål lägre vikt

Så gjorde vi testet

Vi har inte haft möjlighet att långtidstesta stegarna för att ta reda på deras hållbarhet på sikt. Men vi har fällt upp, vecklat ihop, fällt upp igen, klättrat och undersökt dem noggrant. Vid en hastig blick ser alla stegarna likvärdiga ut. Vi kunde inte heller se några större skillnader vad gäller finish. Men synas de mer noggrant finns det detaljer som skiljer dem åt. De skillnader som vi noterat, och som bedöms ha betydelse, redovisas i tabellerna.



Clas Ohlson 40-6947

Pris: Inkl. plattform 799 kr

En annan prisvärd multistege, men med lägre plattformshöjd, hittar vi hos Clas Ohlson. En liten rolig finess är att plattformsplåtarna inte bara är förankrade med klackar mot stegpinnarna, utan de krokas också i varandra. Plåtarna är tunga, vilket sammantaget gör den till den tyngsta. I motsats till Julas och Biltemas tål denna steg en belastningsvikt på 150 kg.

+ Prisvärd
Plattformsplåtar ingår

- Ingen ytbehandling



Hard Head, Julia 340 191

Pris: Inkl. plattformar 848 kronor

Vid köp av denna multistege ingår inte plattformsplåtarna. För båtagare är plattformen i regel skälet till köp och då måste du punga ut med ytterligare 149 kr för dem. I likhet med Clas Ohlsons variant är plattformsplåtarna förankrade även i varandra. Stegen ger ett en smula vekt intryck, tål endast 120 kg och stegpinnarna är klenare än hos de övriga.

+ Inga särskilda
- Plattformsplåtar ingår ej
Ger lite vekt intryck
Tål lägre vikt
Ingen ytbehandling



Scando

Pris: Inkl. plattformar 1300 kronor

Scando i Ramnäs utanför Surahammar har tillverkat stegar i 50 år. 1983 fick företaget namnet Scando, vilket betyder "jag klättrar" på latin. Denna steg tyckte vi minst om. Den är något smalare än de andra. På de flesta multistegar är stegens pinnar cirka 20 cm breda, här är de en centimeter smalare och ger inte lika komfortabel klättring. Hålen i plattformen är också större än hos de andra. Säljs via bygg- och järnhandeln.

+ Plattformsplåtar ingår
- Ingen ytbehandling



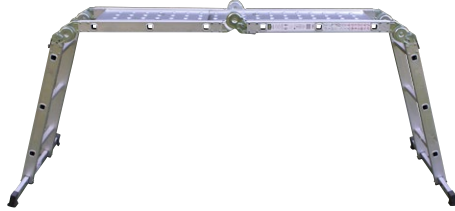
Skeppshult

Pris: Inkl. plattformar 1350 kronor

Skeppshult Press & Svets AB är ett familjeföretag grundat 1958 i småländska Skeppshult. Man tillverkar och säljer stegar med namnet Skeppshultstegen. I programmet ingår denna kombisteg. Det som skiljer den från övriga är att hålen i plattformen är mindre. Mindre risk att skruvar och annat smått faller igenom. Stegen säljs bland annat via Swedolbutikerna och framstår som prisvärd. Säljs via bygg- och järnhandeln.

+ Plattformsplåtar ingår
Små hål i plattformen

- Ingen ytbehandling



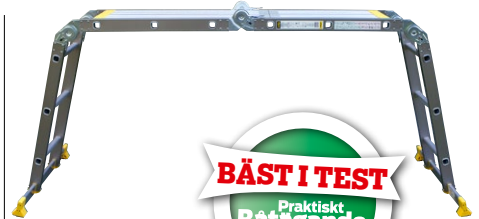
Wibe 300

Pris: Inkl. plattformar 1915 kronor

Wibe Ladders i Nässjö är en av landets största leverantörer av stegar och har två vikbara stegar i sortimentet, varav denna är den minsta. De säljs via bygg- och järnhandeln. I likhet med Julas säljs denna utan plattformsplåtar. Förargligt, då möjlighet att använda den som plattform är kanske den viktigaste för båtägare. En poäng är att man slipper hålla reda på muttrar vid monteringen av stegfötterna, skruvarna dras i gängade hål. (Vi missade att den levereras utan plattform, så vi lånade en annan vid fotograferingen.)

+ Mutterfri montering av stegfötter

- Plattformsplåtar ingår ej
Ingen ytbehandling



Wibe 350

Pris: Inkl. plattformar 3400 kronor

I särklass bäst i klassen! Högsta plattformshöjden och den enda av de provade som är godkänd för att stå på enligt svenska regler. Till skillnad mot de övriga, vars plattformar har hål i upphöjda bulor, har denna en plattform med helt slät yta. Bekvämt att stå på och inga tappade skruvar här! Enda stegen med anodiserad yta, som inte svärtar ner händer eller kläder. Men kvalitet har naturligtvis sitt pris, den är testets dyraste.

+ Godkänd för att stå på
Högt plattformsläge
Plattform utan hål
Anodiserad

- Dyr



	Biltema 262001	Clas Ohlson 40-6947	Hard Head, Julas 340 191	Scando	Skeppshult	Wibe 300	Wibe 350
Max längd	3,45 m	3,5 m	3,3 m	3,5 m	3,46 m	3,38 m	3,6 m
Vikt steg + plattform	12 + 4,4 = 16,4 kg	12,5 + 6,4 = 18,9 kg	11,3 + 3,8 = 15,1 kg	12,3 + 3,3 = 15,6 kg	12,1 + 4,2 = 16,3 kg	11,3 + 2,5 = 13,8 kg	11,9 + 1,1 = 13 kg
Höjd plattform	96 cm	90 cm	89 cm	89 cm	89 cm	92 cm	97 cm
Max belastning	120 kg	150 kg	120 kg	150 kg	150 kg	150 kg	150 kg
Mått hopfäld med monterade stegfötter	110 x 25 x 79 cm	94 x 26 x 77 cm	93 x 26 x 81 cm	92 x 27 x 81 cm	95 x 26 x 69 cm	92 x 27 x 78 cm	98 x 28 x 81 cm
Pris exkl. plattform	799 kr	799 kr	699 kr	Ca 1300 kr	Ca 1350 kr	1600 kr	3400 kr
Pris inkl. plattform	799 kr	799 kr	848 kr	Ca 1300 kr	Ca 1350 kr	1915 kr	3400 kr
Betyg	☆☆☆	☆☆☆☆	☆☆☆	☆☆☆	☆☆☆☆	☆☆☆	☆☆☆☆

Kragerö

PORTEN TILL

Sörlandets fjälltoppar kan siktas långt ut till havs. Till norska södern beger sig många med båt under sommartid. Från Koster till Kragerö är det knappt 50 sjömil över Oslofjorden.

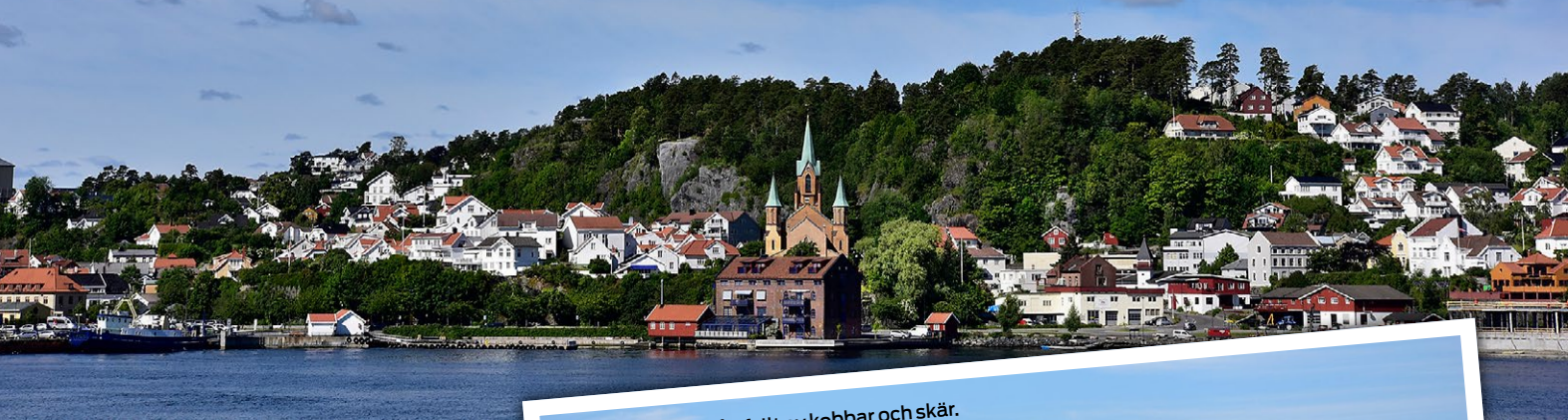
TEXT & FOTO **KJELL HOLMNER**



SÖRRLANDET



Kragerö i morgonljus,
sedd från Bäröyfjorden.



Jomfruland inbjuder till trevliga cykelturer.

Jag håller en National Geographic från augusti 1954 i min hand. Som sig bör innehåller tidskriften artiklar från när och fjärran, och just fjärran bör väl segling i Norges södra skärgård ha varit för en yankee från Connecticut. Artikeln, rikt illustrerad med färgglada bilder från strandnära platser, handlar om segling i Sörlandet med Oslo som slutmål. Sörlandet, skriver tidningen, börjar i Stavanger och slutar i Kragerö. Just den landsändan är för norrmannen ungefär som Dixie är för amerikanen, en positiv sentimentalitet fullt förståelig med tanke på söderns varmare klimat, menar författaren. Men medan amerikanska södern har tio delstater (dix från franskan) har Sörlandet två fylken. Amerikanska söderns hetta kan heller inte jämföras med Sörlandets lagom ljumma havsluft. Märkligt nog är dock bägge temperaturmässigt påverkade av en gemensam nämnare, nämligen Golfströmmen. Det är bara Skandinavien högre latitud som svalkar ner. Utan denna värme-ström vore väl denna trakt ett polarland, särskilt vintertid.

Havet är på sina håll fyllt av kobbar och skär.



Nutida turistbroschyrer intygar att varma Sörlandet med sina småstäder och byar idylliskt inramade av öar och skär är Norges främsta semester mål. I alla fall sommartid. Här är soltimmarna och värmen nästan garanterade, och härifrån kan man med sjöduglig båt färdas vidare till Europas vatten. Betydelsefullt i sammanhanget är att det inte är långt till vare sig Oslo, Stavanger eller Bergen, som är Norges tre folkrikaste städer. Här ligger i mitten det väldiga Hardangervidda, där invånarna i denna friluftsnation kan ägna sig åt favoritsysselsättningen, att "gå till topps". Närhet, värme och en mångfacetterad natur borgar alltså för uttrycket sommarparadis. Vårt mål är Kragerö – själva porten till Sörlandet, enligt National Geographics beskrivning. Även om vi inte, som de turistande amerikanerna, färdas i en 36-fots kutter utan sitter tämigen bekvämt i en eka hyrd av Sportellet

där vi bor. Strandnära är ordet, vi har 20 meter att gå från kaféstolen ner till bryggan där båten ligger.

Nutid och dåtid sida vid sida

Vi färdas in till själva centrum av denna "by" som lär ha drygt 10 000 invånare. Antalet mångdubblas under sommarsäsongen. Staden grundades redan 1666 men har förmodligen äldre ursprung som fiskeläge. Det skyddade läget har i alla tider varit uppskattat. Håll i bergen vittnar om gruvdrift och längre tids brytning. Transportband löper ut vid lastbryggor för transport till sjöss. Broar och kanaler, långa kajer och bryggor kantade av restauranger och uteserveringar fullbordar intrycket av sjöstad. Båtar av alla modeller kommer och går. Som vanligt får man parera ordentligt för höga svall från större båtar som dånar förbi. Men det gör inte så mycket, barnen tjoar och tycker det



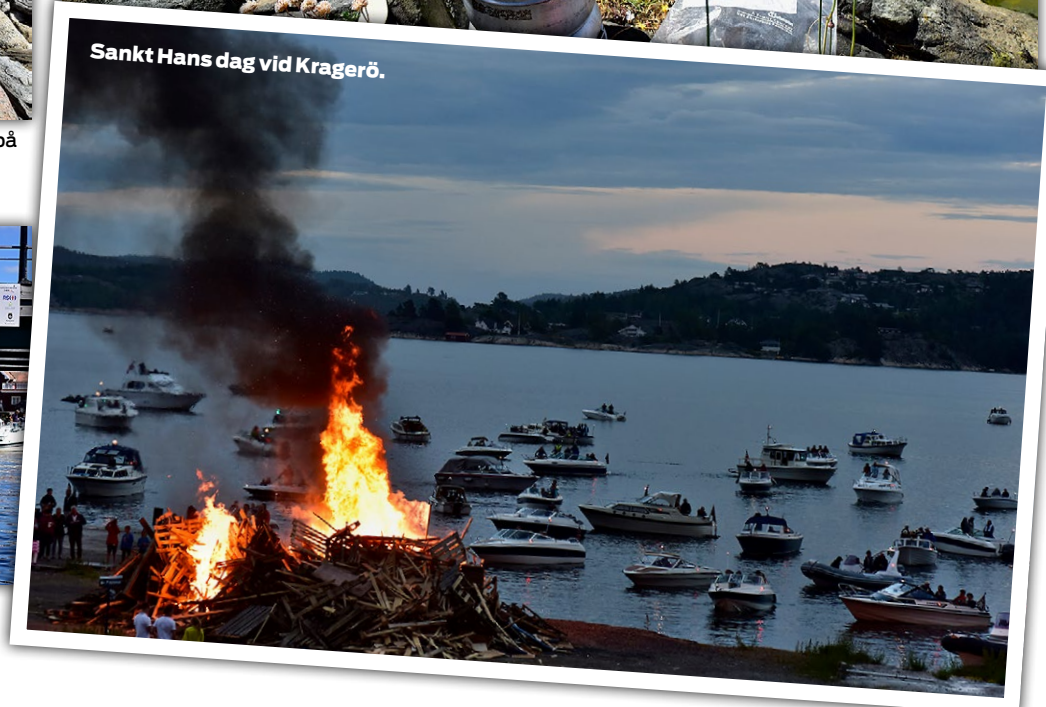
Vrakrester vid Skaddehalsen längst söderut på Jomfruland.



Vid Kaninholmen börjar en smal farled mot Eidkilen.



Bron ut till Öya, Kragerø.



Sankt Hans dag vid Kragerø.

är kul. Nära kaj möts vi av doften från fennissa och tjära blandad med de mättade doftlagren av stekos. Där intill restaurangerna flockas båtarna vid kajen. Det är bara att lägga till, ta en två tre kliv så är man inne bland borden. Utbudet är stort, men havet intill bidrar förstås med närproducerade läckerheter.

Med lokal och angöring så nära intill varandra är det förstås nära till hands med fast-food. En dag köper vi italiensk pizza av en italienare som just öppnat. Förtäring vid bryggkanten är trevligt med en utsikt som här, där båtar defilerar förbi i en jämn ström. Härifrån har vi även en utblick över bebyggelsen och omgivningen innan vi börjar en rundvandring. Vid bergsfötterna går vägarna bland vindlande hus under upptornat gråberg. Där det är möjligt rakar en och annan väg mot skyn, det är brant så det förslår, precis som det ska vara i Norge. En stig

leder upp till toppen av ett kalt berg, utsikten för oss ut till den skärgård som omger Kragerø. Det känns annorlunda med en varm sol i ryggen och belysta skär österut, van som man är vid Bohusläns öar och skär om kvällarna i motljus. Annorlunda är också de skogklädda blå bergen som fortsätter i fjärran. Men båtbyggare, kajer och magasinliknade storhus som breder ut sig under oss påminner om många andra skärgårdsamhällen runt detta havsslut som vikingarna kort och gott kallade Viken.

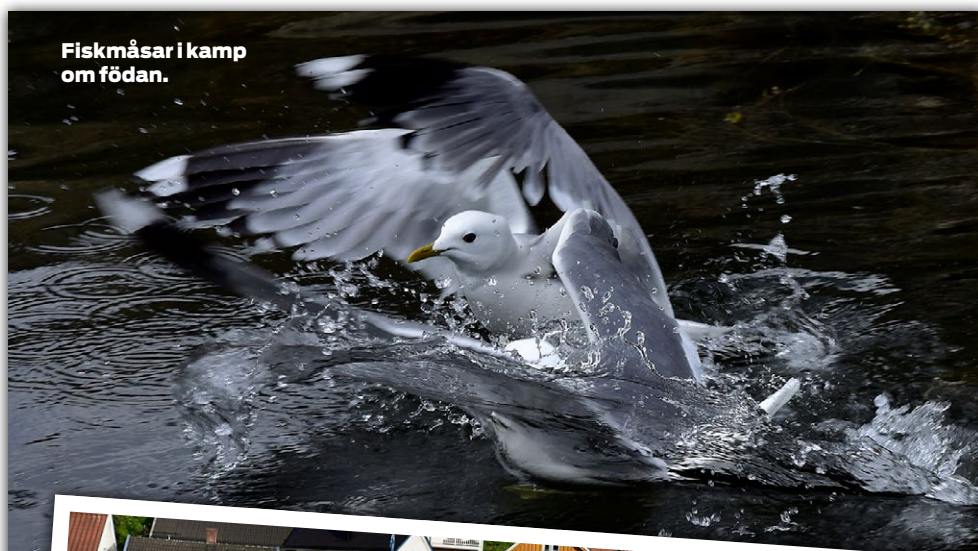
Den ofta använda bilden pittoresk om bebyggelse gäller här, ett ord som i de latinska språkens form har att göra med måleriskt eller bildskönt. Kanske det är därför flera konstnärer arbetat i trakten. Den mest kända är förstås Edvard Munch, som levde här i början av förra seklet. Perioden anses vara en av hans mest produktiva, då miljön och ljuset tilltalade honom på ett särskilt sätt.

Kanske även platsens isolerade läge – han kom med båt – bidrog till ett lugn som inspirerade konstnärssjälens. En annan var hemasonen Theodor Kittelsen. Han påminner om sagoväsendenas John Bauer, eftersom han ofta målade troll. Bergen i landskapet målade han som förklädda jättetroll som fantasifullt blickar ut över verkligheten.

Örik skärgård

Från en höjd ser vi i skymningen ett skådespel som i viss mån är kopplat till ett annat grannland, nämligen det i söder. Det är midsommartid och precis som på danska Läsö tänds här en eld på Sankt Hans dag. På en udde vid vattnet späckat med ett otal båtar har vi rök, flammor och gnistor mot en junihimmel som avslutning och minne på våra näthinnor innan nästa dags äventyr.

Kragerø har en rik skärgård. De närmare 500 öarna och skären skiftar rätt ordent- »



Fiskmåsar i kamp om födan.



Den konstgjorda hamnen på Bäröy.



Kalstadkilen i norra delen av Kragerö.



Träbåtar utgör ett icke ovanligt inslag i norska hamnar.

» ligt i utseende. Från låga, ständigt övervallade skär till upptornade höga berg med storväxt skog och branta stup. Här finns även ett mellanting av småöar som påminner om Bohusläns norra skärgård. Vindpinade knotiga tallar och lavklädda urberg borgar för en knastertorr vandring. Och förstås fingerskrap vid klättringen. Ute i vattnen finns ett rikt utbud av rännor och farleder mellan öarna. Vi har svårt att välja, men till slut får blankslipade hållar vid Slåttholmen bli vår första anhalt.

På väg hit har vi noterat tre saker. Det syns nästan inga sandstränder, många av öarna är bebyggda av små stugor och för det tredje, här färdas man helst i motorbåt. Nästan inte ett segel i skyn! Eller kan det vara så att seglarna redan hunnit till "E6:an" på andra sidan Viken? Det finns ett flertal förtöjningsplatser och naturhamnar i trakten. Kilar finns nerslagna i skyddade lägen. Farleder är väl utmärkta. Det kan ju förstås vara så att det är för tidigt på säsongen, de stora armadorna drar väl iväg först i juli. Vad gäller be-

byggelsen verkar arkitekturinspirationen ha flödat fritt. Flera av de mindre öarna har endast en inbyggare, man får intrycket att man äger hela ön. En fjärde möjlig punkt att notera är frånvaron av skräp. När vi en gång skymtar något plastaktigt vid stranden vill vår son strandstäda. Det visar sig vara en flaskpost som strandat. Men för övrigt är det förunderligt rent på stränderna.

Följande dagar inspekterar vi flera av rännorna och farleder med stup på ömse sidor. Här och var är det rikberg med frodig grönska som liknar hängande trädgårdar över oss där vi sakta glider fram. Ett stopp vid en lämplig kil och därpå följande klättring avslöjar på nära håll tjärblomster och rariteten rosenblim som upphov till de röda färgklickarna på bergen.

Flera av de stora öarna som Gumøy, Skåtøy och Berøy har markerade vandringsleder och stigar. Det är fråga om rejäla motionsrundor till branter och höjder och sedan ner igen. Som belöning får man ofta en fantastisk utsikt över skärgården. Det finns hund-

rameters höjder och därifrån bör man inom 20 sjömil avstånd se vattnen utanför Larvik i norr och Risør i söder.

Öppen horisont

De flesta skär och öar i Krageröarkipelagen ligger i ett tämligen skyddat läge. Längst ut ligger lagom långsmalt ett stycke land som skyddar mot utsatthet från Skagerack. Det är Jomfruland, en ö lika sällsam som sitt poetiska namn. Enligt en teori är denna överytan uppstickande rullstensås ett minne från landhöjningen efter senaste istiden. Men frågan är hur dessa runda stenar kommit till. Helt klart är att de är en formidabel murbräcka mot havskrafterna, men så är också östsidan renspolad långt upp på land. Här är växtligheten ytterst mager, då stenbumlingarna verkar vara staplade på varandra.

