

SYDPRICKEN



ÖRESUNDSKRETSENS MEDLEMSTIDNING Nr 1 2020

Svenska Kryssarklubben
Öresundskretsen

I väntan på våren

Missa inte

- Våra flytvästkontroller
- Träffar i klubbhuset
- Besök hos Hjertmans



YACHTBROKER

Köp eller sälj din båt med hjälp av YachtBrokers båtmäklare

- Kraftfull marknadsföring i och utanför Sveriges gränser
- Tillgång till båten under hela säljprocessen
- Hjälper köpare med finansiering försäkring mm

Välkommen att kontakta oss



MALMÖ SYD
Fredrik Hylta
070-685 24 81
fredrik@yachtbroker.se



MALMÖ NORR
Lars Ronge
072-553 79 00
lars@yachtbroker.se

YachtBroker är ett nätverk med 22 professionella båtmäklare i Europa med lokala kontor i Sverige, Danmark, Finland, Norge Tyskland, Mallorca och Gran Canaria. Vi brinner för att hjälpa dig att hitta just din drömbåt, eller att sälja din båt snabbt och säkert.
www.yachtbroker.se



Sydpricken

ANSVARIG UTGIVARE
Kent Danielsson

REDAKTIONSGRUPP

Redaktör Birgitta Porutis
Gert-Ove Nilsson, Kent Danielsson,
Rolf Odselius och Kay Wictorin

Sänd gärna egna artiklar till
Birgitta Porutis
birgitta@justsent.com

Din text i artikelformat ska vara
oformaterad.
Bildfiler skickas separat högupplösta, min 1 MB.

Förutom denna tidning finns
ständigt aktuell information på
hemsidan www.sxk.se
/oresundskretsen

INNEHÅLL

Polneskadern	8-10
Sellpowerkväll	12-13
Årsmötet	18-19
Nyboder	21
AIS-nytt	22-23
Eskaderplanering	24-25



Annonser

Anne-Louise Fröding
tel 0705 221473
Helsida 3 000 kr
Halvsida 2 000 kr
1/4-sida 1 000 kr

Svenska Kryssarklubben

Öresundskretsen
Höjeågatan 6, 234 33 Lomma
Bankgiro 847-1211
Swish 1231814128
e-mail oresundskretsen@sxk.se

Ordföranden
har ordet



Vår i sikte?

Februari räknas som en vintermånad och i år är den dessutom en dag längre än normalt eftersom det är skottår. Kvinnorna kan, enligt traditionen, passa på att fria på skottdagen, så lite spänning bjuder väl den dagen på. Nu har vi Kryssarklubbare redan börjat ställa in oss på en kommande vår. Öresundskretsen har planerat in en del intressanta föredrag och planering för eskadrarna såsom pingsteskadern och rikseskadern pågår för fullt. Gå in och se på vår hemsida!

Den 21 – 22 mars är det rådslag i Norrköping där jag planerar att delta. Det är alltid givande och trevligt att träffa Kryssarklubbare från andra kretsar.

Ni har nu Sydpricken nr 1 2020 i er hand. Nästa nummer är planerat att komma ut i mitten av april. Har ni bilder eller artiklar som ni vill dela med er av, var vänlig skicka materialet till vår redaktör Birgitta Porutis. Det är alltid trevligt att läsa om vad andra Kryssarklubbare har upplevt. Är det något ni saknar i tidningen? Hör då gärna av er med synpunkter till vår redaktör!

Jag med flera börjar nog så smått att glänta på presenningen när solen sticker fram för att se och inspektera klenoden. Det är sjösättning i sikte!

Hoppas att vi ses vid något arrangemang!
Gert-Ove Nilsson

Hitta kursen!

Passa på under vintermånaderna.
Kurserna startar hela tiden.

Är ni ett gäng? Kontakta oss så fixar vi kursen och ledaren. Ni väljer själv var ni vill vara, i våra lokaler eller hemma hos. Vi är flexibla med lösningen.

20 % rabatt för kryssaklubbens medlemmar. Gäller ordinarie pris.