Högre upp, där lavar hittas bland sten av mindre dimensioner, har livet en gång etablerat sig och numera täcks öns centrala delar av skogar. Ön lär ha kallats Aur i de gam-

Kragerö

- 📍 Kragerö Gjestehavn ligger i centrum. N 58°52'1,3 O 9°24'47,9
- 📍 Fullservice. 150 platser.
- 📍 Nära till restauranger, turistinformation, butiker etc.
- 📍 Pris från 200 NOK. Betalas i betalstation.
- 📍 Vid södra delen belägen vid Gunnarsholmen finns fina badmöjligheter för barn.
- 📍 Jomfruland Gjestehavn N 58°51'58,1 O 9°35'23,0
- 📍 Fullservice. 65 platser.
- 📍 Djup 1,5 meter.
- 📍 Pris från 170 NOK och uppåt.

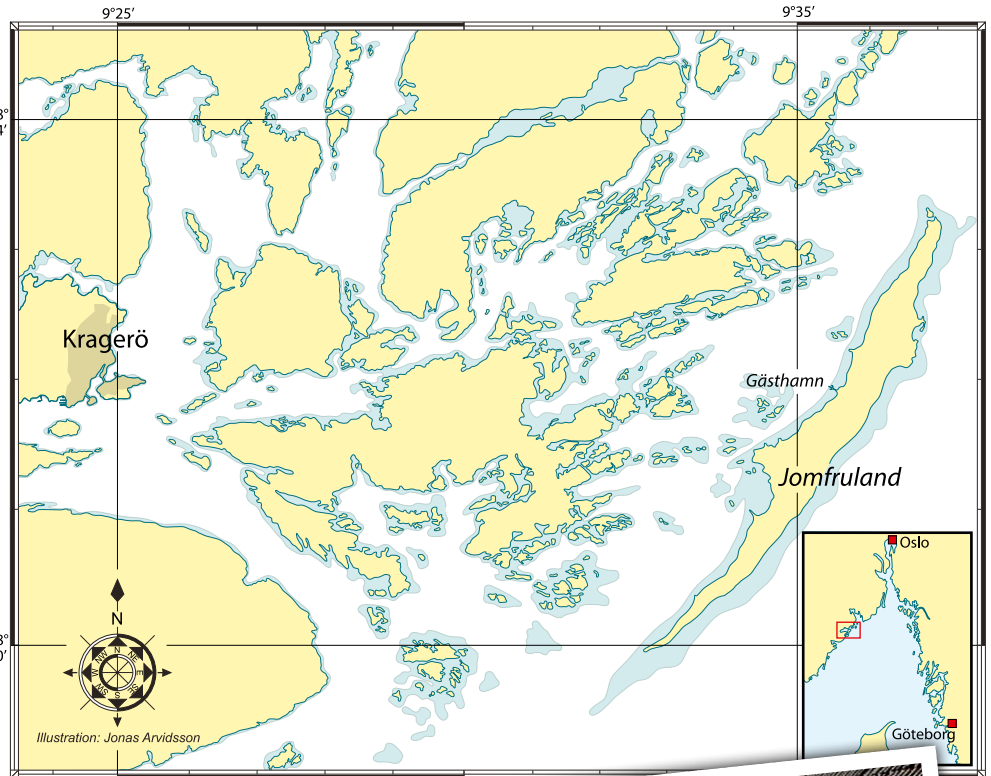


Vildkaprifol kallas på norska för vivendel, på bohusslänska för vrivranje.

la sagorna, ett namn som syftar på en jordmån präglad av sten, grus och sand.

På vindlande väg mellan hög tallskog cyklar vi på Jomfrulands centralväg. Små avstickare finns och på en av dem hittar vi Tårntjenna, en liten sjö full av blommande vita näckrosor. Här och var öppnar sig skogen i små lyckor med kulturlandskap. Kor betar på ängarna och ibland står de som bli-gande rundningsmärken mitt på vägen. Längst söderut varnas vi för att cykla för långt. Här övergår vägen i stig och man riskerar få punktering av slånbarisrisets taggar. Vi promenerar längst ut på Skaddehal-sen. Här finns bara hav, himmel och sten. Och en gigantisk båk som varnar och vägleder sjöfarande. Från uddens spets fortsätter grunda områden i en trekvarts sjömil i syd-västlig riktning.

Mitt på ön ligger fyren Jomfruland. Den gamla fyren från 1838 fungerar idag som museum. Den nya, byggd 1939, lyser med en blink var 15 sekund mot horisonten 15 sjömil bort. Strax intill klättras det upp i ett mäk-



tigt träd vars gröna krona ännu lyser friskt. Det har ansetts vara Nordens största ask, men senare mätningar har talat om ännu grövre träd i norska Östfold. Hur som helst, det är ett mäktigt träd och vi är alldeles för få för att kunna omfamna det.

Vi avslutar med att vända oss mot insidan. Här bjuder ön på ännu en ytterlighet av sin märkliga geologi. Är skärgården för övrigt sandfattig kontrasterar Jomfruland här med traktens längsta sandstrand. Den är flera kilometer lång med otaliga badmöjligheter. Det steniga Jomfruland är mång-facetterat inte bara i sin geologi. Här finns

flera fågelarter, minst 60 arter häckar regelbundet samtidigt som över 200 arter registreras årligen av öns fågelstation. Flera typer av skogar finns. Den mest intressanta karakteriseras av ädla lövträd. Den anses vara särskilt sevärd på våren, när den skira grönskan är som bäst och skogen fylls av fågelsång. Då när Aurs inre täcks av ett hav av hvitveis, det norska namnet för vitsippor. Just här kan man se och uppleva en mång-fald som på många sätt påminner om Koster på vår sida av Viken. Men när det gäller fortsättningen på Sörlandets spektakulära natur, ja då ligger vi nog trots allt i lä.

SJÖLIV SOM LIVSSTIL

Skärgårdstjejen Pernilla Rosén vistas på sjön nästan jämt. Hon är på familjens egen ö, genomför frivilliga sjöräddningsuppdrag och jobbar med sina marinrelaterade företag.

TEXT JOHAN COOKE FOTO JOHAN COOKE & PERNILLA ROSÉN

Pernilla Rosén

Ålder: 44 år.

Bostadsort: Åkersberga.

Båt: Bella Falcon 26, årsmodell 91.

Familj: Hans 47 år, Eric 21 år, Ella 18 år, Elias 14 år.

Intressen: Sjärräddning, vara på sjön och Stegön och resor.

Gillar: Humor, bus, positivitet, dansa bugg, köra båt och umgås med vänner.

Ogillar: Pessimism, oärlighet, ormar, svanar och slaskiga vintrar.

Läser: Deckare, helst svenska författare.





Dags för en sjöräddningsövning en tidig vårdag.



Pernillas och hennes familjs båt, en Bella Falcon 26.

December. Becksvart ute. Då hör en man på Resarö, nordost om Vaxholm, ett svagt desperat rop på hjälp långt ute i det iskalla vattnet. Pernilla Rosén – sjöräddare och befälhavare på Sjöräddningssällskapet i Österskär – får nödsamtalet över telefon.

– Det var oerhört bråttom. Jag bad upp ringaren att även larma 112 medan jag ringde min besättning. När larmet från sjöräddningscentralen kom var vi redan i sjöräddningsbåten, säger Pernilla Rosén.

På Trälhavet mellan Resarö och Österskär söker besättningen av området med hjälp av radar och strålkastare. Efter några minuter kommer radarekon från en liten båt. På andra sidan av den tomma båten med fiskeredskap ligger en man helt stilla med huvudet lågt i vattnet och klamrar sig fast vid relingen. Räddningsbåtens ytbärgare kastar sig i vattnet och simmar fram till den flytvästlösa mannen, som blir medvetlös precis då ytbärgaren får tag i honom.

Men det visar sig bli svårt att få upp honom ur vattnet. En Vaxholmsbåt i närheten hör om nödsituationen på vhf:s kanal 16 och stannar strax intill sjöräddningsbåten.

Tanken är att få upp honom genom att lyfta honom med Vaxholmsbåtens bogvisir. Men det fungerar inte, så matrosen från Vaxholmsbåten går ombord på livräddningsbåten, och då kan de lyfta upp mannen ur vattnet.

– Han var oerhört nära döden. Känslan när vi fick upp den en nödställda, som över-

levde, var obeskrivligt skön. När ambulanshelikopter mötte upp på land hade han en temperatur på bara 28 grader i sitt hjärta, säger Pernilla Rosén.

Redo dygnet runt

Pernilla brinner för att rädda liv. Hon har varit aktiv som frivillig sjöräddare sedan 2010. Det handlar om ett ideellt arbete på cirka 1 500 timmar per år hos Sjöräddningssällskapet. Och då ska hon, och 2 000 andra frivilliga sjöräddare i Sverige, vara redo dygnet och året runt. I grunden är Pernilla utbildad undersköterska och ambulanssjukvårdare. Hon driver ett eget företag där hon håller i kurser i livräddning, som är viktigt att kunna både på land och på sjön.

Att köra båt och navigera runt i Stockholms skärgård har alltid varit ett naturligt inslag i Pernillas liv, eftersom hon till stor del är uppvuxen ute i skärgården.

– Mamma och pappa lät mig vara med och köra när jag var liten. Vid nio års ålder började jag få köra helt själv. Under tonåren rattade jag båten till och från vårt lantställe på Stegön för att sommarjobba i skärgårdsbutiker på Lådna och Örsö, berättar Pernilla.

Skärgårdsfamilj i generationer

Stegön har tillhört Pernillas släktingar sedan några generationer tillbaka. För drygt hundra år sedan drev Pernillas mormor och morfar jordbruk på Stegön med omnejd. I dag bor hon och hennes familj på ön stora delar av året.

Pernillas smultronställe i skärgården är

Gällnö, en härlig ö att promenera på via grusvägar och stigar, tycker hon.

– Handelsboden och kaféet på Gällnö är härligt att besöka med en skön miljö under äppelträden. Ett annat tips är Lökaö. Där finns många fina berghällar för sol och bad. Alla njuter av att se ut över havet, säger Pernilla.

Pernilla skrattar ofta. Hon har mycket att berätta när vi i stekhet sommarsol sitter vid ett litet hamnkafé norr om Åkersberga.

Och hon är glad över att nästan alla båtmänniskor är hjälpsamma och hälsar på varandra på sjön. Men genom åren har hon sett att många brister i sjövätt:

– Att människor inte använder flytväst för att de tycker att de kan simma eller att det är obekvämt, är naivt. Om någon oföberedd ramlar i vattnet utan flytväst kan ett andetag under ytan fylla lungorna med vatten, och då kan man snabbt försvinna under ytan och drunkna, säger Pernilla Rosén.

Ofta motorstopp

Andra incidenter kan vara en segelbåtsbom som svischar rakt på en persons huvud. Då kan seglaren bli medvetlös, hamna i vattnet och i värsta fall drunkna.

Pernilla verkar vara en lika god lyssnare som talare. Troligen är det en viktig egenskap för att kommunicera med båtmänniskor som kan vara i chocktillstånd när de befinner sig i farliga situationer på sjön.

I de flesta fall är livet som sjöräddare inte så allvarligt. Många uttryckningar handlar om motorstopp:



Pernilla och hennes pappa på Stegön under tidigt 70-tal.



Båt och sjöliv fyller Pernilla med glädje och energi.

– Att ha en mobiltelefon med vattentätt fodral eller en paddel av bra kvalitet på en motorbåt är också viktigt om folk hamnar i sjönöd. Annars kan det bli farligt, speciellt i hårt väder, säger Pernilla.

Stoppade motorbåt i dimma

För några år sedan fick Pernilla stopp på en motorbåt som körde snabbt i mycket tät dimma strax utanför Lidingö. Föraren var på väg till Grinda och tyckte inte att den höga hastigheten var något problem, eftersom föraren menade att alla båtägare har AIS.

– Jag förklarade för föraren att de flesta inte alls har AIS-sändare ombord. Han lyssnade på mitt råd att inte fortsätta till Grinda i dimman och körde sakta tillbaka till sin hemmahamn i närheten.

Andra exempel på dåligt sjövätt är att låta barn köra i 40 knop med en vattenskoter i till exempel naturhamnar, eller låta barnen sitta framme vid motorbåtens pulpit dinglande med benen på stäven.

Mer praktik för tjejer

Pernilla menar att många missförstånd och ibland familjebråk vid tilläggningar beror på att besättningen inte har förberett sig tillräckligt. Som att ha tampar och ankarlinor i ordning.

Och det handlar om att kommunicera tydligare innan och under tilläggningar. Vem som ska göra vad.

– Ha gärna en plan B om det inte går som det är tänkt när du ska lägga till eller kasta



Pernilla praktiserar livräddning under en övning.

loss, speciellt om det blåser hårt, säger Pernilla.

Hon tycker att det är synd att det är få kvinnor som manövrerar fritidsbåtar. I alla fall då det är män ombord. Tjejerna måste våga ta för sig mer ombord, menar hon.

– Många tjejer läser den teoretiska kursen för att ta ett förarbevis men får ingen praktisk erfarenhet. Därför har jag startat ett annat företag där jag genomför praktiska båt-kurser för i huvudsak tjejer. På kurserna får de lära sig hantera och lägga till med en båt vid bryggor och i naturhamnar, säger Pernilla.



Pernillas mormors föräldrar drev jordbruk på Lillön.

KVICK, NÄTT OCH SPORTIG

X332

Extremt rolig segling, alla nödvändiga innerutrymmen och ett gediget bygge. X332 är en modern klassiker som har hög byggkvalitet och ger fina seglingsupplevelser.

TEXT JESSIKA ERICSSON
FOTO LARS ERICSSON

Atlantsegling, kvällsegling, kappsegling, tursegling. Stefan Söderströms seglingsintresse vet inga gränser. Han uppskattar segling i alla dess former och åker lika gärna på en stillsam semestersegling som han gastar på någon av seglarkompisarnas båtar eller själv står på startlinjen till ett havskapsrace i kulingvindar. När vi föreslår en eftermiddagssegling inne i hemmaviken en sensommar dag är Stefan inte svår att övertala.

Det blåser en ganska stark och fin sjöbris när vi hittar Stefan och hans X332:a i båthamnen mitt inne i Hudiksvall. Perfekt för lite fartfylld segling. Ingen i sällskapet är heller intresserad av att prata bort den fina vinden, så efter ett minimum av hälsningsfraser kastar vi loss.

Efter bara några minuter är alla segel hissade och vi kryssar, slår, faller av och länsar i det smala sundet mellan Kastellholmen och Köpmanberget. Fotografen har hittat en betongkaj där det går att få fina vinklar, så det är korta



Stefans bästa tips:

- 1 Jag har bytt alla block till kullagrade. Det gör att segelhanteringen går väldigt lätt.
- 2 Sätt förseglrullen nere i ankarboxen. Då går det att använda fullstor genua.
- 3 Jag har gjort en egen lösning på stävstege med gångjärn. Den är praktisk då man ligger i naturhamn eller på låga bryggor.

bogar fram och tillbaka som gäller. Att X322 är en båt byggd för rolig segling blir tydligt under manövrerna in mot betongkajen och ett närliggande grund. Marginalerna är minsta möjliga, men Stefan har full kontroll över både båten och topografien under hemmavikens vatten.

– Den här båten är så följsam och kvick att det går att segla precis som man vill. Det är nog det jag uppskattar allra mest med den.

Från X-båt till X-båt

Stefans förra båt var en X79 och när det blev dags att byta till en större och mer bovänlig båt var det naturligt att hålla sig till X-båtsfamiljen.

– Jag kikade på Dehler 33 och Dehler 34 också, men med en X-båt visste jag vad jag kunde förvänta mig. Ett tag var jag inne på en X99 eller X102. Det som avgjorde till X332:ans fördel var innerutrymmena. Den här är lite mer familjebetonad, tycker jag.

När bilderna är tagna kan vi sträcka ut på en längre bog mot Håstaholmen och får känna vilken fart och stabilitet det kan finnas i en tiometersbåt. Det går lätt, det går fort och det känns stadigt. Enligt Stefan seglar hon allra bäst på kryssen och det gör inget om det är lite sjö. Med sina stadiga 4,5 ton, varav ett och ett halvt i kölen, trycker hon sig effektivt genom vågorna. Även undanvind och slör fungerar bra, speciellt om det är bra med vind.

Stefan seglar en hel del själv och tycker att det fungerar utmärkt att hantera båten ensam.

– Jag använder autopilot då jag går upp på däck och så brukar jag segla med den



X332 ligger något högre i pris än många jämnstora båtar men är också extremt välbyggd och en erkänt rolig seglare.

mindre genuan. Med största genuan blir det lite mycket segel att hantera själv.

Dansk design

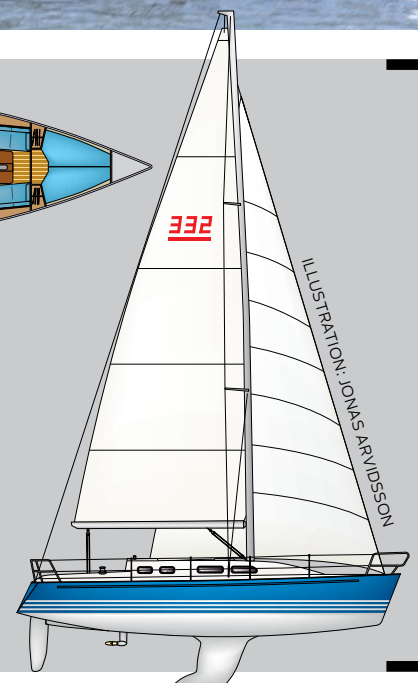
X332 och övriga X-båtar, det finns många modeller, konstrueras och tillverkas av danska X-Yachts. Tillverkningen startade i början av på 1980-talet och från början var det rena tävlingsbåtar för havskappsegling som lämnade varvet i Haderslev.

X-3/4 ton, X-1 ton, X2 ton, X79 är några av de riktigt tidiga modellerna som var framgångsrika tävlingsbåtar och som fick vara förlagor till de mer familjeinriktade modellerna som kom under 1980-, 1990- och 2000-talen. Hit hör X95, X302, X102, storsäljaren X99 med flera.

X332 tillverkades mellan 1994 och 2005. Inga större förändringar gjordes under tillverkningsperioden. Det som kan skilja är teak i sittbrunn och på däck, inombordare och en del lösningar kring segelhantering.

X332

Längd: 10,06 meter
Längd i vattenlinjen: 8,80 meter
Bredd: 3,30 meter
Deplacement: 4,4 ton
Djupgående: 1,80 meter
Köl (fenköl, järn med blybulb): 1,55 ton
Segelyta (standard): 58,9 kvm
Motor: Yanmar 18 hk (standard)
Vattentank: 120 liter
Bränsletank: 50 liter
Antal kojer: 6
SRS-tal: 1,243
Konstruktör: Niels Jeppesen
Varv: X-Yachts (Danmark)
Tillverkningsår: 1994–2005
Antal tillverkade: 432 exemplar
Pris begagnad:
 Cirka 500 000–750 000 kronor





Interiör

Snyggt och välplanerat

Väl genomtänkta lösningar och en luftig salong ger X332 trevliga innerutrymmen. Sex personer rymms, fyra bor utan trängsel och en mindre besättning lever lyxigt ombord.

Seglingsegenskaperna vägrade tyngst vid Stefans val av båt, men fina innerutrymmen var också viktigt. IX332 har han fått båda delarna.

Layouten är den typiska för modernare båtar i storleken 30–35 fot. Den har en akterkabin under ena delen av sittbrunnen och toalett under den andra. Pentryt är placerat mot skrovsidan, framför akterkabinen och navigationsbordet sitter långskepps, framför toaletten. Salongen har två långa soffor med ett fällbart salongsbord mellan

sofforna. Förpiken är kort med kojerna placerade precis framför skottet.

Ljust och luftigt

Tack vare att nedgångstrappan lutar ganska brant blir det gott om golvutrymme mellan pentry, navigationsbord och salongssoffor. Dörrarna till akterruffen respektive toaletten öppnas mot respektive utrymme och tar inte upp någon extra plats. Salongen känns rymligare än förväntat för en 10-metersbåt. En stor taklucka och ordentliga fönster, vitt

tak, vita bänkytor och ljusa dynor bidrar också till den luftiga känslan.

I Stefans båt är allt trä i väldigt gott skick, men så är det inte på alla exemplar. Många X332 har kappsegelats flitigt och då kan träet i nedgångsluckan, trappan, durken och pentryt vara slitet efter segelsäckar som har dragits upp och ner den vägen.

Välutrustat pentry

Pentryt, som är placerat i en snyggt rundad vinkelmodul, har fina arbetsytor och all nödvändig utrustning. Här finns dubbla hoar, ugn och kylskåp logiskt placerat. Möjligt är förvaringsfacken aningen snålt tilltagna. Att rymma köksgeråd för en hel familj i en smal rad med utdragslådor och en låg kökshylla kan bli en utmaning.



Ståhöjden i salongen är strax över 1,80 meter hela vägen fram till skottet. Med ena bordsskivan nedfälld finns det gott om plats och durkutrymme att röra sig på för att ta sig till och från förpiken.

Precis som förväntat på en båt som är byggd för segling är även interiören gjord för att fungera under en hård kryss i hög sjö. Alla hörn är rundade, det är aldrig långt till ett grabbräcke och toaletten är vänd i båtens längdriktning. Invändiga grabbräcken kan på vissa båtar kännas mer som utsmyckning än funktion. Så är det inte på X332. De två långa grabbräcken längs hela salongen tål ordentliga tag.

Smart planerad akterlig toalett

Om övriga innerutrymmen är väl utnyttjade

så är toaletten helt optimal. Trots att utrymmet är litet finns två öppningsbara fönster, ett ordentligt handfat med avställningsyta, en normalstor toalettstol och en smart våtstuv. Det som kan saknas i vissa exemplar är däckstömning, som inte ingick i standardutrustningen. Stefan installerade det själv för ett par år sedan. Båda salongskojerna och akterkabinen är rymliga sovplatser, medan det i förpiken märks att det inte går att trolia fram hur mycket utrymme som helst i alla delar av en båt. Förpikskojeerna fungerar säkert bra för mindre barn, medan storvuxna personer får lov att krypa in och sova i något slags ostkroksställning.

På det stora hela en snygg och trevlig interiör med förvånansvärt luftiga och smarta utrymmen.

Bild för bild

1 Salongen är ljus och luftig. Ljus dynklädsel och vita gardiner gör inte saken sämre.

2 Självärdig nedgångstrapp med skålade steg och grabbräcke att hålla i.

3 Två öppningsbara fönster, stort handfat, bra våtstuv och svängrum. Många tummar upp för toaletten.

4 Förpiken passar barn och småväxta personer. Behövs den inte som sovplats är den en perfekt förvaringsplats för segel och dynor.

5 Pentryt är vinkelbyggt och har all nödvändig utrustning.

6 Ett stort navigationsbord är placerat på styrbordssidan.

7 Stefans båt har en Volvo Penta på 30 hk, vilket ingick i ett tillvalspaket då båten var ny. Standardmotorn är en Yanmar på 18 hk.

8 Akterkabinen som är placerad bakom pentryt är ganska låg men rymmer två fullängdskojer. ➤



Exteriör

X-tremt rolig seglare

Den går lätt, snabbt och stabilt. Oavsett vindarnas riktning och styrka. Roligare segling får man leta efter.

Ett bestående intryck under seglingen är att all segelhantering går extremt lätt. Att hissa och ta ner storseglet eller skota hem genuan kräver minimalt med muskelstyrka. Så visar det sig också att Stefan nyligen bytt till kullagrade block, bytt avlastare, bytt fall och att likrännen är nysmord.

Även storskotet är omgjort till ett system med större utväxling. Han seglar en hel del ensam och då är det skönt när det går lätt. För att underlätta ytterligare finns funderingar på att skaffa gennaker och en autopilot som sitter direkt på hjärtstocken.

– Den nuvarande är en modell som sitter på ena sidan mot sittbrunnssargen och det kan vara lite fix och trix att sätta dit den.

Rätt sak i rätt stuvfack

Både när vi seglar och senare vid bryggfikat känns sittbrunnen rymlig för en tiometersbåt. Det är ingen tvekan om att styrning med pinne istället för ratt frigör fina sitt-

brunnstutor. Man sitter bekvämt både inne i sittbrunnen, på sargkanten och ute vid relingen.

Även däcket är väldisponerat med en plan gångyta längs skarndäcket. Vantinfästningen är indragen nära överbyggnaden, så det finns inget att snubbla över på väg till och från fördäck. Själva fördäcket är smalt med en ankarbox i fören.

Allt verkar vara genomtänkt på X332, även de utvändiga stuvutrymmena. Längst akterut finns två avlånga fack för sådant som behöver vara lätt att komma åt, exempelvis fendorar. Två specialstuvfack rymmer gasolflaskan och en extra gasolflaska. Slutligen finns ett stort och djupt fack för övriga saker.

Stark kölkonstruktion

X332 har en köl- och bottenkonstruktion som är erkänt stark och stum. Den byggs på en stålram som alla krafter från rigg, köl och bottenstockar dras till. Kölen är dessut-

om utformad för att minimera de strömvirvar mot roddret som kan ge roderskakningar.

Stefan har testat stabiliteten i skarpt läge och skriver gärna under på att den mer än väl lever upp till sitt goda rykte.

– När jag seglade hem båten hade jag en läns i kuling tvärs över Hanöbukten i 13–14 knop. Även om jag förväntade mig mycket blev jag överraskad över att det inte var några durrningar, inga pendlingar eller att hon ormade sig. Och hela tiden helt stabil på roddret.

En båt för de stora haven

När båten tillverkades fanns ett tillvalspaket med kraftigare inombordare, teak i sittbrunnen och större vinschar. Något som finns på Stefans X332 och som kan komma väl till pass om han förverkligar sina framtidsplaner med båten.

– Jag vill ha kvar den här båten, utrusta den med ankarspel och annan långfärdsutrustning och segla jorden runt. Vissa skulle nog säga att det är fel båt för det ändamålet, men jag trivs i den och vet att den är stabil att segla i alla väderförhållanden.



Bild för bild

1 Sittbrunnen är rymlig och fungerar bra både under segling och vid bryggan.

2 Teak i sittbrunnen var ett tillval och finns på en del X332:or. Några har teak både i sittbrunnen och på däck och andra har ingen teak alls utvändigt.

3 Akterspegeln är enkel men funktionell med en bred avsats och steg.

4 Stefan har designat en egen variant av stävsteg med gångjärn.

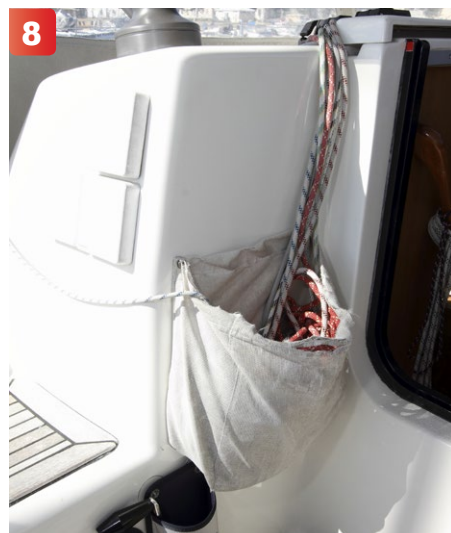
5 Nysmord likrädda och utbytta block, avlastare och fall gör att segelhanteringen går löjligt lätt.

6 Skarndäcket har en bred och plan yta. Här går man stadigt mellan sittbrunn och fördäck.

7 Trots att båten är nätt och smal i förskeppet finns det fina rena ytor att röra sig på uppe på däck.

8 Ordning och reda. Allt är genomtänkt på en X-båt, även lämpligast plats att hänga fall- och skotpåsen.

9 X332 är en båt som fungerar utmärkt att segla med rorkult. Det ger dessutom mycket plats i sittbrunnen.



Besiktningssmannen Conny Zetterberg om X332**”Genomtänkt och välbyggd”**

Enligt besiktningssmannen Conny Zetterbergs egna preferenser är det svårt att hitta båtar som är roligare att segla än X-båtar. Han har själv ägt en X37 och har besiktigat många X-båtar genom åren. Däribland ett flertal X332:or.

– De är genomtänkta och välbyggda båtar. Det är inget att snacka om. Samtidigt är de tunt byggda för att bli så lätta som möjligt och kunna segla effektivt. Det är inga gigantiska laminattjocklekar någonstans.

Conny har träffat på några X332:or som har haft delamineringar i friborden. Just de båtarna har varit hårt och flitigt kappseglade.

– När båten pressas på en hård kryss i hög sjö är det klart att det blir påfrestningar.

Därför är den typen av delamineringsskador inget som är unikt för X332. Det förekommer även på andra båttypen som kappseglets hårt, men förhållandevis många X-båtar är hårt kappseglade.

Conny menar att som spekulant bör man därför kontrollera en X332 noggrannare än normalt innan man slår till.

Varning för teakdäck

Teakdäcken som finns på vissa exemplar är en annan sak som Conny vill varna lite för. Han har sett flera X-båtar med undermåliga teakdäck.

– Teakdäcken byggs vid sidan av själva båten på varvet där X-båtarna byggs. Sedan vakuumlimmas en däckshalva åt gången. Jag har stött på flera X-båtar av de här årsmodellerna där teakdäcken har släppt från underlaget.

I övrigt känner Conny inte till några konstruktionsbrister. Tvärtom är hans erfarenhet att X332 är en genomtänkt konstruktion rakt igenom.

– Kölen och bottenstockarna är uppbyggda med en stålkonstruktion som är extremt stark. Bland marknadens bästa. Även rodet

är bra med ett riktigt rull-lager.

Kvalitet som kostar

X332 är en båtmodell som Conny gärna rekommenderar till personer som verkligen gillar att segla och till sportiga familjer.

– Det krävs att besättningen uppskattar seglingen, för båten är ganska trång inuti för att vara en tiometersbåt. Förpiken är nästan ett skämt, men så ser det ut på de flesta prestandabåtar av idag. De är smala i förskeppen.

På det hela taget tycker Conny att X332 är en väldigt genomtänkt och välseglande båt utan kända konstruktionsbrister. Det syns också på priset. Den hör inte till de billigaste båtarna i storleksklassen.

**Om man inte köper en X332, vad köper man då?****First 31,7**

Längd: 9,85 meter
Bredd: 3,23 meter
Djupgående: 1,90 meter
Deplacement: 3600 kg
Kölvikt: 1050 kg
Segelyta (stor och genua 1): 53,4 kvm
Motor: Volvo Penta MD2020 20 hk/Yanmar 21 hk
Vatten: 170 liter
Bränsle: 30 liter
Kojplatser: 6
SRS-tal: 1,19
Konstruktör: Groupe Finot
Varv: Beneteau
Tillverkningsår: 1998–2009
Antal tillverkade: Okänt
Pris begagnad: 300 000–600 000 kronor

**Hanse 315**

Längd: 9,45 meter
Bredd: 3,2 meter
Djupgående: 1,75 meter
Deplacement: 4300 kg
Kölvikt (fenköl): 1300 kg
Segelyta (stor och genua 1): 61,0 kvm
Motor: Yanmar 3YM20 21 hk
Vatten: 120 liter
Bränsle: 50 liter
Kojplatser: 5–6
SRS-tal: 1,17
Konstruktör: Judel/Vroljik & Co
Varv: Hanse Yachts AG
Tillverkningsår: 2006–2007
Antal tillverkade: Okänt
Pris begagnad: 450 000–650 000 kronor

**Maxi 999**

Längd: 9,81 meter
Bredd: 3,23 meter
Djupgående: 1,70 meter
Deplacement: 4200 kg
Kölvikt (fenköl): 1500 kg
Segelyta (stor och genua 1): 59 kvm
Motor, inombordare: Volvo Penta 2002 18 hk
Vatten: 90 liter
Bränsle: 50 liter
Kojplatser: 6
SRS-tal: 1,15
Konstruktör: Pelle Petterson
Varv: Erje Produkter
Tillverkningsår: 1985–1990
Antal tillverkade: Omkring 600
Pris begagnad: 250 000–400 000 kronor

KULÖR Svartvit motorhistoria i färg



**256
SIDOR!**

Upplev hur historiska bilder får nytt liv i den färgprakt som rådde vid fototillfället i den fantastiska boken Kulör – svartvit motorhistoria i färg.

Över 300 gamla svartvita foton från 1900–1969 har noggrant färglagts av den veteranbils-kunnige journalisten och fotografen Anders Tengner. Till varje bild hör en text som är lika underhållande som informativ. Dessutom berättas hela den svenska motorhistorien. Temat är motor, trafikmiljöer och bilism, men bilderna skildrar i stor utsträckning även samhällets utveckling under sex decennier. Det här är en riktig nostalgikick!



Kampanjpris!
299:-
Ord. pris 339 kr

Beställ enkelt på: shop.classicmotor.se/kulor299

Eller fyll i kupongen nedan och skicka in redan idag!

Jag beställer: st. Kulör – Svartvit motorhistoria i färg för bara 299 kr.

Frakt- och fakturakostnad tillkommer med 39 kr per bok.

Namn: _____
Adress: _____
Postadress: _____
Telefon: _____
E-post: _____

CLASSIC
MOTOR
BETALAR
PORTOT

**Classic
motor**

Egmont Publishing AB
SVARSPOST
205 831 60
208 00 Malmö

Erbjudandet gäller så långt lagret räcker, dock längst till 2016-03-31 och endast inom Sverige. Egmont Publishing AB, nedan benämnd Egmont, lagrar kunduppgifter för att kunna fullgöra kundrelationer och lämna erbjudanden från företag inom Egmontkoncernen eller andra företags produkter och tjänster. Alla kunduppgifter som lämnas in behandlas i enlighet med PuL, personuppgiftslagen. Genom att du lämnar dina personuppgifter godkänner du att Egmont lagrar och behandlar dessa för ovan angivna ändamål. Samtycket är giltigt till dess du återkallar det och upphör inte på annat sätt. För mer information om villkor och din ångerrätt, se www.dintidning.se/villkor



DEN FLYTANDE

Duffy 22 Cuddy

Längd: 6,71 meter
Bredd: 2,82 meter
Djupgående: 0,74 meter
Vikt: 1955 kg
Antal personer: 12
Toppfart: 5,3 knop
Marschfart: Cirka 4,5 knop
Drifftid full fart: 6 timmar
Drifftid marschfart: 14 timmar
Batterier: 16 st à 105 Ah
Pris: 490 000 kronor
Info: www.duffyboats.com,
www.batgaraget.se

Vid första anblicken ser Duffy-båtarna ut som något ur en Walt Disneyfilm. Men de bulliga skroven med sina nostalgibeslag och kapellen som mest ser ut som amerikanska partytält kan ge ett felaktigt förstaintryck. Det här är inga leksaksbåtar. Tvärtom.

Båtarna började byggas 1968 och de är sedan 40 år väldigt vanliga i amerikanska hamnar. De är tysta, enkla att köra, gör inga vågor och släpper inte ut några avgaser och är därför perfekta för cruisingturer i hamnområden och kanaler. Eller i skyddade skärgårdar.

Fram till mitten av 00-talet byggdes bå-

tarna i mindre skala och nästan alla som tillverkades såldes lokalt i USA, bara ett mindre antal skeppades i väg till arabiska oljestater (!). Men en ny, och större, fabrik gjorde att det blev båtar "över" också för andra marknader.

Gigantisk soffa

Praktiskt Båtägande har provkört Duffy 22 Cuddy, och hela inredningen är som en stor soffhörna på en glasveranda, det är trivsamt och lite lyxigt.

Tolv personer får god plats i sittbrunnen, och det måste vara någon sorts rekord för 22 fot. Det är också som glidare för utflykter som Duffy 22 Cuddy passar bäst. Med stor



Amerikanska Duffy började bygga elbåtar långt innan ordet växthuseffekt var uppfunnet. Efter snart femtio år och över 10 000 tillverkade båtar med eldrift har de finslipat konceptet för den perfekta mobila picknicksoffan, något som Duffy 22 Cuddy bekräftar.

TEXT & FOTO LARS GUDITZ

Duffy 22 Cuddy

GLASVERANDAN

soffa, kylskåp, wetbar och islåda finns allt som behövs för en dag i solen, eller en hösttur, det finns varmare ombord.

Den väljorda ytbehandlingen på basinredningen, dynorna och den vattentåliga heltäckningsmattan gör att det blir mysigt och byggkvaliteten är hög.

Det karaktäristiska kapellet, som täcker nästan hela båten och består mest av "fönster", är en egen konstruktion där "rutorna" är av böjligt plexiglas som fälls upp i taket i stället för att rullas upp. Konstruktionen är smidig och verkar också tålig.

Inredningen känns robust och väl tilltagen men verkar ändå mer tänkt för glidarturer än för hårda tag på sjön. Det finns or-

dentligt med stuvutrymme under sofforna, men inga självklara stuvutrymmen för smutsiga, blöta och tunga prylar. Var ska ankare, tågvirke och grill förvaras? Hur känns heltäckningsmattan när den har blivit dyngsur i september?

Räckvidd på 40 distans

Körmässigt är båten extremt lättmanövrerad. Något av havets golfbil, man svänger med ratten och gasar med "gasen", det är allt. Men det tar ändå lite tid innan man har vant sig vid att båten plötsligt glider iväg ljudlöst vid gaspådrag.

Det kan låta självklart, men är man van vid "klonket" från backslaget känns det väl-

digt märkligt med den steg- och ljudlösa starten.

Propellern sitter monterad längst bak på rodret, det ser ganska lustigt ut, men effekten blir att man lånar fördelarna från både drevdrift och roderstyrning. Med fullt roderutslag går det att snurra båten runt dess egen mittpunkt, den går alltså att vända i en hamnbassäng som är obetydligt bredare än båtens längd. Hydraulstyrningen löper lätt och smidigt. Propellern är dock maximerad för att ge effektiv och snål drift framåt, vilket gör att effekten på back är märkbart sämre.

Sedan finns inte så mycket mer att säga om körupplevelsen. Det hela är väldigt »



Motorn är en marinpassad golfbilsmotor, mycket av tekniken kommer från just golfbilar.



Båten är godkänd för tolv personer och de ryms alla i sofforna.

» odramatiskt, som seglare känner man igen sig i att färdas nästan ljudlöst i lågt tempo.

Vid full fart är ljudnivån ungefär som för en modern fyrtaktare på tomgång, knappt hörbar, det är mest vattenljud som hörs. Farten är då drygt fem knop.

Byggt för sidoförtöjning

Om körningen är enkel är det desto svårare att ta sig ur båten vid en stävförtöjning. För att komma upp på fördäck måste man kliva i soffan och ta sig upp på fördäcket, som helt saknar grabbräcken. Nej, det här är en båt som ska förtöjas långsides, då kliver man mycket enkelt ombord via ordentliga trappor med stadiga grabbräcken, båten är sta-

dig som en större segelbåt och kapellställningen håller att ta i.

Det är två meter mellan durk och kapell, så även långa personer kan stå raka ombord utan problem. Förpiken är ingenting för övernattningar, även om det går att ligga där. Det är dock ett ordentligt stuvutrymme för väskor och ytterkläder och där finns också möjlighet att installera toalett.

48-voltssystem

Batteribanken består av två åttagrupper med sexvoltsbatterier för 48 volts drift. Maxfarten var i testet strax över fem knop, med fulladdade batterier och vindstilla sägs den göra sju. Men 4,5 knop är en behaglig fart, och då räcker batterierna till över tio

timmars gångtid, alltså en aktionsradie på över 40 distansminuter. Det är fullt tillräckligt för de flesta picknickturer. På instrumentpanelen kan du hela tiden se exakt hur många timmar du har kvar innan du måste ladda.

För turer inomskärs

Praktiskt Båtägande har inte haft möjlighet att köra båtarna i någon högre sjö, de små vågorna vi mötte tog Duffy utan problem, men båtarna är inte byggda för att vara högsjöbåtar. Troligen klarar de någon halvmetervågor utan problem, men det är inte de dagarna man tar sin Duffy, det här är glidarbåtar.

Vid sämre väder kommer det också att



Beslag och lanterner är retrostukade med tydliga influenser från 1950-talet.



Propellerns placering ser lite rolig ut men ger väldigt bra manöveregenskaper.



Enkel förarplats, antalet kvarvarande gångtimmar anges på displayen.



Kapellsidorna fälls upp i taket när de är öppnade, smart lösning.

märkas att de är eldrivna. Många snipor i samma storlek har en dieselmotor på 14–16 hästar, vilket gör dem övermotoriserade vid körning i snällt väder, det är skrovet som sätter farten. Men i riktig motvind med ordentlig motsjö kan den extra kraften behövas, och då är frågan hur Duffy står sig.

Båtarna är handlaminerade och byggs från ax till limpa i fabriken i Adelanto i Kalifornien i USA. Motorer och styrsystem är i grunden teknik från golfbilar som modifierats för marint bruk. Batterierna är vanliga blyackar, också de av samma typ som i golfbilar. Grundtanken är att allting ska vara lättskött och att ägaren inte ska behöva skriva med någonting alls, allt är byggt enligt principen ”plug and play”. Det betyder

att när någonting går sönder så lägger man delen i en låda och skickar till fabriken. Med vändande post kommer då en ny fungerande del. Motor och tillhörande styrdator har livstids garanti, alltså så länge båten finns kvar. Batterierna har en ungefärlig livstid på 8–10 år vid normal användning; livslängden ökar om batterierna laddas så ofta det är möjligt. Helt urladdade batterier tar en natt att ladda fullt. Fördelarna med eldrift är uppenbara: Det är tyst och rent, man slipper oljekladd och lukt, man slipper vinterkonservering och båtarna är lättkörd.

Nackdelarna är lika uppenbara: Det saknas reservkraft i kritiska lägen med hård vind och vågor och du måste ha tillgång till el.

Det är lätt att bli charmad av Duffy. Skrovformen är klassisk och inredningen, som mest består av mjuka soffor, inbjuder till långsittning vid middagsbordet. Mer picknick än så här kan nog inte en båt bli.