Anmäl dig på
www.medborgarskolan.se
075-241 68 50


medborgarskolan

Det händer i Vår



- 4 mars kl 19 - Tips och tricks för långfärd med motorbåt
- 11 mars kl 19 - Gustav och Marianne visar filmer från sina seglingar i Bottenviken och längs norska kusten
- 17 mars - Styrelsemöte
- 18 mars kl 19 - Besök hos Hjertmans i Limhamn
- 4 april kl 13-17 - Flytvästkontroll - du får din uppblåsbara flytväst servad
- 15 april kl 17.30 - Styrelsemöte
- 18 april kl 13-17 - Flytvästkontroll - du får din uppblåsbara flytväst servad
- 22 april 19 - Mat ombord - Cecilia Brytmark ger tips om hur man förvarar och förbereder mat ombord
- 25 april kl 10-14 - Städning av klubbhuset
- 6 maj kl 17.30 - Styrelsemöte
- 9 maj - Säsongsinvigning

Öresundskretsen växer till sig

På vårt styrelsemöte i januari beslöt vi att utöka vår verksamhet med en ny kommitté. Namnet på nytilskottet vållade diskussioner. Från början hade vi tänkt kalla den seniorekommittén men då tyckte vissa att det innebar en begränsning till bara de äldre i kretsen. Slutligen fastslogs att den nya kommittén ska heta Trivselkommittén.

Tanken är att bredda verksamheten bl.a. för de medlemmar som inte längre har någon båt och som är lediga vanliga vardagar. Å andra sidan ska inte någon medlem känna sig utestängd från att delta. Verksamheten ska vara öppen för alla medlemmar och målet ska vara att träffas, trivas och uppleva intressanta saker tillsammans - gärna kombinerat med en god bit mat.

I våra systerkretsar i Stockholm och Göteborg finns redan liknande kommittéer och det är därifrån vi hämtat idéerna.

Vi - det är Bengt-Åke Gladius Jönsson, Conny Wallin, Dag Svensson, Pelle Allroth, Olle Svärd och Anders Assargård. Vi ska inte fungera som någon formell styrelse, inga protokoll ska skrivas och byråkratin ska hållas nere till ett minimum.

Verksamheten kommer att fungera som så att alla medlemmar får ut ett mail, där en idé presenteras så konkret som möjligt. Här finns alla nödvändiga upplysningar om tid, plats, transportsätt, kostnader mm. De som nappar på idén anmäler sig till den kontaktperson som finns angiven i mailet och denne sköter sedan de följande kontakterna.

Vi är som synes en liten grupp, som drar igång den här verksamheten. Men vi vill väldigt gärna ha idéer från alla er medlemmar, gärna så konkreta som möjligt. Hör av er!

För gruppens räkning - Anders Assargård

Sjöbergs Fiske & Kapell



Till Båten

Kapell
Segel
Dynor
Sprayhood
Presenningar
Reparationsarbeten
Tillbehör etc

Till Fisket

Rullar
Spö
Drag- och flugor
Kläder mm

Vi finns på

Finlandsgatan 20
Malmö

Tel 040-96 33 10 - e-mail arne@sjobergskapell.se

Båtplatser mitt i Malmö city! Sommar som vinter!



www.dockanmarina.se
+46 703 40 19 18

Sjöbergss

KAPELL & SPECIALSÖMNAD

KVALITÉ SEDAN 1853

Strandgatan 19 Limhamn - Tel 040-969045

HYR vårt KLUBBHUS

**Fest - Möte - Bröllop - Födelsedag
Barndop - Jubiläum**

Lokalen har plats för ca 40 personer och tillgång till kök

Avgift för hel dag
kl 13.00 - kl 11.00 nästa dag
- 1000 kr för medlem i Kryssarklubben
- 1500 kr för icke medlem
Korttidshyra 2-3 timmar på kvällstid
300 kr för medlem - 500 kr för icke medlem

För mer information
kontakta Hans Sandhagen på
tel 040-41 63 69
eller h.sandhage@gmail.com



Ditt bidrag är välkommet!