Långsittning vid bordet

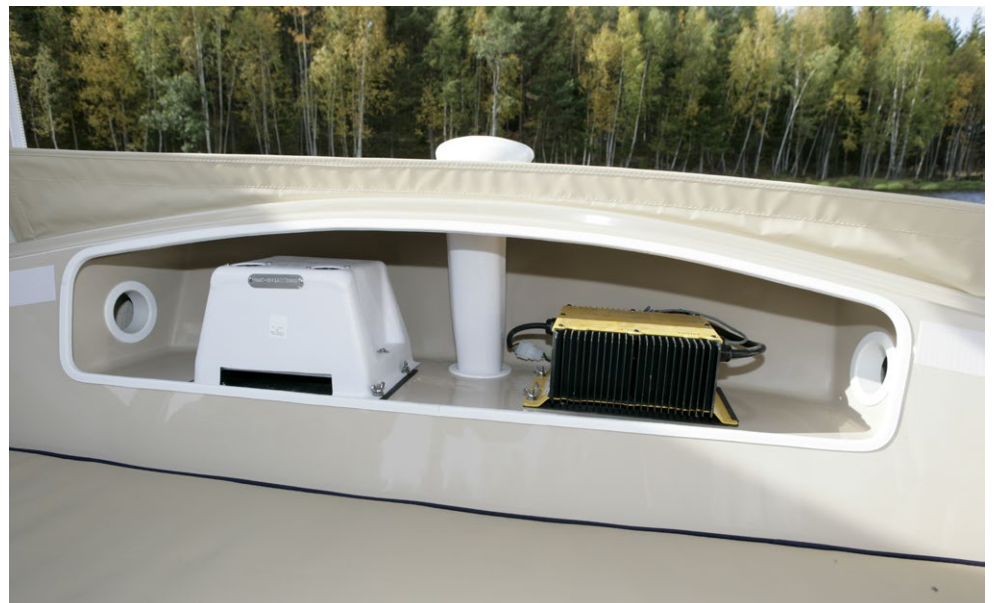
Duffy 22 Cuddy är en utmärkt båt för den som klarar sig med knappt fem knops fart, inte har för långt mellan eluttagen och inte ska ut på stora vatten i dåligt väder. Som utflyktsbåt är den svårslagen, skön soffa med 360 graders utsikt och närmast ljudlös gång. För till exempel en kvällstur under Stockholms broar kan jag inte komma på en lämpligare båt. Utförandemässigt märks det att fabriken har filat på detaljerna i över 40 år.



Förarplatsen är enkel, men skön att sitta på.



Förpiken har dynor, men är mer för stuv än övernattnig.



Styrdator och laddare är monterade med vingmuttrar och snabbkopplingar.



Smart & miljövänligt

Reglera solen

Victron har lanserat två nya MPPT-regulatorer, som används för att optimera strömmen från solceller till batteriet och även ser till att solcellerna inte drar ström från batteriet när det är mörkt ute. De nya produkterna uppges förbättra laddningen med upp till 30 procent mot PWM-regulatorer. MPPT 150/100 klarar upp till 150 volt inspänning och 100 ampere ström, medan MPPT 150/85 klarar 85 ampere. Flera solpaneler kan seriekopplas, varefter regulatorn gör om spänningen och skickar ut 12, 24, 36 eller 48 volt till batteribanken. Bluetooth finns för anslutning för visning på en mobil eller platta.

Pris: 9500 kronor (MPPT 150/100) och 8500 kronor (MPPT 150/85)
Mer info: www.marinplus.se



Spännande belysning

När höstmörkret lägger sig över ankringsviken är det inte helt lätt att filma eller ta bra bilder. Även under vatten kan det vara mörkt, om du har en kamera som klarar det. Räddningen är nya Lume Cube, som ger helt nya möjligheter att ta bilder och video på platser och tider när det tidigare varit omöjligt. Den är vattentät ned till 30 meters djup och kan styras från mobilen. Den laddas på en timme, ljusstyrkan är reglerbar och drifttiden 30 minuter på full styrka.

Pris: 1100 kronor
Mer info: www.focusnordic.se



Koll på tanken

Från italienska Osculati kommer Watskis givarsats för hålltanken ombord. Den inkluderar en panel med fyra LED-indikatorer för visning av mängden avfall i tanken och en femhålsflänsinsats med givare för 15 till 55 centimeter höga tankar (kapas till rätt längd). Fyra meter anslutningskabel medföljer.

Pris: 700 kronor
Mer info: www.watski.se



Snabbplastning

Ibland behöver saker lagas kvickt. När du inte kan vänta på att ett lim ska härda, prova med plast i stället. Bondic är en flytande plast som härdas på fyra sekunder med hjälp av den UV-lampa som är inbyggd i plast-droppningspennan. Bondic fungerar bäst på uppruggade och ojämna ytor.

Pris: Från 300 kronor
Mer info: www.smartasaker.se



Automatisk trim

Active Trim är ett hastighetsbaserat, automatiskt motortrimssystem med integrerad gps som kontinuerligt justerar motortrimningen baserat på förändringar i båtens hastighet. Systemet svarar på manövrer med precision och bidrar till bättre prestanda, bättre bränsleekonomi och enkel hantering. Active Trim är kompakt och passar på alla nya Mercury-utombordare eller Mercruiser-motorer med Smartcraft.

Pris: 6200 kronor
Mer info: www.mercurymarine.com/sv/se



Snygg muggplats

Biltemas nya mugg- och burkhållare är stilren och enkel och borde göra sig i de flesta båtar. Den är tillverkad i rostfritt, syrafast stål och har en ytterdiameter på 93 millimeter. Innerdiametern är 78 millimeter och höjden 55 millimeter. Monteras på en horisontell yta som är åtkomlig underifrån med de medföljande skruvarna och brickorna. Priset är definitivt överkomligt.

Pris: 70 kronor
Mer info: www.biltema.se

Mät vinden trådlöst

Nya Gwind Wireless 2 från Garmin är en vindgivare som skickar vinddata trådlöst till ett GNX-vindinstrument eller en kompatibel Garmin Gpsmap-plotter. Givaren använder tvåfensteknik med en trebladig propeller som ger vindhastighet och stabil vindvinkel även i lättare vindförhållanden. Den är enkel att installera och kan monteras på master upp till 15 meter. Det inbyggda batteriet med solcellsladdning varar upp till tre år och är lätt att byta. Finns även i paket med instrument.

Pris: 7500 kronor
Mer info: www.garmin.se



Lyft båten i vinter

En ny miljövänlig båtlyft från Trosaföretaget Docky Marin bygger på pontonprincipen och passar alla båtar med en totalvikt upp till två ton. Båten hissas vid bryggan med en manuell vinsch och kan ligga där året runt – du spar botenmålning, torr- och sjösättningskostnader samt kostnader för bockar och kan dessutom få rabatt på försäkringen.

Pris: Från 30 000 kronor
Mer info: www.docky-marine.se





Har du en fråga till Dr Diesel? Mejla den till red@praktisktbatagande.se och märk meddelandet med "Fråga Doktorn". Han svarar dig per mejl så snart han kan.

Startproblem

? Hej! Jag skulle behöva ett tips från Lasse "Dr Diesel" Lundblad angående startproblem med en Volvo Penta D2-40, ny-monterad 2015. Min montör kliar sig i huvudet. Motorn verkar tappa bränslet när den stått stilla något dygn och då får jag gnugga cirka 6–7 sek innan den startar. Verkar starta bättre med lite tomgångsgas på vid start. Går perfekt annars. Inget luftläckage finns (provtryckt), CAV-filtret är bytt och returröret går ända ned i tanken.

Hälsningar Tomas, mångårig prenumerant till en förträfflig tidning

D Hej Tomas! Jag antar att du följt instruktionerna från Volvo Penta och förvämt/glödgat motorn minst 10 sekunder innan start?

Precis som du beskriver din installation så rekommenderar Volvo Penta att retur-röret avslutas 15 millimeter från botten av tanken. (Se bifogad bild.) Anledningen, enligt Volvo, är att det annars kan uppstå en häverteffekt som tömmer ut bränsle ur systemet.

Det är även viktigt att samtliga anslutningar är täta och ingen luft kan komma in i bränslesystemet. Har du kontrollerat samtliga anslutningspunkter samt bränsleledning efter läckage? Speciellt viktigt är bränslefiltret och pumpen som sitter ovanpå detta.

Hjälper inget av ovanstående återstår att byta ut delar, till exempel bränslepumpen. Eftersom motorn fortfarande har garanti bör du kontakta en auktoriserad Volvo Penta-verkstad.

Lars Lundblad
Praktiskt Båtägande

Var är läckan?

? Hej Dr Diesel. Jag har en Nimbus med en Volvo Penta D4 210 från 2005 som läcker olja. Jag har försökt lokalisera läck-

an, men det är trångt runt motorn. Har även försökt med en så kallad "snake-cam", men är inte säker på var det läcker. Det trycker ut några matskedar per timma under gång, men det fortsätter även att läcka när motorn inte är igång, om än mindre. All olja borde väl då rimligen rinna ner i oljetråget ganska fort, och läckaget upphöra? (Om det nu inte är hål i oljetråget, vilket jag är rätt säker på att det inte är.)

Jag har en teori att det är vevaxeltätningen som läcker. Olja trycks väl då ut i svänghjulskåpan? Antar att den inte är tätad med någon packning, ska väl normalt inte behövas, och då står det en skvätt olja där som sakta läcker ut även när motorn inte är igång. Vad tror du, är det en trolig teori, eller har du något annat uppslag?

Vinterns projekt blir i så fall att plocka bort backslag med mera för att komma åt att byta vevaxeltätningen. Om inte annat blir det nog lättare att lokalisera läckan med backslaget borta...

Tack på förhand för dina kommentarer!

Mvh Thomas

D Hej Thomas! Innan du ger dig på vevaxeltätningen och så vidare bör du kontrollera andra läckagemöjligheter – till exempel oljeanslutningarna runt turbon, röret för oljesticken och även anslutningen för oljetömning som sitter monterade på utsidan av oljetråget. Ett tips är att rengöra kölsvinet och lägga ut papper under motorn, och på så vis försöka konstatera var oljeläckaget är som störst. Sedan följa upp



det på motorn och se om du på så vis kan lokalisera läckan.

Det finns en D4-ägare i USA som rapporterat om oljeläckage från oljetråget där det har rost upp ett antal små hål i bakkant av träget (motorn lutade bakåt), men enligt Volvo är detta mycket sällsynt.

Se bifogad bild.

Lars Lundblad
Praktiskt Båtägande

Hantera mycket ström

? Hej! Jag har sedan ca 5–6 år ersatt Volvo Pentas skiljediod för laddning av batteribankarna med Skyllermarks relä. Jag har på senare tid börjat fundera på om detta är för klen? Kontinuerlig ström för reläet är 75 A och max ström 400 A < 1 s.

Jag kan inte påstå att jag märkt några problem. Min batteribank består av 1 + 3 st 105 Ah Vetus AGM. Förutom startmotor belastas startbatteriet även med bogpropeller.

Thomas

D Hej Thomas. Strömuttaget från en batteribank fördelar sig lika över alla batterier. Har kretsen till exempel tre batterier, ett startbatteri och två förbrukarbatterier, ihopkopplade med kabel eller skiljerelä, så kommer strömmen/lasten att fördelas lika över alla batterierna.

En bogpropeller drar minst cirka 200 A. Detta innebär att minst 50 A kommer att belastas varje batteri, det vill säga som i ditt exempel med 1+3 batterier ihopkopplade i kretsen. En vanlig missuppfattning är att strömmen bara tas från det batteri eller den batteribank som förbrukaren är kopplad till, men så är inte fallet. Den fördelas alltid över hela den ihopkopplade batteribanken.

Skiljereläet bör därför klara den last som uppkommer när till exempel ankarspel eller bogpropeller används. I ditt fall, med bogpropeller ansluten direkt till startbatteriet, kan det vara mer än 150 A som flyter genom skiljereläet om start- och förbrukarbatteriet är ihopkopplade när bogpropellern används. Om du istället kopplar bogpropellern till förbrukarbatterierna kommer skiljereläet att belastas betydligt mindre, cirka 50 A. Kontrollera gärna strömmen som flyter genom kablarna till skiljereläet med en tångampereometer. Ett alternativ är att koppla isär batteribanken när till exempel bogpropellern används, men det brukar inte vara praktiskt möjligt. Jag rekommenderar därför att använda skiljereläer som tål stora strömmar både kontinuerligt och intermittent.

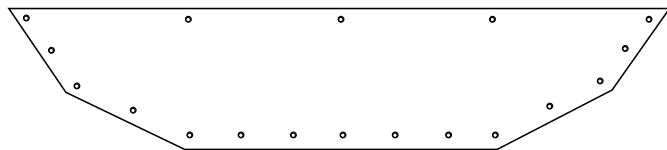
Lars Lundblad
Praktiskt Båtägande

God nattsömn

De flesta moderna båtar har en akter som ger upphov till klafsande och dunkande. Detta kan vara mycket störande när man ska sova, speciellt i akterkojer. Men, med "Multi-mattan", som är mycket enkel att själv tillverka, blir det nästan helt tyst.

Mattan kan inköpas i större varuhus och mattaffärer och ska vara avsedd för utomhusbruk typ altan och balkong. Det finns dränerande och icke dränerande. En icke dränerande ger fler användningsområden. Om mattan målas på den hårda sidan blir den tätare och lättare att hålla ren. Det finns speciella färger avsedda för gummi men en ljus plastfärg för utomhusbruk fungerar hyfsat.

Mattan bör gå ned cirka 20–30 centimeter i vattnet med den mjuka sidan vänd mot skrovet. Längden ovanför vattennet anpassas efter akterns lutning och hur höga vågor som mattan ska klara. Den förses med håll längs kanterna, cirka 3–4 centimeter in och med ett avstånd på 10–15 centimeter mellan hålen. Många håll ökar



möjligheten för fler funktioner. Hålen görs bäst utomhus med en varm lödkolv – värmen smälter ihop kanterna vilket gör hålen starkare.

Mattan fixeras på aktern med hjälp av cord/linor. Mattans spetsiga ändar binds/krokas fast i relingslisten eller

mantågstöttor medan akterdelen fixeras med hjälp av badstegs-, häckstagsfästen eller dyliskt.

Några övriga användningsalternativ är skydd för fribord vid långsides förtöjning mot svärfendrade ytor, eller om platsen med bommar är för

Belöning: 1000:-

Månadens praktiska båtägare är **HANS JOHANSSON**. Han belönas med ett

presentkort hos Erlandsons Brygga värt 1000 kronor och har härmed en plats i finalen då "Årets praktiska båtägare 2016" utses. Har du ett tips? Mejla det till red@praktiskbatagande.se

TÄVLINGEN SPONSRAS AV
ERLANDSONS BRYGGA
Stormarknaden för båttillbehör

smal för fendrar. Som dörrmatta på fördäck när sandiga barnskor far fram och tillbaka. Vid vatteninströmning i båten, på grund av mindre skrovsador eller brott på genomföring, kan mattan dras in under skrovet så att den täcker skadan. Hjälper länsypumpen att hålla båten flytande. Tvättning av botten vid lättare rengöring: En cord binds i ena änden av mattan och en lina i den andra änden. Corden fästs i mantåget och med linan dras mattan in under båten från motsatta sidan. Corden drar tillbaka mattan.

Med vänlig hälsning
Hans Johansson

På kant med fendern

De flesta fendrar är av den hängande typen. Den är fästad med en lina och hänger ner utmed skrovsidan. På en båt med överbyggnad eller mantåg är det lätt att anpassa höjden på fendern så att den skyddar relingslisten. Men saknas sådan utrustning är det svårt att få fendern att skydda övre delen av skrovet. Den blir hängande under relingslisten.

Man skulle helt enkelt önska sig en fender med fäste på sidan. Detta kan man emellertid åstadkomma med ett buntband. Man spänner ett buntband runt den övre cirkulära delen av

fendern. Sedan trär man fenderlinan under buntbandet och får då en ny fästpunkt på fendern. Detta gör att fendern kan hängas högre upp och på så sätt även skydda relingslisten. Det går naturligtvis även bra att använda en rem eller en tamp i stället för buntband.

Lycka till, Jan Smede

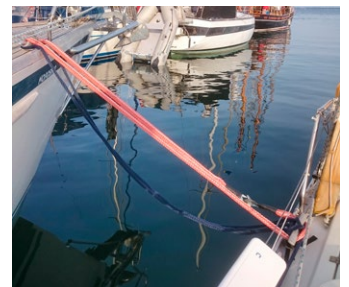


Dubbel bogserlina

Hej! Låg i veckan förtöjd i den underbara hamnen Kyrkbacken på Ven. Lite störande sjö gav irriterande ryckningar i förtöjningarna.

De försvann när jag la en en elastisk bogserlina dubbelt. (75 kr på Biltema.) Se bild.

Bosse Alkestrand



ÅRETS PRAKTISKA BÅTÄGARE 2016

SKICKA IN DITT BÄSTA FIXARTIPS TILL REDAKTIONEN – TÄVLA OM 16 000 KRONOR!*

Under 2016 utser vi varje månad numrets bästa tipsare, som går vidare till den stora finalen i slutet av året. Priset delas ut i februari/mars 2017.

* Eventuell vinstskatt betalas av vinnaren.

TÄVLA OM 16 000 KRONOR!*



Innovation & Erfarenhet



Världens mest kompletta urval av DC bogpropellrar
Med över 120 DC modeller i programmet, kan du vara trygg på att hitta den mest optimala lösningen för din båt. Sleipner är världens ledande producent av elektriska och hydrauliska bogpropellersystem för båtar upp till 140 fot.



PRO serien med varvtalsreglerade bogpropellrar
Alla bogpropellrar i PRO utgåva levereras med DC effektkontroll som steglöst reglerar propellerns tryckkraft. Samtidigt ger det fördelar som längre körtider, lägre ljud och LCD informationsdisplay i kontrollpanelen, med det erbjuder systemet en unik HOLD funktion. Systemet kan också eftermonteras på de flesta Side-Power propellrar. Läs mer på våra hemsidor.



Side-Power Ankarspel

Efter uppköpet av Engbos marknadsledande ankarspel, erbjuder nu Sleipner de flesta av dessa modellerna i uppgraderade versioner. Nytt för året är bl.a. två nya kontrollpaneler, samt helt nykonstruerad elektronisk kontrollbox. Se hela produktportföljen på våra hemsidor.



8-kanals fjärrkontroll

I den nya serien fjärrkontroller från Sleipner, lanseras en ny modell RC-23E, som kan kontrollera upp till två bogpropellrar samt två ankarspel. Levereras programmerad i ett komplett kit med fjärrkontroll, hållare, halsnodd, mottagare och kablar anpassade för Side-Powers produkter.

Förläng skotskenan

BÄTTRE SKOT

Skotskenorna på skarndäck är för korta. Det innebär en dålig skotvinkel och ett böjt akterlik på genuan. Lösningen blir att förlänga skenorna. Så här går jobbet till.

TEXT **JOHAN COOKE** FOTO **JOHAN COOKE, NIKLAS MATTISSON** OCH **NIKLAS EKMARK**.

På segelbåtar med två segel driver förseglet fram båten medan storseglet ger höjdtagning. För optimal segling ska seglen, i teorin, skotas så att de tillsammans uppnår en gemensam profil.

När jag köpt min nuvarande båt, en Bavaria 33, med genua och storsegel, upptäckte jag problem med genuans långskeppsledade skotskenor på skarndäck. I praktiken gick det inte att skota genuan gynnsamt på grund av att skenorna var för korta. Det resulterade i att genuatravarna, och därmed skotpunkterna, inte kunde flyttas tillräckligt långt akteröver. Det märktes tydligast på hård kryss då seglet skulle skotas hårt. Som ett resultat böjde sig genuans akterlik inåt på grund av den branta skotvinkeln.

En skotpunkt är där skotlinan går genom en travare eller ett block på väg till seglets skothorn. Skotpunktens placering på genuaskenan balanserar spänningen mellan akter- och underlik och påverkar dels seglets twist i toppen, dels bukdjupet.

Efter några år bytte jag till en större genua 1, och då förvärrades problemet med de korta skenorna.

En tumregel för en bra skot-

punkt på kryss är att skottampen från genuatravaren fiktivt fortsätter till hornet och ”träffar” mitt på genuans förlik. På min genua hamnade den fiktiva träffen nästan högst upp på förliket.

Skotpunkten kan variera

Mats Johansson på Gransegel anser dock att grundinställningen för en optimal skotpunkt på kryss inte alltid kan förklaras så enkelt. Han påpekar att skotpunkten påverkas beroende på förseglets och riggens geometri.

– På ett högt och smalt segel träffar skotlinan fiktivt högre upp på förliket. Om seglet har ett långt underlik och ett kort förlik träffar skotlinan fiktivt långt ned. Riggens geometri påverkar också. Likaså spridarnas längd i förhållande till röstjärnen, säger Mats Johansson.

En optimal skotpunkt på hård kryss, enligt Mats, är när genuans underlik nästan befinner sig intill röstjärnen, samtidigt som seglet högre upp ska vara drygt tio centimeter från spridaren.

Mats, som har seglat min Bavaria 33, kunde också konstatera att skotskenorna är för korta för att få en optimal skotvinkel.

För mig stod valet mellan två lösningar. Antingen att byta till ett betydligt mindre försegel eller att förlänga de två skotskenorna på skarndäck. Lösningen blev det sistnämnda. Förutom mig själv involverades två andra personer i projektet. Dels Niklas Mattisson på Plastskador och Montage, dels Niklas Ekmark på riggverkstaden Doghouse Marine.

Niklas förklarar att svårighetsgraden i att förlänga en skotskena beror på hur båten är uppbyggd.

– Svårast är om båten har en innerliner utan manluckor under för-däck och saknar ingjutna förstärkningar i skarndäcket där skotskenorna ska förlängas. Då måste innerlinern sågas upp och skarndäcket förstärkas för att kun-

na skruva fast skotskenan med genomgående bultar underifrån.

Förutom skotskenor kan man också behöva förstärka skarndäcket för avlastare, block eller skenor för en självslående foc.

– Vissa skarndäck är uppbyggda med ett distansmaterial som balsaträ eller Divinycell. I så fall måste distansmaterialet tas bort. Därefter går det att plasta med glasfiber eller förstärka med aluminiumplattor, säger Niklas.

På många segelbåtar har tillverkarna redan förberett skarndäcket med förstärkningar, som aluminiumplattor under däck- et.

Ibland finns till och med manluckor för att kunna dra fast skruvar med muttrar och brickor från undersidan.

Inget iordningställt

På min Bavaria 33 fanns inga förberedda förstärkningar eller manluckor för att enkelt kunna förlänga skotskenorna. Därför fick jag såga upp innerlinern, alltså de invändiga plastmodulerna, för att kunna skruva fast de nya skenorna under skarndäcket. Originalskenorna på Bavaria 33 är dessutom monterade på en upphöjning på däck. Därför är det A och O att de nya skenorna monteras på exakt samma nivå.

– Lösningen blev att plasta en ny upphöjning på däck där vi monterade skenorna ovanpå. Laminatet tar även upp belastningen då skotpunkten belastas, säger Niklas.

Projektet i korthet

Svårighetsgrad

Medelsvårt.

Tidsåtgång

Cirka två dagar.

Kostnad

Cirka 9 700 kronor varav cirka 8 000 för jobbet. De nya skotskenorna är av fabriket Rutgerson.

Verktyg och annat

Plexiglas, multiverktyg, andningsskydd, hörselskydd, skruvdragare, slipmaskin, limspackel, topcoat, laminat, plexiglas, marinplywood och hylsnycklar. Rostfritt när det gäller M6-bultar, brickor, muttrar och små skruvar.

WINKEL

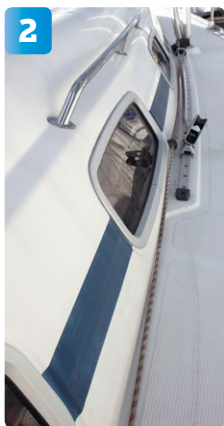


[Praktiskt] GÖR DET SJÄLV



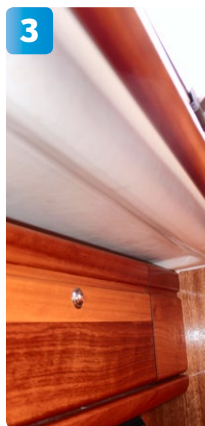
1

Genuan är hårt skotad på kryss. Skotvinkeln till genuans skothorn är ungefär 45 grader på grund av att travaren inte kan flyttas mer akteröver på originalskenan.



2

Styrbordssidans skotskena. Lägga märke till upphöjningen som skenan är monterad på. Likadant är det på babordssidan.



3

För att kunna montera de nya skotskenorna måste jag såga hål i innerlinern, alltså plastmodulerna, med ett multiverktyg så att de nya skenorna kan skruvas fast underifrån.



4

Varje skotskena kan bli drygt en meter lång. Drygt halva genuaskenan på styrbordssidan ska monteras på skarndäck ovanför toaутrymmet på andra sidan skottet.



5

På babordssidan, där den nya skenan ska monteras, finns en garderob akterut.



6

Med silvertejp markeras var styrbordsskenan ska sluta. Orsaken till att skenan inte kan bli längre är att en septiktank i toaутrymmet är placerad direkt under skarndäcket. Därpå markerar jag var skenan på babordssidan ska sluta.



7

Nästa steg är att mäta hur mycket jag ska såga bort invändigt för att kunna dra fast de nya skenorna underifrån.



8

För att komma åt att såga upp hålen med ett multiverktyg måste luckorna i inredningen skruvas bort.



9

Partikelfilter och hörselskydd åker på när sågningsarbetet ska genomföras.



10

Dags att såga hål i modulen.



11

Den utsågade plasten i modulen börjar lossna.



12

Öppningen på babordssidan ovanför pentryt blir ungefär 60 centimeter lång och fem centimeter bred. Kanterna slipas med 80-papper.



13

Två rostfria skruvar som fäster den befintliga skenan blottas under skarndäcket.



14

Håltagningen sedd inifrån toalettrymmet.



15

På babordssidan mäter jag var hålet för garderobens ovasida ska sågas upp. Garderoben finns i akterkabinen bakom skottet till pentryt.



16

Därpå sågar jag hålet på garderobens ovasida.



17 Håltagningen klar.



18 Niklas mäter var den nya skotskenan ska monteras. Skenans upphöjning byggs upp med glasfiberlaminat. Originalskenans ändstopp plockas bort och ytan som ska skyddas maskeras. Gelcoaten slipas innanför maskeringen.



19 Ytan torkas rent med aceton. Limspackett blandas ...



... för att limma fast den nya genuaskenans innanför maskeringen. Han gör likadant på styrbords-sidan.



21 På skenorna penslas två lager med topcoat. Torktiden mellan lagren är fyra timmar.



22 Där originalskenan och den nya skenans ska integreras lämnas en öppning så att vatten ska kunna rinna mellan dem och överbyggnaden då det regnar eller blir överbrytande sjö.



23 Därpå är det dags att borra och skruva fast genuaskenorna. Varje M6-skruv dras fast underifrån med en mutter och två brickor. Allt är rostfritt. Det är A och O att använda rikligt med tätningsmassa på alla skruvhål.



24 De gamla och nya skenornas skarvar är jämna och monteras på samma nivå.



25 För att täcka hålen på innermodulerna tillverkas nya manluckor av vitt plexiglas som är tre millimeter tjockt.



26 Jag mäter ytorna för de tre nya luckorna.



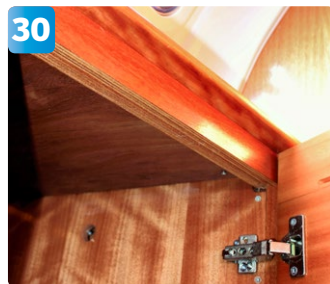
27 Sedan skär jag plexiglasen med sticksåg. Kanterna slipas med 80-papper.



28 Därpå borrar jag hål för att lättare kunna skruva fast luckorna i modulerna.



29 Luckorna skruvas fast med rostfria skruvar. Eftersom luckorna är lite transparenta går det att montera en LED-lampa ovanför.



30 Det uppsågade hålet i garderoben täcks med en lucka i marinplywood.



31 På varje genuaskenorna drar jag igenom en skotlina genom travaren. Klart.



32 Skotvinkeln är mycket bättre och framgent kommer genuan att kunna skotas planare.

Krympplasta båten

PRESS UTAN PRASSSEL

På marinor och varv går det 13 krympplastade båtar på dussinet. Vad inte alla vet är att material och verktyg finns tillgängliga för den vanlige båtägaren.

TEXT OCH FOTO THOMAS G HYRÉN

Inplastade fritidsbåtar är – än så länge – inte ett lika vanligt inslag i landskapet som inplastade höbalar på åkrar och fält. Men metoden att krympplasta in båtar vinner allt mer terräng, så vem vet? Klart är i alla fall att antalet leverantörer av nödvändig materiel och utrustning på den svenska marknaden blir allt fler. En ökad tillgång brukar vara ett tecken på en växande efterfrågan. För att ta reda på mer om fenomenet tog Praktiskt Båtägande rygg på Göran Henckel från Drev.se, som är svensk distributör för amerikanska Dr. Shrink. Inom loppet av två timmar kommer Göran att packa in kollegans Gute 17, en klassisk HT-båt ursprungligen från Gotland, medan vi dokumenterar alla moment.

– Se till att båten är ren och torr innan du börjar täcka den, och då inte bara utvändigt. Det blir ofta stänk och spill av mat och dryck i en båt, fast man kanske inte tänker på det. Och blir det kvar över vintern finns det risk för att det börjar mögla.



De viktigaste verktygen och prylarna för att krympplasta en båt – krympplast, regellock, Dr. Shrink-tejp, en rulle vävt nylonband, bandspännaren, bandspännverktyg, ventiler, kniv, skyddshandskar, skyddsglasögon samt gasolbrännare.

Projektet i korthet

Svårighetsgrad

Enkelt.

Tidsåtgång

Cirka två timmar.

Kostnad

Cirka 1000 kronor för material – krympplast, spännband, spännen, regellock, tejp och fyra ventiler. Gasolbrännare (köp/hyra) 3900 kronor/495 kronor. Bandspännverktyg 985 kronor.

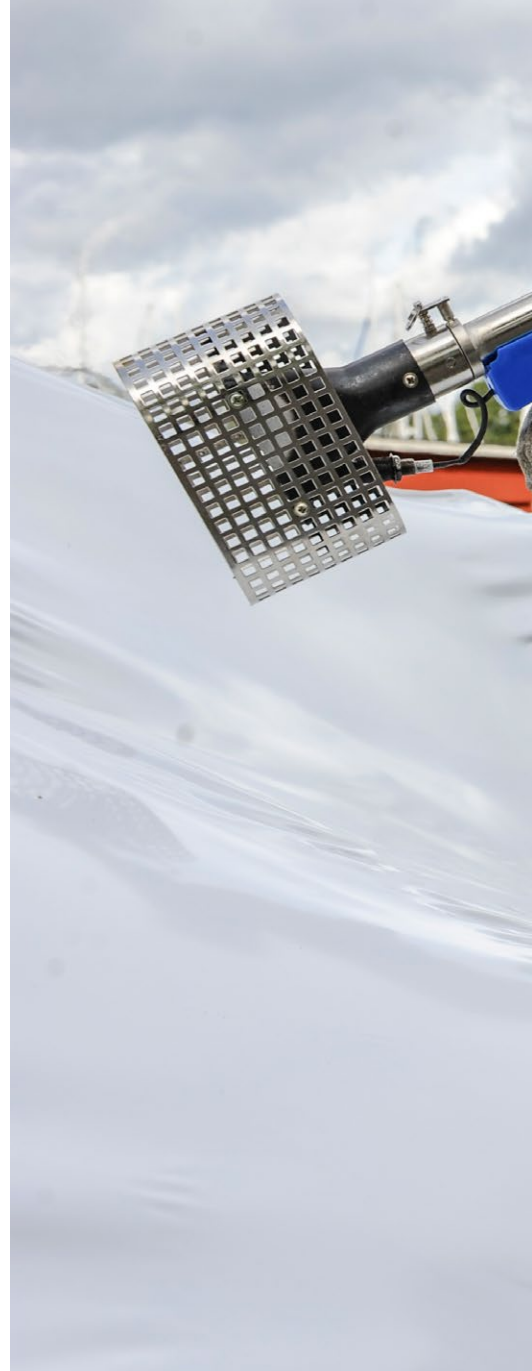
Verktyg

Gasolbrännare + gasolflaska, bandspännverktyg, krympplastkniv, värmeståliska skyddshandskar, skyddsglasögon.

Utöver en grundlig rengöring krävs inte speciellt mycket förberedelser. Till skillnad från en traditionell täckning med presenning finns inget behov av att resa en ställning för att skydda båten mot höststormar, snö och is.

– Men det går faktiskt utmärkt att täcka en vanlig täckställning med krympplast och få samma fördelar, påpekar Göran.

Konceptet med krympplast bygger i stället på att använda spännband för att dels bära upp, dels få till en nock med tillräckligt mycket vinkel så att snö, is och vatten inte ansamlas och tynger ned täckningen. För att åstadkomma detta på 17-fotaren vi följer används två regler som förses med fyrklöverformade ändstycken, så kallade regellock, i plast. På toppen av reglarna, med locken på plats, dras dels ett spännband från för till akter, dels två spännband tvärskepps.



Sista momentet innan det är dags att rulla ut täckplasten är att dra ett spännband runt skrov, utbordarrigg och i vårt fall trailerns vinschtor, eftersom båten ska vinterförvaras på släpet. För att plasten inte ska krypa upp för mycket längs skrovsidorna när den krymps är det viktigt att spännbandet tajtas åt ordentligt. Här kommer ett specialverktyg för att spänna bandet till användning. För båtar med lackade fribord finns en särskild distans som håller ut bandet några centimeter från skrovet.

Krympplasten levereras på rulle och finns i en uppsjö bredder och längder samt ett par kvaliteter – läs tjocklekar – att välja mellan. Vid köptillfället är bredden det viktigaste måttet att ta i beaktande. Här är bårens faktiska bredd av underordnad betydelse. Genom att mäta avståndet från den tilltänkta nocken ned till skarndäck, plussa på avståndet från skarndäck till midjeban-



det samt lägga till 20 centimeter ”sömsmån” – läs invik under midjebandet – för att foga ihop krympplasten får du halva sanningen. Multiplicerar du summan av dessa mått med två får du den faktiska bredd som krävs för att täcka din båt.

– Ju noggrannare du är med att sträcka upp plasten när den viks in under midjebandet, desto bättre slutresultat blir det när du ska krympa den, säger Göran, som även tip-sar om att skära bort överflödigt plast i för och akter för en mer figurnära passform.

Att krympa plast med gasolbrännaren har en hel del gemensamt med att valla skidor, stryka en skjorta, karamellisera en crème brulée eller för all del sprutmålning. Håll aldrig still. Arbeta i stället metodiskt med svepande rörelser. Och återvänd i stället om resultatet inte blev det önskade. Stanna för länge och det smälter hål på plasten.

– Kostnadsmässigt tycker jag att det är

jämförbart med en traditionell presenning. Reglarna går att återanvända, så det är lite spännband och plast som behöver köpas nytt. Till en båt i den här storleken som vi täcker idag kostar plasten en tusenlapp. Första gången tillkommer en merkostnad, i alla fall om du köper en värmepistol och ett spännverktyg – de finns att hyra. Fast det är som med alla verktyg. Gör du investeringen har du dem sedan. Det går ju alltid att dela på kostnaden i båtklubben eller om man är några stycken som går samman, säger Göran.

Att risken för att täckningen blåser sönder, eller ger vika för tung blötsnö, är minimal jämfört med en traditionell täckning med ställning och presenning är den enskilt största vinsten, enligt Göran. Det faktum att krympplasten går att lämna till återvinning när våren kommer, vilket inte är fallet med en armerad presenning, är en bonus

för miljön. Ytterligare en bonus är att det även går att krympa in andra saker – till exempel husbil eller trädgårdsmöbler, eller göra en provisorisk täckning av huset eller stugan vid ombyggnation.



Båten som ska krympplastas in är en Gute 17 – en hemmabyggt HT-båt som såg dagens ljus på Gotland. >>>

[Praktiskt] GÖR DET SJÄLV



1 Innan krympplastfilmen kan draperas över båten fixas en underliggande struktur av spännband som bär upp täckningen. Ett första band, som är ett par decimeter längre än båten är bred, knyts fast i de aktre knaparna.



2 Mitt på bandet mellan akterknaparna, likt en hanfot vid bogsering, knyts ett par meter spännband in som senare ska tjäna som nock under plasttäckningen.



3 Proceduren upprepas i fören. Fast här väljer vi att fästa det tvärgående spännbandet i pulpit i stället för i knaparna. Även här knyts ett spännband i mitten – som i ett senare skede kommer att utgöra nocken.



4 För att få till en takås så att vatten och snö inte ska samlas på täckplasten inkluderas två stöttor i den bärande konstruktionen. Måttbandet ger vid handen att stöttan i sittbrunnen får bli 180 centimeter och stöttan på HT:n 50 centimeter.



5 Stöttorna kapas och passas in. Eftersom virket, som sågats på en svensk brädgård, inte utgår från amerikanska tum krävs lite finsnickeri för att ändstyckena – de så kallade regellocken – ska passa.



6 Två stöttor betyder att det är totalt fyra regellock som ska passas in.



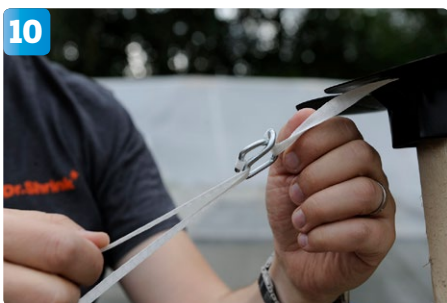
7 De två regellock som ska vila på durk och HT har tassar som skyddar underlaget och ökar friktionen så att de står stadigt.



8 För säkerhets skull häftas regellocken fast i stöttorna.



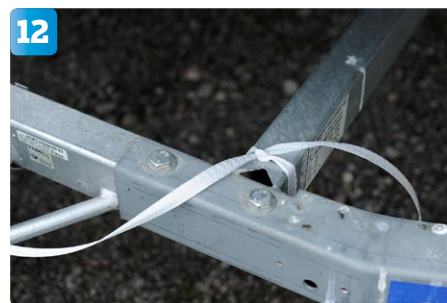
9 Spännbandet från fästpunkten i fören dras över den främre stöttan och vidare mot aktern.



10 Spännbanden från för och akter fogas samman med ett metallspänne bakom stöttan i sittbrunnen. De tajtas till med handkraft. Tillsammans utgör de nu den nock som krympplasten ska vila på.



11 De lösa ändarna knyts samman innan metallspännet lindas med tejp. Dels som skydd mot nötning, dels för att metallen inte ska bli varm och riskera att smälta hål på plasten vid krympmomentet, som utförs med gasolbrännare.



12 Det längsgående spännbandet från för till akter kompletteras med två spännband tvärs över båten. Eftersom båten ska vinterförvaras på trailern kan banden knyts fast i den.



13 De tvärgående spännbanden är dragna och spänns till med handkraft innan de knyts fast i trailern. Så här ser det ut när "takstolarna" är i position.



14 I nederkanten av täckningen ska krympplasten vikas in och svetsas runt ett "midjeband". Glöm inte trailern (om båten ska vinterförvaras på den) och drevet. För att få till önskad höjd på midjan knyts ett par öglor som support för spännbandet runt skrovet.



15 Midjebandets båda ändrar fogas, precis som taknocken, samman med ett metallspänne.



16 För att tajta till midjebandet ordentligt, till skillnad mot taknocken som tajtades till för hand, använder vi ett speciellt spännverktyg. Detta för att förhindra att täckningen hasar upp när plasten krymper.



17 De lösa bandändarna knyts fast och metallspännet lindas med tejp för att skydda krympplasten mot värme och nötning.



18 För att avgöra hur bred krympplast som behövs mäts avståndet från toppen av stöttan, som placerats i mitten, till skarven mellan fribord och skarndäck ...



19 ... och sedan mäts avståndet från skarndäck till midjebandet. Lägg till 20 centimeter sömsmån – det vill säga plast som viks in under midjebandet för att svetsas samman. Summan av nock-skarndäck-midjeband + 20 centimeter x 2 ger den totala bredden.



20 Att båten är 17 fot lång är redan känt. Men för att få rätt längd på täckplasten måste även akternurran ...



21 ... och båtens läge på trailern inkluderas när vi räknar ut hur mycket krympplast som behövs.



22 Cirka åtta meter kommer att gå åt för att täcka 17 fot båt. För bästa resultat vid krympningen bör plasten inte tillåtas komma i kontakt med marken, då den är lätt statisk och "suger" åt sig skräp ...

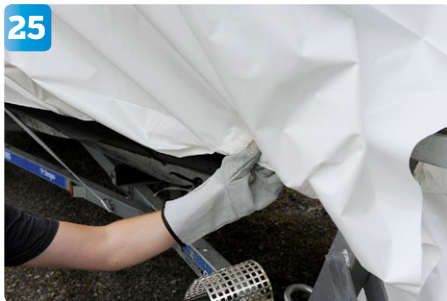


23 Nu är hela båten är draperad med plastfilm. I det här fallet används en kvalitet, läs tjocklek, med beteckningen 7 mil, vilket motsvarar 178 micron.



24 Som tidigare nämnts har vi tagit till 20 centimeter täckning som ska vikas in och svetsas fast runt midjebandet.





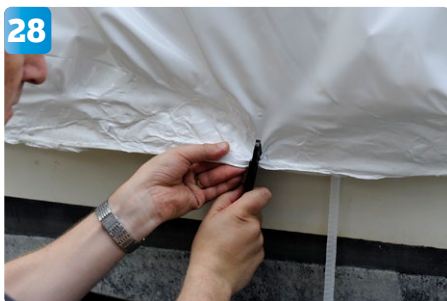
25 Inledningsvis "punktsvetsas" krympplasten på några strategiska platser. På så vis går det fortfarande att sträcka och justera täckningen efter hand. Genom att klappa och klämma på plasten häftar den ihop bättre.



26 I för och akter trimmas en del överskott bort från sjoket med plast före krympmomentet för en mer figurnära passform. Plasten är ju rektangulär. Det är inte båten.



27 En av de största finesserna med att krympplasta en båt, jämfört med en traditionell presenning, är att höststormarna inte ska kunna få grepp om några lösa flikar.



28 Efter att plasten svetsats fast runt hela båten förankras midjebandet i trailern. Detta för att inte plasten ska börja krypa upp längs skrovsidorna när hela paketet krymps. Först görs ett hål...



29 ... ett spännband träs igenom och knyts fast ...



30 ... och andra änden knyts fast i trailern. Detta upprepas med cirka en meters mellanrum.



31 Allt fram till nu har egentligen varit förberedelser. Det är nu som det egentliga arbetet att krympplasta tar vid. Efter hand som brännaren sveps över skrov och överbyggnad smiter plasten åt om underlaget.



32 Frågan om en vinterupplagd båt ska ventileras eller inte tenderar att dela Båtsverige i två läger. Till båtar i den här storleksklassen levereras fyra ventiler. Dessa fästs med dubbelhäftande tejp direkt på täckningen.



33 Därefter är det bara att ta en kniv och skära bort plasten innanför ramen.



34 Kläm fast tejpens ordentligt runt omkring, sedan är det bara att snäppa fast täcklocket.



35 Om olyckan varit framme och plasten smält på något ställe, eller om något parti behöver förstärkas, är tillverkarens specialtejp räddaren i nöden. Denna är i princip lika stark som krympplasten.



36 Inpackad och klar att ställas undan i väntan på nästa vår. Arbetet tog cirka två timmar.

FLIPP

Vad vill du
läsa just nu?

Rosa drömmar i 20-talsvillan

När det kommer till inredning vet låda hur hon vill ha det. Antikt blandas med ultramodernt, och oväntade inslag är ett måste. Men det var hennes man som röstade för en rosa soffa.



Magasinappen för hela familjen

- Få tillgång till över 30 av de mest populära titlarna hos Egmont Publishing.
- 49 kr/månad - 50% rabatt för prenumeranter hos Egmont.
- Ingen bindningstid.

Prova
en månad
gratis!



Beställ på
www.flipp.se

PLASTIC FANTASTIC

Plastbåtens underbara historia



PLASTIC FANTASTIC

Plastbåtens underbara historia

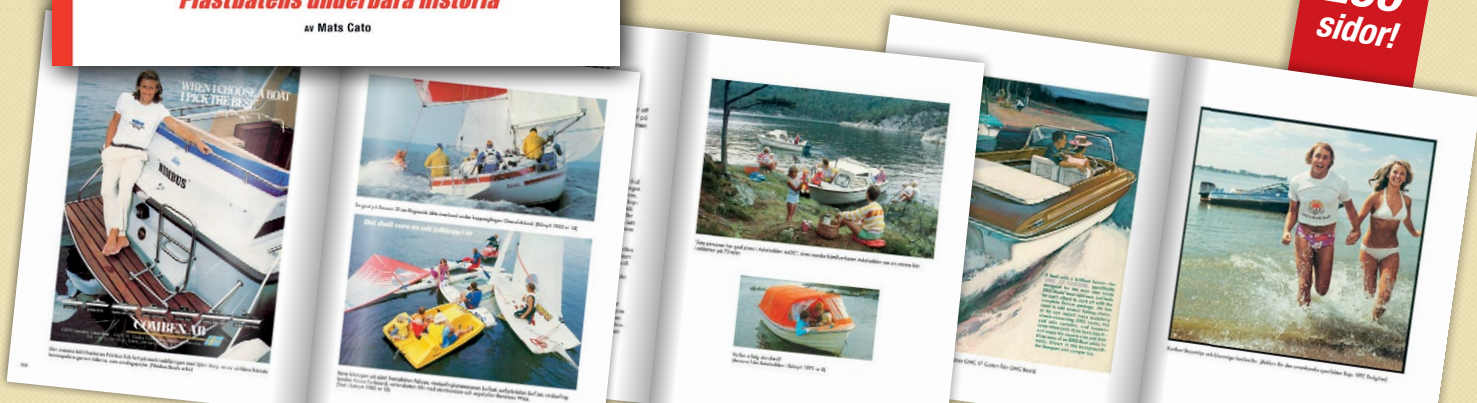
av Mats Cato

Beställ nu! Endast

295:-

+porto 39:-

256
sidor!



Beställ enkelt på: shop.livetombord.se

Eller fyll i kupongen nedan och skicka in redan idag!

Jag beställer: st. *Plastic Fantastic – plastbåtens underbara historia* för bara 295 kr
AABYÖS (+porto 39:- per bok)

Namn: _____

Adress: _____

Postadress: _____

Telefon: _____

E-post: _____

EGMONT
BETALAR
PORTÖT

EGMONT
Publishing

Egmont Publishing AB
SVARSPOST
205 831 60
208 00 Malmö

Erbjudandet gäller så långt lagret räcker, dock längst till 2017-12-31 och endast inom Sverige. Egmont Publishing AB, nedan benämnd Egmont, lagrar kunduppgifter för att kunna fullgöra kundrelationer och lämna erbjudanden från företag inom Egmontkoncernen eller andra företags produkter och tjänster. Alla kunduppgifter som lämnas in behandlas i enlighet med PuL, personuppgiftslagen. Genom att du lämnar dina personuppgifter godkänner du att Egmont lagrar och behandlar dessa för ovan angivna ändamål. Samtycket är giltigt till dess du återkallar det och upphör inte på annat sätt. För mer information om villkor och din ångerrätt, se www.dintidning.se/villkor

Justera kompassen

RÄTT KURS

Med en rätt justerad kompass har du en tillförlitlig kompis i alla väder. Om elsystem och gps lägger av, och alla satelliter skulle stängas av, så visar den dig ändå rätt kurs.

TEXT & FOTO MARTIN LEISBORN





Kompassjusteraren Mikael Olin använder en pejlskiva och för honom kända landmärken som referenspunkter.



Samtidigt försöker jag följa 0° kurs, 90°, 180° ...



... och 270° följt av alla mellanliggande kurser – allt enligt den gamla Silvakompassen.

En seglare från västkusten skulle segla från Göteborg till Anholt, en ganska lång resa över öppet hav. Detta var innan gps, så seglaren mätte på sjökortet, tog ut en korrekt kompasskurs att hålla och satte segel. Timmarna gick och efter närmare ett dygn hade ingen Anholt dykt upp över horisonten. Den förvirrade seglaren greps av panik och vek av nittio grader österut och landade några timmar senare i Halmstad. Hur kunde han komma så fel och helt missa Anholt? Orsaken befanns vara deviation och en ojusterad kompass.

Att kompasser inte alltid visar rätt är nog de flesta båtägare medvetna om. Om du har tagit förarintyg eller skepparexamen har lärdomen präntats in ännu mer. Båtens kompass bör kollas noggrant och en deviationstabell upprättas, blev vi lärda. Men hur många av oss har verkligen gjort det? Och hur justerar man kompassen?

Vi tog med en auktoriserad kompassjusterare, Mikael Olin från Ramantenn i Göteborg, ombord på min Albin Ballad för att se hur det går till. Den gamla Balladen har, som så många andra båtar, kompassen infälld i ett skott och den har förmodligen aldrig justerats. Mikael kliver ombord med sina verktyg men förklarar lugnande att det troligtvis inte kommer att vara några stora problem i min båt.

– Det är vanligtvis bara en liten deviation i fritidsbåtar, eftersom det oftast är plastskrov och kompassen ofta sitter ganska långt från järnköl och motor, de två stora bovorna som påverkar deviationen ombord.

Lömska laddningskablar

Det finns dock fler faktorer som påverkar kompassens utslag ombord, och Mikael berättar hur det funkar.

– Varje kompassplats är ju unik, med ett unikt magnetiskt fält. Längre akterut, kanske på en styrpedestal, hade det varit andra fält som påverkat kompassen. Andra fasta saker som kan påverka kompassen är plotter med sin strömförsörjning, kablage/reglage och switchade nättaggregat som avger magnetiska fält när mycket belysning och instrument är påslagna. Även knivar som

sitter lätt tillgängliga i sittbrunnen nära kompassen, stereohögtalare på insidan skottet eller vid sidan om kompassen är vanliga störkällor.

Mikael berättar att till och med motorns laddningskablar kan orsaka kompassproblem.

– Om plus och minuskablar inte ligger parallellt bildas ett magnetfält kring varje strömledare, ett vanligt förekommande fel som framför allt påverkar fluxgatekompasser, som ofta placeras nära en batteribank. Då märker man att piloten börjar ändra kurs när man startar motorn eller när man stänger av.

Andra detaljer som kan påverka kompassen är stålbeslag eller bultar som inte är av riktigt rostfritt syrafast 18/8-stål. Sådant stål är nämligen inte magnetiskt.

– Det som annars påverkar mest är det som folk har med i fickor, telefoner, nycklar och sånt. Om du sätter en person här med mycket grejor på sig så kan det påverka, säger Mikael.

Många, inklusive jag själv, kan intyga att autopiloten ibland styr fel håll och sedan svängt tillbaka igen efter att jag flyttat mig en bit. Kanske var det mobilen i byxfickan.

Kraftledningar

En störande faktor som är betydligt svårare att flytta på är kraftledningar på havets botten.

– Här i Göteborg är vi drabbade av Contiscankabeln, som matar ström över från Sverige till Danmark och vidare ner till kontinenten. När den matar på för fullt så får

Transportstyrelsens utrustningskrav

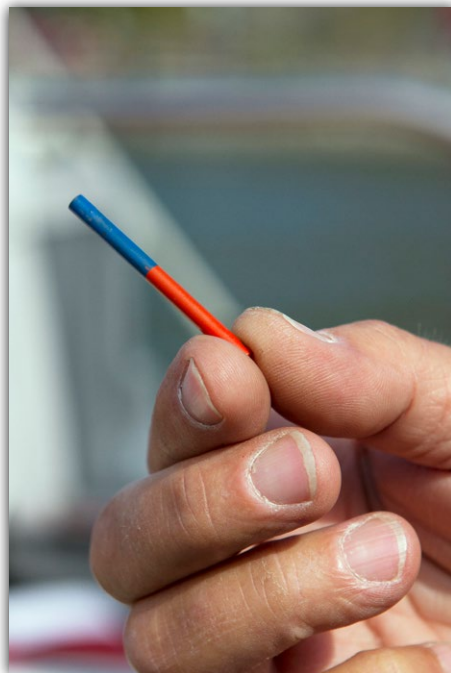
Utdrag ur Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om navigationssäkerhet och navigationsutrustning:

”5 § Alla fartyg, oavsett storlek, ska vara utrustade med följande:

1. En korrekt justerad standardmagnetkompass eller annat medel som, oberoende av kraftförsörjning, kan fastställa fartygets kurs. Kursen ska kunna avläsas vid styrplatsen. Fartyg som trafikerar endast hamnar, floder, kanaler och mindre insjöar inom fartområde E kan, i stället för att vara utrustade med en typgodkänd magnetkompass, vara utrustade med en enkel orienteringskompass graderad med 360° eller en handburen GPS eller likvärdig utrustning för att kunna orientera sig i mörker eller nedsatt sikt.”

Deviation, missvisning och kompassjustering – vad är vad?

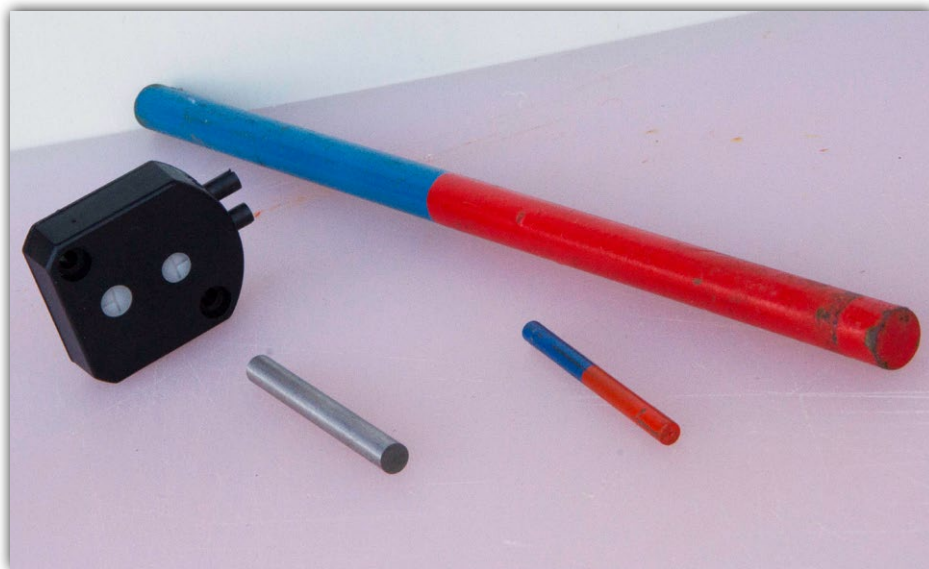
En magnetkompass pekar alltid mot den magnetiska nordpolen. Men eftersom den magnetiska nordpolen inte ligger på exakt samma plats som den geografiska blir det en skillnad i riktning mellan den magnetiska och den geografiska nordpolen, och det kallas "missvisning". Missvisningen i olika farvatten kan vi inte påverka, men den anges på sjökorten. En ostörd magnetkompass riktar in sig mot den magnetiska nordpolen. Men om det finns störande magnetfält i båten kommer kompassen att avvika och visa fel. Detta kallas "deviation". "Kompassjustering" är processen att placera kompensationsmagneter i närheten av kompassplatsen för att eliminera eller balansera ut de störande magnetfälten, och därmed minska deviationen. Många båtkompasser har en inbyggd kompensator för detta, ett system av magneter med justerskruvar åtkomliga från kompassens utsida.



Om kompassen inte har inbyggd kompensator att skruva på går det bra att montera sådana här små justeringsmagneter där de behövs runt kompassen.



Mikael Olin, auktoriserad kompassjusterare i tredje generationen.



Justeringsmagneterna (även kallade kompensationsmagneter) finns i olika storlekar, former och färger.

man en 50–60 graders kompassförändring när man passerar.

Jag berättar om när jag seglade förbi Skåne förra sommaren och autopiloten plötsligt svängde 90 grader åt styrbord, rakt mot land. Det var bara att koppla ur piloten och styra för hand. Efter en minut kunde jag dock koppla på autopiloten igen, som då uppförde sig helt normalt. Vid en titt på sjökortet visade det sig att vi hade passerat över en kraftledning mellan Skåne och Tyskland.

– Ja, det bildas kraftiga magnetfält där

som alstras av kraftledningarna, säger Mikael, och man bör hålla koll på var kablarna ligger. Dessutom påverkas inte kompassen på samma sätt varje gång man kör över kabeln. Det beror på åt vilket håll strömmen i kabeln för tillfället går, från Sverige till Danmark eller tvärtom, det ändrar polariteten. De mindre kablar som dragits i skärgården ger dock sällan några problem.

Deviationskontrollen

Mikael ser sig omkring i min båt och konstaterar att den är relativt ren från störande »

Yrke kompassjusterare

Eftersom rätt kompassvisning kan ha en vital betydelse för större fartyg påbjuder internationell lag att större skepps kompasser ska besiktigas och certifieras vartannat eller vart tredje år. För att få intyg på att så har skett finns auktoriserade kompassverkstäder och kompassjusterare att anlita. Som Mikael Olin.

– Jag är kompassjusterare, auktoriserad sådan i tredje generationen. Farfar, Sven Olin, startade med det 1926 och efter kriget tog min far Lars Olin över, och sedan har jag tagit över efter honom. Så det går i generationer. Jag har dock ingen som tar över efter mig, utan det dör förmodligen ut efter det i min släkt. Kommer kompasserna att försvinna helt?

– Nej, det tror jag inte. Det är ett av de mesta fantastiska instrument som finns. Här pratar vi om naturlig kraft som solenergi och vindkraft, men att kunna utnyttja jordens eget magnetfält för att ge oss en riktning, helt utan elektrisk matning, det är ju helt otroligt egentligen. De har ju funnits sedan 1000-talet när kineserna uppfann kompassen, de används på både fartyg och flyg, och jag tror inte de försvinner inom överskådlig tid. I framtiden kanske det blir frivilligt att ha kompass, men som det är nu så är det obligatoriskt.

[Praktiskt] SÅ FUNKAR DET

» installationer nära kompassen, en gammal Silva från 1970-talet som fortfarande funkar bra.

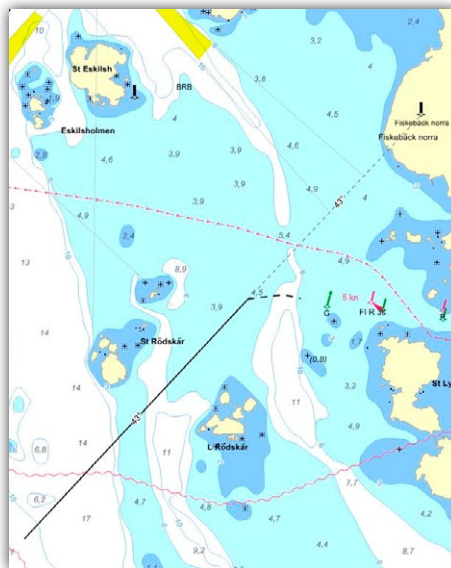
– Det är en stor fördel om kompassen har en inbyggd kompensator som gör att man kan justera den. Det har inte den här, så i det här fallet skulle det bli fråga om att placera ut lösa magneter för att balansera ut magnetfälten för att minska deviationen, säger Mikael och visar hur magneterna ser ut.

Vi kastar nu loss och ger oss ut på deviationsavläsning. Mikael monterar upp sin portabla pejlskiva på ett stativ i sittbrunnen och ber mig ta båten till ett område utanför Långedrag, där han instruerar mig att hålla den ena kursen efter den andra medan han mäter verkligheten med sitt instrument. Mikael antecknar noggrant och efter cirka en halvtimme har han ett resultat.

Min kompass stämde ovanligt väl, deviationen var noll på vissa kurser och bara maximalt två grader på sydostlig kurs, vilket innebär att det inte finns något skäl att justera kompassen. Den är tillräckligt noggrann för att sitta på en fritidsbåt, speciellt som graderingen bara är på var femte grad. På handelsfartyg är det dock betydligt snävare gränser.

Viktigt i fritidsbåt?

Jobbet är klart och vi styr tillbaka till hamnen. Nu återstår bara att få en deviationstabell till båten, något som Mikael utfärdar och skickar via e-post en dag senare, proffsgjord med stämpel och allt. Men innan han går frågar jag hur viktigt det egentligen är att göra en deviationstabell och att justera



Ett bra sätt att kolla deviationen ombord är att välja ut en enslinje med angiven kurs i sjökortet och styra enligt den samtidigt som kompassen läses av. Här skulle enslinjen i 43° mot Fiskebäck fyrarna kunna användas.

kompassen i en fritidsbåt, det är ju inte många som gör det.

– Förr i tiden justerades vanligen kompasserna även i fritidsbåtar, men det var huvudsakligen de som gav sig ut på lite längre resor. På den tiden hade vi inga gps:er, kanske bara Deccanavigatörer, så då fanns ju inte mycket annat. Då var det väsentligt att man hade gjort en justering, om man seglade långa sträckor. Idag används ju inte kompassen så mycket, så om man inte nyinstallerat något, som högtalare eller nya instru-

Magnet Course	Compass Course	Deviation
N	0	+0,0
15		
30		
NE	45	+0,0
45		
60		
75		
E	90	+0,0
105		
120		
SE	135	+2,0
135		
150		
165		
S	179	+1,0
195		
210		
SW	225	+0,0
240		
255		
W	270	+1,0
285		
300		
NW	315	+1,0
330		
345		
N	360	+0,0

Coefficients: A=+0,6 B=-0,5/+0,4 C=-0,5/-0,4 D=-0,8 E=-0,0

Remarks: Issued: Rinvöfjärden, 2016-08-24
S7 40,8 N, 011 50,4 E
H=16,1 Z=47,7 Φ =71,3

Mikael Olsson
Authorized Member of Swedish
Compass Adjusters Association

Den färdiga deviationstabellen för min Ballad – med stämpel och allt!

ment i närheten av kompassen, finns ju ingen anledning att tro att det magnetiska fältet ändrats nämnvärt.

Kompassjustering är därför troligtvis inte något som de flesta fritidsbåtsägare prioriterar, men en deviationstabell är ändå något alla bör göra, tycker Mikael. Och det kan man ganska lätt göra själv.

– O, ja. Att göra en deviationsavläsning, det bör alla någon gång göra bara för att se hur mycket fel kompassen visar.

Så gör du

1 Välj en dag med lugnt väder och så lite vind och vågor som möjligt.

2 Ta fram sjökortet och leta reda på några olika enslinjer i närheten. Helst bör de vara nord-sydliga och öst-västliga eller så nära det som möjligt. Finns dessutom några mellanliggande riktningar är det ännu bättre.

3 Kör ut till enslinjerna och styr noggrant efter dem medan kompassen avläses. Det är en klar fördel att vara två ombord, en som styr och en som kollar kompassen. Anteckna vilka kurser ni kört och vad kompassen visade vid dem. Jämför den verkliga kursen enligt enslinjerna i sjökortet med vad kompassen visade.

4 Anteckna skillnaden för varje kurs. Var exempelvis enslinjen på 90° enligt sjökortet, men kompassen visade 93°, har kompassen en deviation på -3° vid 90 graders kurs.

5 Observera att du dessutom måste ta hänsyn till den lokala missvisningen. I Göteborg är den på +3°, vilket i detta fall ger ett totalt fel på -6°.

6 Sammanställ deviationen för alla kurserna i en tabell och du har gjort en "deviationstabell".

Om du vill kan du nöja dig med att ha deviationstabellen till hands att avläsa när du kör och på det sättet veta vad din kompass bör visa vid olika kurser. Eller så går du vidare och justerar kompassen så att deviationen minskar eller försvinner helt. Då är förfarandet så här:

1 Kör båten på olika kurser enligt instruktionerna för deviationsavläsning (ovan).

2 Har kompassen inbyggd kompensator justeras den så att kompassen visar rätt på nord-syd och öst-väst.

3 Om kompassen inte har kompensator måste juste-

ringmagneter av olika storlekar först införskaffas.

4 Kör ut till enslinjerna och håll justeringsmagneterna vid sidan om, framför, bakom och eventuellt under eller över kompassen, enligt behov. De ska placeras långskepps och/eller tvärskepps men med magnetens mittpunkt i linje med kompassrosens centrum, så att de påverkar kompassen just så pass att den börjar visa rätt på alla kurser.

Det lär ta ett tags experimenterande med olika placeringar. När du hittat rätta lägena för magneterna kan de tejpas fast temporärt. Glöm inte att ta hänsyn till den lokala missvisningen.

5 Återvänd till hamn och ordna med permanent fastsättning av magneterna, kanske en liten teaklist eller något annat som ser snyggt ut. Klart!

6 Varning dock, var försiktig så att du inte "överkompenserar" kompassen med för starka magneter på kort avstånd, eftersom kompassens känslighet för jordens magnetfält då minskar.

Att justera kompassen själv är alltså, med lite tålamod, möjligt. Men om det är dags för en längre resa över stora hav är det ändå kanske säkrast att anlita någon av Sveriges kvarvarande yrkesmän, de auktoriserade kompassjusterarna. Jobbet tar då bara en timme eller två och du får både en bättre kompass och en bra deviationstabell.

Det kan vara väl värt kostnaden när båten guppar ute på öppna havet, gps:en gått sönder och du inte vill missa Angholt, eller den lilla Söderhavsn ön bortom horisonten, på grund av en icke deviationsjusterad kompass.

HÄNGLÅSTESTET BORDE KOMPLETTERAS

Hej, jag läser tidningen med stor behållning. När det gäller hänglåstesten (PB nr 8 reds anm) funderar jag på om det inte kunde vara läge för en komplettering av texten kring Abloy-låsen.

Ni skriver angående PL330: "Låscylindern kan bytas, vilket är praktiskt."

Min erfarenhet är att det är mer än praktiskt. När vi år 2012 skaffade oss vår hyttbåt behövde vi fem klass 2-lås för kabin dörr och stuvluckor på däck och ett klass 3-lås för kedjan. Det visade sig att Abloy var det enda fabrikat som kunde leverera alla lås med samma nyckel. Dessutom kunde klass 3-låset levereras med en extra lång bygel som avsevärt underlättar kedjehanteringen. Vidare kunde jag få ett gammalt överblivet klass 4-lås omlagt till samma nyckel.

Det innebär att mina båt-nyckelknipor endast har två nycklar, en till motor och en till samtliga lås ombord. Kort sagt väldigt praktiskt.

Rent allmänt tycker jag att era tester fyller en viktig funktion. Jag skulle gärna se att ni kompletterat era tester med tillverkarland, eftersom det är vanligt att båtkomponenter tillverkas i länder med bristan-

de miljöarbete, bristande arbetsmiljö och dito villkor samt präglas av omfattande korrup tion vilket gör att eventuella certifikat kan ifrågasättas. Upplysning om tillverkarland kan då hjälpa konsumenten att göra ett mer välövervägt val än bara priset.

Med vänlig hälsning
Christian, Gåsö

Hej Christian, tack för ditt mejl!

Vi håller med dig, det är väldigt praktiskt att kunna skaffa flera låscylindrar till en nyckel och att ha samma nyckel till många lås. Kanske skulle det ha betonats ännu mer i testet, men samtidigt får vi förutsätta att läsarna också har en viss förståelse för vad det innebär när vi skriver "Låscylindern kan bytas, vilket är praktiskt". Det är som alltid en avvägning mellan att vara tydlig och övertydlig, men absolut värt att fundera på till nästa liknande test.

Vi håller också med dig angående ursprungsmärkning. Det innebär dock vissa praktiska problem för oss på redaktionen. Dels blir angivelsen lite svepande. Att ange till exempel Kina, Italien eller USA som tillverkningsland kan naturligtvis ge en hint om arbetsmiljö eller sannolikhet för korruption. Men

det finns fabriker som har bra arbetsmiljö i låglöneländer, medan inte alla amerikanska eller europeiska fabriker har det, och så vidare.

Dels är det också ofta svårt att ange tillverkningsland på ett vettigt sätt. Om delarna tillverkas i Thailand, Kina och Tyskland medan sammansättningen sker i Alingsås, så är frågan vilken ursprungsmärkning som är den riktiga. I vissa fall är också beställaren ett svenskt företag som specificerar och kontrollerar att arbetsmiljön är god och att kvalitetskraven efterlevs, även om själva tillverkningen sker i ett låglöneland.

Men i väntan på att det dyker upp en "Fair trade"-märkning

Tyck till!
 Månadens brev belönas med en gåva. Christian får ett verktygsset.



för båtprodukter ska vi läsa på lite mer om ursprungsmärkning i internationella handelskrav och fundera ett varv till på om vi på något sätt kan redovisa de parametrar som du efterfrågar, de är viktiga och relevanta. Precis som du skriver är inte priset i kronor och ören hela kostnaden för en produkt. Tack för påminnelsen!

Redaktionen

[Test] HÄNGLÅS

FETAST BYGEL VINNER?

Selvtvätt i vår inkubator gjorde några hänglåsar ombara trots ditt rykt. Dessutom visade det sig att ett av lås är starkast och att även dylas kan kräva...

Hänglåset
 Hänglåset är ett av de mest använda lås i båtverksamheten. Det finns i alla typer av båtar och är ofta avsedd för att skydda mot obehörig tillgång till kabiner, motorrum och andra känsliga områden. Hänglåset består av en låscylinder och en bygel som låser upp låset när bygeln trycks in. Hänglåset är ofta utrustat med en nyckel och en reservnyckel. Hänglåset är ofta utrustat med en låsning som gör det svårt att öppna låset utan att först bryta sig in i låset. Hänglåset är ofta utrustat med en låsning som gör det svårt att öppna låset utan att först bryta sig in i låset.

Concert 1000
 Concert 1000 är ett av de mest använda lås i båtverksamheten. Det finns i alla typer av båtar och är ofta avsedd för att skydda mot obehörig tillgång till kabiner, motorrum och andra känsliga områden. Concert 1000 består av en låscylinder och en bygel som låser upp låset när bygeln trycks in. Concert 1000 är ofta utrustat med en nyckel och en reservnyckel. Concert 1000 är ofta utrustat med en låsning som gör det svårt att öppna låset utan att först bryta sig in i låset.

Hard Head
 Hard Head är ett av de mest använda lås i båtverksamheten. Det finns i alla typer av båtar och är ofta avsedd för att skydda mot obehörig tillgång till kabiner, motorrum och andra känsliga områden. Hard Head består av en låscylinder och en bygel som låser upp låset när bygeln trycks in. Hard Head är ofta utrustat med en nyckel och en reservnyckel. Hard Head är ofta utrustat med en låsning som gör det svårt att öppna låset utan att först bryta sig in i låset.

Hänglåset
 Hänglåset är ett av de mest använda lås i båtverksamheten. Det finns i alla typer av båtar och är ofta avsedd för att skydda mot obehörig tillgång till kabiner, motorrum och andra känsliga områden. Hänglåset består av en låscylinder och en bygel som låser upp låset när bygeln trycks in. Hänglåset är ofta utrustat med en nyckel och en reservnyckel. Hänglåset är ofta utrustat med en låsning som gör det svårt att öppna låset utan att först bryta sig in i låset.

Låg standard

Inr 7 juli 2016 finns en insändare med rubriken "Ni borde hålla högre standard". Insändare Emilie kritiserar en artikel om mat i byssan. Slutklämmen lyder: "Ger sällan kritik på detta vis men som kund borde kvalitén på det jag köper hålla en avsevärt högre standard." Jag tycker att jag kan använda rubriken på Emilies bidrag. Detta är en kritik som är tråkig, sur och snål. Din kritik borde hålla högre standard.

För att höja kvalitén kunde du ha varit konstruktiv och gett några goda exempel på bra mat i båten. Alldenstund du massakerade artikeln innehåll.

Om det blir en nästa gång,

Emilie, så håll en högre standard, annars kan du bespara oss andra dina ledsamma rader.

Vänligen, Lasse Moberg

Kasta inte skräp

Hej Philip och övriga på tidningen förstås!

Att tidningen är bra behöver jag kanske inte berätta, det visste ni redan, eller hur?

Men det blir ibland lite tokigt. På sidan 25 i nummer 9 berättas om "Hänsynsområden". Jättebra. Men texten, jag citerar: "Störande ljud ska undvikas och fimpar, snus och grillkol ska tas med hem..."

Det är väl för f-n inte något speciellt för hänsynsområden. Det gäller ju överallt. Punkt. Se-

dan att kreti och pleti inte gör det är en annan femma.

Jag hoppas att dessa hänsynsområden blir fler med tiden.

Området som fanns i tidningen heter Griskär, inte Grisskär.

Med vänlig hälsning
Rolf på Maxi77 Florina

Hej Rolf. Tack för berömmet, det värmer!

Självklart har du rätt i att folk alltid ska ta med sig skräpet hem, och som du vet gör inte alla det, och som du förstår så var inte formuleringen någon uppmaning att folk ska slänga skräp omkring sig på andra ställen.

Men formuleringen var kanske inte helt fulländad, det kan vi hålla med dig om. Vi beklagar att

vi i en av illustrationerna döpte om Griskär till Grisskär, i den övriga texten är det dock rättstavat.

Hälsningar redaktionen

VETT & ETIKETT [Temat]

Extra fridfullt Hänsynsområden

För att inte människor ska ta över för mycket naturen har fem hänsynsområden på uppdrag av regeringen, inrättat tolv störande hänsynsområden längs Östergötlands kust. Att beppas buller och störningar från närmaste lämpliga skärgårds- och kustområden är målet.

Hänsynsområden
 Hänsynsområden är områden som är särskilt värdefulla för naturen och som ska skyddas mot störningar från människor. Hänsynsområdena är ofta utrustade med en låsning som gör det svårt att öppna låset utan att först bryta sig in i låset.

Störande hänsynsområden
 Störande hänsynsområden är områden som är särskilt värdefulla för naturen och som ska skyddas mot störningar från människor. Störande hänsynsområdena är ofta utrustade med en låsning som gör det svårt att öppna låset utan att först bryta sig in i låset.

Beppas buller och störningar
 Beppas buller och störningar är ett stort problem för naturen och människorna i närheten. Beppas buller och störningar är ofta utrustade med en låsning som gör det svårt att öppna låset utan att först bryta sig in i låset.

Skärgårds- och kustområden
 Skärgårds- och kustområden är områden som är särskilt värdefulla för naturen och som ska skyddas mot störningar från människor. Skärgårds- och kustområdena är ofta utrustade med en låsning som gör det svårt att öppna låset utan att först bryta sig in i låset.



RESERVDELAR TILL USA-BÅTAR

Adam Marin

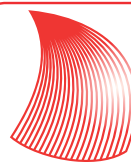
www.adammarin.se

70% för 0 kr.

Vi är en ideell förening som står för 70% av sjöräddningen i Sverige – utan en krona från staten. Bli medlem på sjoraddning.se eller ring 077-579 00 90.



Dina pengar kommer fram! Vi har 90-konto och kontrolleras av Svensk Insamlingskontroll.



Nacka Kapell & Marintvätt

VI HJÄLPER DIG MED: tvätt, mögelbehandling och impregnering av kapell, markiser, förtält, båtdynor, båtmattor samt reparationer, byte av blyxtlås, rutor m.m

Info på www.nackakapelltvatt.se
tel: 070-205 84 09

Adress: Stenhuggarvägen 2R, 132 38 Saltsjö-Boo

Vi skickar även säck med förbetald frakt för inlämning på Posten.

DYNOR & KAPELL

SY SJÄLV!

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

ÖSTERSJÖ
KOMPANIET

08-31 24 20
www.ostersjokompaniet.se

Fungerar inte mätaren till din septiktank?

– Eller du kanske inte har någon?

Gobius hjälper dig att hålla koll på tanken. Lätt att installera, allt på utsidan – ingenting på insidan.

På gobius.se ser du var du handlar din Gobius.



gobius.se – För ett renare hav!

Höstrabatt
läs mer på www.mekroth.se

Allt inom Båtkapell & Dynor



Nyttillverkning • Reparationer • Tvätt • Försäljning av material

• Dynor • Sprayhood • Båtkapell • Montering • Kapellbågar

• Vi kommer och mättar på er båt för bästa passform
• 15 år i branchen



Martin Ekroth • info@mekroth.se
070-492 31 91 • www.mekroth.se



HYR CHARTERBÅT

Kroatien, Grekland, Turkiet, Italien, Frankrike, Malta, Västindien, Thailand, m.m.

Tel: 08-24 90 88 info@sunwavestravel.se

prispressarna.se

Bäst priser på båtmotorer

Prispressade Suzuki utombordare med 1 till 7 års garanti. Priser Från:

60 Hk -16	69900:-	rek (78900:-)
70 Hk -16	79900:-	rek (94900:-)
90 Hk -16	89900:-	rek (106400:-)
115 Hk -16	99900:-	rek (124900:-)
140 Hk -16	109900:-	rek (142900:-)
150 Hk -16	129900:-	rek (162900:-)
175 Hk -16	139900:-	rek (179900:-)
200 Hk -16	169900:-	rek (194900:-)

Vi levererar och monterar i hela landet
Monteringskostnad 4500:-
Våra motorer är CE märkta
Förmånlig finansiering finns
Vi utför försäkringsuppdrag



Selva utombordare:

50 Hk	66990:-
70 Hk	89900:-
115 Hk	115900:-
150 Hk	141590:-



Är vi inte billigast? Hör av er så prispressar vi!



Vi tar även inbyten!

Se prispressarnas hemsida för dom senaste priserna.

08-7470526
www.prispressarna.se
info@prispressarna.se

BÅTKAPELLTVÄTT!

Välkommen till Rentvätt, **Stockholms största båtkapelltvättereri**. 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.

Undvik vårrusningen. Lämna in nu!



KAPELLTVÄTT • IMPREGNERING

NYTILLVERKNING • LAGNING

Grindstuvägen 40, 167 33 BROMMA • 08-28 85 34
www.rentvatt.com



El-drivna inombordsmotorer till snipor & segelbåtar!

Populära prisvärda modeller 5, 10, 20 och 40hk, ersätter den gamla dieseln

ELECTRO-MOBILE Scandinavia AB • Knivsta 018-34 17 01 • www.electro-mobile.se



**Funderar du över dina alkoholvanor?
Ring 020-84 44 48**

Stockholms läns landsting

www.balstaslapet.se Tel. 0171 - 46 80 50

BÅLSTA SLÄPET

Vattenskoter Motorbåt Daycruiser
Sportfiskebåt
Ribbåt Snipa
Roddbåt Styrpulp

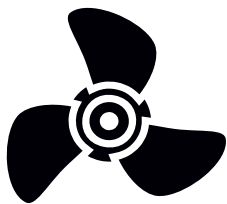
Vi har båtagnen du behöver!



www.balstaslapet.se 0171-46 80 50 info@balstaslapet.se

PROPELLERTRIM

**Reparation & Försäljning
Aluminium, Stål och Bronspropellrar**



*Välkommen in eller
besök vår webshop!*

Mälmarvarvsbacken 14
117 33 Stockholm
Tel: 08-669 01 05
www.propellertrim.se

BETA MARINE

**Lägst pris!
Ring för offert!**



Återförsäljare:

Dalarö: Korsholmsvarvet AB,
0709-84 65 28
Färentuna: Mäläröarnas Maskin & Traktor,
0706-41 27 33
Halmstad: Halmstads Marincentrum AB,
035-12 12 88
Härnösand: Dahlman Marin- &
Verkstadsteknik AB, 0611-55 66 66
Karlskrona: Hasslöf Varv AB,
0455-34 17 00
Lidingö: Lidingö Marin AB,
08-766 24 25
Mönsterås: Rampellins Båtvarv AB,
0499-125 98
Smögen: Smögenvarvet AB,
0523-310 33
Söderköping: JS Marinteknik AB,
0121-421 76
Uddevalle: Sunds Marin AB,
0522-64 43 20
Värmdö: Brohäll Marin AB,
08-571 450 45
Importör NordicGensets & Motors AB
www.steyr-motors.se

nannidiesel

energy in blue



7-350 hk
diesel / hybrid
axel / drev

**Vi vet vad som gäller –
från motor till propeller!**



effektiv
ljudisolerig

Quality
installationsutrustning
och marina slangar



CENTA

elastiska och flexibla
axelkopplingar

RSD



PSS

Exalho

vattensmorda
tätningar och lager



TEIGNBRIDGE PROPELLERS
Precision Marine Engineering

Michigan Wheel Marine

2-5 bladiga standard och
specialpropellrar i brons

CENTERLINE

Beställ på: www.centerline.se
Box 216, 734 25 Hallstahammar
0220-150 40 info@centerline.se

Vi har Grymma Priser på allt till din motorbåt!

Propellrar Motorblock Olja
Avgaslimpor Sötvattenssystem Tillbehör
Servicemotorer Kompletta Motorer Reservdelar



Se vår nya hem-
sida, många bra
erbjudanden !!

USAONLINE.SE
08-4464900

**Praktiskt
Båtagande**

BåtBörsen



Letar du efter en begagnad motor- eller segelbåt, eller kanske några reservdelar? Se de senaste annonserna på livetombord.se. Eller vill du själv annonsera gå in på, livetombord.se/batborsen. Annonserna kommer även med i tidningen i mån av plats.

Annonsera på
livet
ombord.se
GRATIS
för privatpersoner

Bella 660 1980. Volvo Penta 2000 diesel Webasto sovplatser reg.3 båten är heltäckad registrerad för 8 personer trailertillkommer fabriksbygge registrerad vasa. 92 000:-, +358400660413, 34038

Chaparral Bowrider LE180 2000. Chaparral Bowrider med -06 4cyl Volvo Penta-motor. SX drev. Hamnkapell och Bimini-top. Obromsad vagn ingår i pris. Gott skick, vinterförvarad inomhus. ring 0708602627 för mer info. Asarum. 99 000:-, 0708682627, 34036



Sunseeker Portofino 400 1995. KLASSIKER, god sportsbåt med 6 soveplatser, renoveret, 2x240HK Volvo 42KAD Diesel ca950 timer, z-drev, värme, septiktank, autopilot, bov propeller, fullt utstyret, 25-28 kn, PDF beskrivelse mail-klar Kalundborg. 885 000:-, 004520257210, 34026

Uttern 5500DC Exclusive series 1999. Vålvårdad båt med all utrustning. Vinterförvarad inomhus och motor servad på varv. Vendelsö. 105 000:-, 0706189813, Per.ekberg@Hotmail.com 34025



Corall 21 Snipa 1970. Hej har en Corall 21 snipa i renoeringsbehov av motor annars hel. Rejal tvätt behövs har legat i vassrugg i 2 år utan kapell. Säljs till ett riktigt rabatterat pris! Mvh Martin Lerum. 25 000:- 0708211685, Martingauffin@hotmail.com 134024

Ryds 550 GTS 2003. Båten säljes med Mariner 90 Hk 2-takts motor. All utrustning ingår. Garmin plotter. Nytt kapell. Det är en rejäl stabil båt med höga fribord. Perfekt för familjen. Förberedd för vattenskidor och annat Kungälv. 98 000:-, 0733-844583, thomas.aberg52@gmail.com 33920

Buster XL 2013 (Yamaha Edition). Yamaha 115hp Buster XL styrpulpbåt i aluminium, längd 5,94 m bredd 2,17 m. Motor Yamaha F115 hp med startspärr. Germin navigation 720s med sju tums pekskärm. Endast 22,6 gångtimmar. Västerås. 299 000:-, 0736208806, peter.hedin@bilias.se 33535

Stålbåt diesel Motorbåt Fungerar felfritt, bra bruksskick, toa, ankarspel, origo 300 Finns i Upplands Väsby. 55 000:-, 0704007921, F.gauffin@hotmail.se 33348



Crescent T-REX 620 2001. motor honda fyrtakts 130hk år 2001 sollentuna. 130 000:-, 0706104862, nasman.merete@gmail.com 33991

Karlö 28 Snipa bogpropeller 1979. En båt med charm. Förruffen är ändrad för stor liggdel och mys med kuddar. Akterruff där vuxna ligger bra. Motorn en mdl7c från 2006 går som en klocka. bogpropeller toa, elkyl, gasolkök. Saltsjö Boo. 98 000:-, 0732021201, e_lindstrom@live.se 33211

Ryds 20 dci 2010. Båt i nyskick uttagen 2013. Utrustad med NMEA2000, sonic hub stereo med bluetooth. hisingsbacka. 297 000:-, 0707860567, lenjohan@hotmail.com 33253

SKÄRELÄJA



MOTOR SNIPAN SKÄRELÄJA
en sjösäker och ekonomisk familjebåt.
Konstruktörer: Bror Svenningsson och Göran Nicander

ov, däck och överbyggnad i glasfiberarmerad plast, utföres enligt den s.k. handuppläggningsen.
Däck och rufftak i s.k. sandwichkonstruktion. Inredning av plast, teak och mahogny
osidor i ruff och stiftbrunn kladda med galon, Softwall Zambesi. Händlistar av teak på ruff
it av mahogny. Hårdat glas i vindrutorna. Båten behöver ej lastas.

längd över allt 6,80 m Motor Volvo Penta MD 2 25-4
största bredd 2,60 m Fart ca 9 kn
djupgående ca 0,75 m

**ROLF NICANDERS
Båthyggeri**

Skäreleja Snipa 1970. Hej har en skäreleja i renoveringsbehov av motor annars hel. Rejäl tvätt behövs har legat i vassrugg i 2 år utan kapell. Säljs till ett riktigt rabatterat pris! Mvh Martin Lerum. 75 000:-, 0708-211685, Martingauffin@hotmail.com 33973



Albin Cumulus nr 185 1979. Trevlig familjeseglare i gott skick. Motor Nanni 3 cyl 21 hk från 1996. Segel från 1999, biradialsydda i laminatduk. Rullflock. Dynor o klädsel från 1979. Ex på utr. Sjökörtplotter Garmin. Autopilot. Mölndal. 115 000:-, 0706 183396, lmb.hammar@gmail.com 33938



Monark 670 salong 1979. Monark 670 salong med visst upprädningsbehov säljes tillsammans med båtplats i Lundåkrahamnen i Landskrona. Båten har en Volvo Penta B20 motor som fungerar utmärkt men en service behövs. Helsingborg. 65 000:-, 0735247966, andreas_bergqvist@msn.com 33917

Uttern 630 1978. Fin båt med yamaha 115 4-takt. Båten går billigt och bra i sjön. Mer info ring Obbola. 80 000:-, 070-3546362, 33831



Master 770 Twin Cab 28 fot 1987. Välutrustad och välvårdad rymlig familjebåt med akterruff. Dynor är bytta, kylskåp 85 L, ny värmare, ny varmvmsbered 40 liter. Gps, Landström, solceller, dusch. Motorn är en Yanmar 77 Hk med ny turbo. Uddevalla. 225 000:-, 0737-776539, Jb1_1965@hotmail.com 33916



Bayliner 2455 Ciera 2001. Fin båt. Lite använd. Ny motor - har bara gått 10 timmar. Ny radio (ej monterad). Kapellet nytt förra året. Varmvatten ur funktion. Göteborg. 240 000:-, 0735444291, lru@conmel.se 33784



Marino 10000 1988. En Oy Marino Ab tillverkad familjebåt med Yanmar 300hk -1998 med 1050 gångtid inombord och rakaxel. Se mer information: http://www.nettivene.com/en/moottorivene/marino/658581 Jyväskylä. 700 000:-, +358407398935, 33748



Nimbus 4004 Carisma 1990. Extremt välvårdad och uppdaterad Nimbus 4004, 1990 med endast 3 tidigare ägare och 1100 motortimmar säljes. Underbar familjebåt med 4 + 2 kojor och marchfart antingen 8 eller 20 knop. Mer info ges. Sturefors. 925 000:-, 0767781505, jonas.henrikson@unikresurs.se 33746



Askeladden 525 excel 2007. Skärgårdsjeep med optimax 90 samt med ny SOLAS-propeller samt Garmins värsting Echomap 72sv Chirp plotter/ekolod. Landvetter. 130 000:-, 0703478773, hugo@studiobonbon.se 33745



Bavaria Cruiser 32 2011. Nya Bavaria 32 har en mycket tilltalande design både på skrov och interiör. Båten seglar väl och är styv, och med bulbkölen på 1,5 meter når man de flesta naturhamnarna. Mariestad. 729 000:-, 0705504377, 33713



Searay Sundancer 260/275 2000. Ny sköld, styrning och duopropp. Fint skick Örebro. 350 000:-, 0703250617, gustaf.sjoberg@telia.com 33675



Nidelv 24 1980. Längd : 7.30 Bredd : 2.62 Vikt : 1800 kg Bränsletank : 90 liter Vattentank : 70 liter Motor: MD 17D sötvattenkyld. Antal hk: 36 hk Trevlig och välskött familjebåt med bra planering. Lysekil. 100 000:- 0706058951, 33596



Nicolaas Witsen & Vis Holländsk seglare 1958. Båten är varvsbyggd i Holland. Idag står hon på land och behöver en vårdande hand för att bli fin igen. Säljes genom anbud (med rätt att neka) eller tar ett byte/del-likvid. Maila mig för mer info. Göteborg. 0738-162155, yacht@speedmail.se 33581



Ohlson 29 1975. Motorn MD 6a renoverad 99 Toilett Wallas båt heater 1800 renoverad 14 Ny gasolspis Kylskåp Solpanel 2 marinbatt Rullelegena Andersen 40 Winschar Rodkick Kompas Logg Ekkolod Windinstrument Vagga Bra båt Ålvdalen. 60 000:-, 070 528 60 32, bon.performance@telia.com 32913



Flipper 850 1982. 2015 Nyrenoverat drev 280DP Skrovnnummer 234 Nyinstallerad eltoa med däckstömning av septiktank, 2016/07 Utrustning: Nytt elkylskåp, dieselvärmare nyrenoverad 2014. Kapell nytvättat och impregnerat 20 Vallentuna. 220 000:-, 0761-956200, videfors@gmail.com 33461



Fletcher Arrowbolt 20 GTS 1996. Daycruiser med inombordare Mercruiser V8 5,7l, Alpha drev 2 snurrfåtöljer, 1 3-sitssoffa Hytt med sovplats för två vuxna och ett barn 100 lit fast tank Uppfällbar badbrygga Maila/ring för mer info Gävle. 50 000:-, 0739203342, mikael_ronnkvist@hotmail.com 33533



COLIN ARCHER / RISÖR 46' GAFFELRIGGET KETCH 1934. Velholdt båt i god stand. Store utbedringsarbeider utfört. Samme eierforhold siden 1981. Men må nå dessverre selges av familiære og helsemessige årsaker. Selges for en brøkdell av reell kostnad. TANÅNGER. 790 000:-, +47 91619561 ELLER +47 45228372, OEIVLI@ONLINE.NO 33457



Bianca 28 1980. Hej nu måste vi tyvärr sälja vår fina Nancy (Bianca 28) för lågt pris, som vi har seglat med i flera somrar ute i Stockholms skärgård. Vid intresse eller frågor kontakta via email eller telefon. Norsborg. 20 000:-, 0762014125, jenny@lauraeus.se 33554



Draco 2400 Styling Executive 1989. Ny motor 2010 Mercruiser 5,0 MPI, 260 hk, inkl drev Alpha One, bensin, 190 tim. Bogpropeller. Orig kapell 2011 tvätt impr 2016. Båtvagn. Midcabin. VV-bered -16 landström. Toa omb tömn -16. GPS. Västerås. 400 000:-, 0705508978, tussen@rba-byggkonsult.se 33515



Bavaria 31 2000. Bavaria 31 med rullstör och rullflock med all nödvändig utrustning, fin inredning och i bra skick. Motor Volvo Penta 2020. Sittbrunnkapell, värmare, ny gps, nytt vindinstrument, mm ev byte motorbåt Sölvesborg. 415 000:-, 070-5810430, torgny@fernegard.com 33385



Björn 21 Styrpulp 2003. Styrpulp 6.7 x 2,2 m. Motor: Volvo 200D 5,0 V8. Drev: VP 290 powertrim. Silent choice. Praktisk och rymlig båt, kan provköras i Vaxholm. Se mera på <https://youtu.be/3-RugypEvI> Peter 070-7230543 Vaxholm. 55 000:-, 070-7230543, 33551



Grand Banks 42 Classic 1970. Fin klassisk båt med mycket generösa utrymmen och förvaring. 2 hytter och bäddbar salong. Stor flybridge för socialt umgänge. Mer information på <https://drv.ms/b/s!AriyKxypJhAgZF1acvfn8Twb9LLXg> Sollentuna. 650 000:-, 0761252537, mats.o.rahm@gmail.com 33464



Bellmar 29 Snipa 1982. Välplanerad och bränslesnål familjebåt med ny Volvo Penta D2-40 motor. Passar utmärkt till dagsutflykter eller båtsemester. Mycket välskött båt med få ägare, byggd -82 i Finland. Hudiksvall. 225 000:-, 0706641304, 33453



Albin 25 Deluxe 1975. Albin 25 VP 2003T -88 43 HK Aquadrive. Toa/Tank Skrapad / nymålad under -11 Autopilot Raymarine SPX5 GPS Bytt genomföringar Nytt kapell -14 Nya rutlister -15 Ny dynsats för / akteruff -15 Östersund. 105 000:-, 070-6864208 33428



Nordship 808 1983. Fin segelbåt för 2-4 pers med mycket utrustning: bla GPS, Autopilot, ny propeller 2015, kylskåp. Rullflock. Lättseglad. Stor badbrygga i aktern. Toa med tank med dubbel tömningsfunktion. Spånga. 90 000:-, 0707810826, andrea_martenson@hotmail.com 33378



Bayliner 2655 Ciera Sunbridge 1990. Fin familjebåt. Nytt kapell och dynor 2014. 6 sovplatser, 4+2, kök, kyl, toa/dusch Breda modellen. Bockar och vintertäckning ingår Västerås. 139 000:-, 0703762121, 33449



Micore 570cc Offshore 2011. Micore 570 med Honda 75 hk, 80 tim. Stöldmärkt Securmark. Sjösättnings-trailer, full dynsats, Garmin Gps, fendrar, förtöjning, ankare, m.m skärplinge. 168 000:-, 0703429028 33425



Höga Rodd 610 cb 2011. Säljer min 610 CB med 135 hk Mercury Optimax Årsmodell: 2011 både motor och båt Utrustning: - Ankare med lina - Brandsläckare - GPS/Ekolod Lowrance HDS 7 - Lowrance StructureScan - mm Ludvika. 275 000:-, 070-2288737, t.suominen@telia.com 33349



Bella 652 2003. Bella 652 kabin ht båt Årsmodell: 2003 uttagen -04 Motor: Mercruiser 3.0 Drivmedel: Bensin 120l Motorstorlek: 135 hk I våra ägor sedan 2007, endast sötvattenkörd. Förvarad inomhus, Båtvagn, gps Mellerud. 230 000:-, 0766340126, finnsinget@hotmail.com 33429



Oxelö 26 1967. Helrenoverad Volvo Penta MD19 drift endast 6 timmar. GPS och ekolod. Bränsletillförseln måste åtgärdas p.g.a. föreningar i tanken. Bra objekt för den händig. Ring för ytterligare upplysning. Nyköpning. 30 000:-, 0706471612, umostroms@tele2.se 33391



Island Skuta 1957. Påbörjat renovering och bygge för bostad jag inte hinner slutföra. Isländskt Fiske-skepp byggt 57 på 22x5,5 meter. ligger nu i Hudiksvall, fungerande Caterpillar från 83 Hudiksvall. 70 000:-, 0706962215, jerry.edfors@gmail.com 33287



Corall 23 1979. Mycket båt för pengarna - motorn byttes till en helrenoverad Penta V8 år 2013 och går fint. All utrustning man behöver för att övernatta inklusive nya dynor. Mycket båt för pengarna! Göteborg. 52 000:-, 0725-052212, 33401



Coronet Viking 18 Längd 5,5 m Bredd 2,3 m Vikt 1100 kg Motorbåt med inombordsmotor B20 från Volvo Penta https://www.blocket.se/sodermanland/Coronet_viking_18_67891801.htm?ca=12&w=1 Kvicksund. 0737224167, unborn_46@hotmail.com 33286



Nimbus 2600 1982. Motor Volvo Penta TMD 40 -82, sötvattenkyld, Genomgången på VP verkstad -06. Solpanel, nya batterier (2+2), ny batteriladdare, landström, ny plottter Raymarine, nytt spritkök. Tekniskt uppdaterad. Åbo. 247 000:-, +358503425908, 33285



Ryds 20 DCI 2013. Ryds bästa säljande Daycruiser i nyskick, uttagen 2013. Körglädjen och komforten i denna båt är snudd på magisk. Ett superskrov som gör även den blåsiga dagen till en härlig båttur. Pedantskött. 1 ägare Hisings Backa. 297 000:-, 0707860566, lenjohan@hotmail.com 33270

Viknes 770 wa 2008. Halvplanande motorbåt marchf.12-18knop topf. 24 lombardini 160 hk, 320h. Teakdäck 4 kojpl. Registrerad för 10 pers. Viknes skrov(norsk) egen överbyggnad. Bosund. 400 000:-, +385505186335, 33246



Albin Viggen 1972. Albin Viggen är en lättseglad liten båt. Längd 7,10 m, bredd 2,24 m, djup 1,11 m. Nya segel och Furlux rullsystem är 2010. Det är med sorg jag säljer på grund av att åldern säger stopp. Stavnsås. 25 000:-, 0702129485, 33264



Ryds 495 GT 1985. Välskött Ryds 495 GT med Mercury 60 hk 2-takt med power trim/tilt. Motorn är från 2001, har gått ca 120 timmar. Bromsad vagn ingår (från omkring 1992, är avställd sedan ett antal år). Drottningsskärs. 40 000:-, 0766210532, ollefast@hotmail.com 33214



Sunmar Seven C 2006. Mycket fin och stabil familjebåt i toppskick, säljes pga tidsbrist. Mycket lite använd. som NY, Motorns gångtimmar 161 h. Välutrustad, med bla Bogpropeller, QL-Trim, WC, spis, Kyl, 6 sovplatser. Jakobstad. 490 000:-, +358505983026, frank.maenpaa@hilltip.com 33212

Uttern 510 ht 1973. Uttern 510 ht säljes Nytt kapell 2015 7500:- motor 70 hk Jonsson 65000 + moms ca:7 år servad på marina nya dynor övrigt bytt fönsterlister byggt om akter vid motor byte komplett . Sundbyberg. 40 000:-, 0708425995, lbakeri@hotmail.com 33227



Flipper 760 Kabinbåt 1988. Bogpropeller, Ankarspel, Solcell Klar att använda utan kapellvikning. Båten är konserverad o genomgången varje vinter. Vinterförvarning i hall. Båten finns i Fjällbacka. 279 000:- 0525 30243, 33247



Flipper Futura 1982. Finsksbyggd, konstruktör Håkan Södergren 32-fot motorsegelare med mycket utrymme. Bogpropeller, autopilot, ekolod, GPS, extra varmvattentank, kyl- och frybox, spis m ugn, el ankarspel, TV, stereo, dusch, nytt kapell mm. Inomhusförvarad. Karlstad. 370 000:-, 070 6441415 ; 054-835383, 33204

Askeladden 1980. Perfekta båten, med segel, åror, motor. mfd. 9 000:-, 0705896838, dag.bremberg@telia.com 33194

Vindö 30 1968. Vackraste segelbåten. Bra skick. mfd. 115 000:-, 0705896838, dag.bremberg@telia.com 33193

Fisksätra Firally 1970. Har en Volvo v6 bensinmotor som gått ca 50 tim. båten är i bruksskick. Visas på land på Runmarö Anders Ljungberg 08-57152045 Runmarö. 110 000:-, 0739484014, ljungberg.anders.e@gmail.com 33172



Hallberg-Rassy 29 Scandinavia 1982. For standard data about this quality boat built under Lloyds Certificate HCC, please see <http://www.hallberg-rassy.com/sv/batar/previous-models/hallberg-rassy-29/#c6685> Utrustnings lista på begäran. Skå. 320 000:-, 0708610145, 33196



Ryds Camping HT 565 1979. Mycket välvärdad motorbåt / utflyktsbåt för familjen eller för fiske. Längd 5,65 bredd 2,20 Ingår : fendrar, dragg, paddel, badstuge, tampar, bensintank 25l samt mycket fin obromsad kärra. Billdal. 28 000:-, 0734042292, Susanne@hummingbird.se 33192



Tollare Columbina 1985. Fram- och akterruff Volvo Penta 200hk, 280 drev Solpanel Origokök Kyl H2O Toa (tank) Värmare (viss def.) Bogpropeller Ankarspel GPS, Ekolod Stereo Båten ligger på land och sjösätts vid köp Värmdö. 69 000:-, 0705193528, toer04@gmail.com 33183



Wellcraft Excel 21 SL Cuddy 1996. 4,3L Gxi-e VP -08 100h, SX drev, Hamnkäppel, VP BTS-300, Epoxy beh botten -16, Stereo -16 4 högt, nya dynor i ruffen, NMEA 2000 nät inkl motordata, US trailer m.m Bytes gärna ex Sea Ray 230 sundancer. Tungelsta. 125 000:-, +46703946333, richard.ryderstedt@infrontitpartner.se 33179

Ebbtide 19DC 1987. OMC motor på 170 hk Nytt drev sedan 2013 Mycket utrustning Bromsad trailer som kan registreras. Två flytbommar kan medfölja Mindre båt kan tas som byte Trensrum. 80 000:-, 0706695201, 33249

Båtar köpes

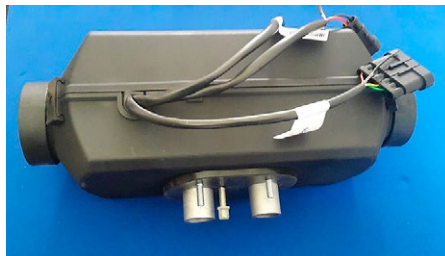
Crescent 465, eller Bamse inkl motor max 40hk, trailer/kärra. Inga renoveringsobjekt. För familjeliv, speciallösningar för fiske ej intressant. Inom rimligt transportavstånd från Skåne. Malmö. 0736450836, 33712

Beneteau Antares 760 Beneteau Antares 760 i bra skick önskas köpa. Lidköping. 0703 580114, parkasa@swipnet.se 33384

Tillbehör säljes



Garmin echoMAP 50s + Kartor Aldrig använd, inklusive kartor VEU459s. Nypris 7700 SEK. Garmin echoMAP 50s: <https://buy.garmin.com/sv-SE/SE/prod119856.html> Kartpaket: <https://buy.garmin.com/sv-SE/SE/prod8822.html> Vellinge. 4 500:-, 0733365130, 34012



Planar värmare för båtar Planar 44D 12/24V luftvärmare billigt för båtar. Mycket populär luftvärmare som passar de flesta fritidsbåtar likväl som mindre yrkesfiskebåtar. INFO : WWW.TEPLSTAR.SE Lappeenranta. 5 500:-, +358400679276, info@teplstar.se 33447



Båtvagn Mycket kraftig och robust båtvagn/upp-tagningsvagn. Har använts till en rospiggen 28. Längd: 7,5 meter Hjulbredd: 2,6 meter Bredd: 80 cm Höjd: 55 cm Båtvagnen finns i Stegeborg Norrköping. 10 000:-, 0738475378, rallymary@gmail.com 33393



Spöhallare Spöhallare i rostfritt stål. Hämtas på plats eller skickas (köpare står då för frakten) Kontakt genom telefon, sms eller mail. Söderköping. 600:-, 0705868005, jenny.ullstrand@gmail.com 33295

Volvomotor D50 6:a, sitter i tröska, kan provköras, lite körd ca1500tim, aldrig vinterkörd, komplett med gen, startmo, dieselpump mm. olja bytt inför varje säsong, års ca -7l. jag demont. motor efter försäljning. Högstbjudande Axvall. 15 000:-, 073-0542675, kimsbil@hotmail.com 33123



Gummibåt Bestway Oceanline 295cm x 150cm max: 400kg Klarar en motor på max 8hk. Båten har en förvaringsväska samt dubbla uppsättningar av paddlar, pumpar och durk(ar). Kontant betalning! Sorunda. 1 800:-, 0702211663, tiim.lawless@gmail.com 33383



Startmotor till yanmar Helt nytt aldrig , köpt för 925 :- finns i Lysekil . Köparen står för frakt Lysekil. 750:-, 0703068541, 33344



Wot-tac För seglare. Taktik hjälpmedel då man vill ha sekunderna på sin sida. <http://www.wottac.com/> frakt tillkommer. Harplinge. 200:-, 0708742365, 33061

Tillbehör köpes

Segel köpes Söker segel liknande genua till Vigen. Ca 8 x 4 m. Ej större, kan vara minst 7 x 3,5 m. Behöver bara vara helt, inte snyggt. Ska hängas över uteplats. Det vi har nu är helt slut. Stockholm. 0767637232, kycklingvinge@yahoo.se 33647

[Nästa nummer]

Tema

CHARTER

RÄTT BÅT I VARMA LÄNDER
BÅTPOOLER PÅ HEMMAPLAN
SÅ TJÄNAR DU PENGAR PÅ BÅTEN
TRENDERNA
FÄLLORNA

**CHIPTRIMMA
UTOMBORDAREN**



KLASSIKER: NIMBUS 26 DC



**TEST: TÅL KULVENTILEN
INFrysNING?
MONTERA BOGPROPELLER
HAN SEGLAR ENSAM
– UTAN ARMAR**

I BUTIK 25/10

PRENUMERANTER HAR DEN I BREVLÅDAN 21/10

**Missa inte
nästa nummer!
Prenumerera!**

Beställ din prenumeration på
dintidning.se/praktiskt-batagande
eller ring: 040 400 222
(vardagar 9.00–15.00)

PRAKTISKT BÅT- ÄGANDE PÅ FILM

Se våra pedagogiska gör-det-självt-filmer på www.livetombord.se



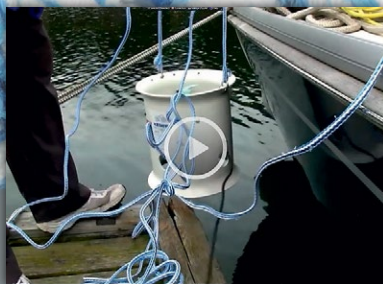
Båtlivets fem viktigaste knopar

FILMEN PRESENTERAS AV



Polerskolan
– så uppnår du perfekt
glans

FILMEN PRESENTERAS AV



Vinteförvara i sjön
– tänk på detta

FILMEN PRESENTERAS AV



Så lagar du sandwich

FILMEN PRESENTERAS AV



Kört sönder propellern
– så gör du!

FILMEN PRESENTERAS AV



Se alla våra filmer på www.livetombord.se,
klicka på "gör det själv" i menyn

Posttidning **B**
Returadress:
Egmont Publishing AB
205 08 Malmö



130 LEDANDE TILLVERKARE REKOMMENDERAR STA-BIL® BRÄNSLESTABILISATOR



Dagens bränsle åldras snabbt och kan ge allvarliga motorskador. STA-BIL® håller bränslet fräscht 12 månader och skyddar hela bränslesystemet. Gör som din motortillverkare rekommenderar, använd STA-BIL® vid vinterförvaring så du kan njuta av en driftssäker och lättstartad motor till våren.

STA-BIL® rekommenderas av över 130 ledande tillverkare och har fått Industry Awards av bl.a Honda, Mercury, John Deere, Kawasaki, Shell, GM, Ford, Volvo Penta, m.fl.

STA-BIL® överträffar alla tillverkares krav och är säker att använda, innehåller inga enzymer / biocider / alkohol.

Distribueras i Norden av STA-BIL Nordic AB

LÄS MER PÅ STA-BIL.SE

MAIL: info@sta-bil.se / TEL: 020-1202822

www.drev.se
Reservdelar för drev och utombordare

ERLANDSONS
BRYGGA



Mekonomen

BYGGPLAST
& BÅTTRYLAR

sea
sea
BÅTTILLBEHÖR

Hjertmans
Båttillbehör