Vi tackar för Hans Hartlers fina foto - Moln över Mön

Vid sidan av allfarlederna

Hamnar, hamnar och åter hamnar. Det verkar vara ämnet på allas läppar i Öresundskretsen. För mig som började segla i Östergötlands skärgårdar kan det ibland kännas torftigt. Där kunde man ibland hitta en alldeles egen liten ö, njuta av en god bok, naturen och fågelliv en vecka eller två och reflektera. Måste man då alltid lägga till i en hamn "här nere". Visst inte!

Skallehavn söder om Tærø

är en av mina favoritankarplatser. Utmärkt även om man bara vill övernatta som "mellanlandning" på väg in i Smålandsfarvandet. Inget krångel med att hitta ledig plats eller betala avgifter. Mycket väl skyddad för alla vindar utom möjligen från syd.



Skrueløs i Egense Havn

Att en skruv sitter lös är väl inte så ovanligt i en båt. Kanske inte i någons huvud heller. I vilket fall som helst är det inte kul. Om man känner till att "skruve" på danska betyder propeller blir det genast roligare – eller tristare hur man nu vill se det. Båtnamnet hittade jag i den lilla trevliga hamnen Egense som ligger syd om inloppet till Limfjorden härifrån sett. Norr därom ligger Hals hamn. Där är det ofta trångt och opersonligt. Ett gott tips är därför att i stället välja denna mysiga lilla hamn. Den har ett välrustat klubbhus som står öppet dygnet runt. Hals ska ni naturligtvis också besöka men dit kommer man lätt med den närbelägna färjan som går ofta.

På min hemsida [albin57se/upplevelser](#) kan ni läsa mer om mina upplevelser och få tips.

Örjan Kärrsgård

Ett sommarminne

från Yvette, Christian och barnen Celine och Steven. I förra numret berättade vi om vår resa till Rügen - nu fortsätter vi vidare mot Polen.

Poleneskader

Vilken fantastiskt välorganiserad resa! Vi som aldrig seglat med eskader tidigare fick uppleva saker vi aldrig hade upplevt om vi hade rest på egen hand.

Första anhalten i Polen var Świnoujście, en kuststad med hamnen belägen strax in i floden Świna, en dagsetapp från Sassnitz. Seglingen dit från Sassnitz bjöd på varierande förhållanden, allt från nästan stiltje till en front som drog förbi med kraftiga vindar och vågor. Vi kryssade oss fram mellan hundratals utlagda fiskeflaggor, alldeles för många att hålla koll på, och till slut gav vi upp försöken att undvika dem och bara seglade igenom, vilket gick bra det också. Småbåtshamnen i Świnoujście ligger som i en ficka på ena sidan av floden. På andra sidan ligger de stora handelsfartygen och lastar och lossar. Vi låg i ett lugnt och lummigt område invid en park, på gångavstånd till centrum (25-30 min promenad). Hamnen erbjöd cykeluthyrning vilket kan vara värt det, särskilt om man ska fylla på matförråden - närmaste matbutik (Lidl) ligger cirka 10 min promenad bort. Hamnen har även ett par restauranger som jag inte kan säga så mycket om eftersom vi inte åt där. Vi tog bara varsin öl. Vi tankade inte heller här. Det verkar inte finnas någon fast tankanläggning utan en tankbil kommer med diesel ett par gånger i veckan.

Eskaderdeltagarna gick nästa dag en kort guidad rundtur. Stadens centrum består av en mix av gammalt och modernt med en oerhört kosmopolitisk atmosfär. Utmed strandpromenaden (en lång gågata bakom bebyggelsen närmast stranden) finns det hundratals butiker, caféer, barer, restauranger, kiosker och pubar. Den 5 km långa sandstranden är Polens bredaste naturliga sandstrand (uppåt 70 m bred), med klart och långgrunt vatten och som en familj med barn var det där vi tillbringade det mesta av vår tid. Stranden var full av solbadande semesterfirare och erbjöd många aktiviteter. För barnen fanns ett antal strandaktiviteter att välja mellan och våra tyckte bäst om hinderbanan (en liknande hinderbana har funnits på Ribersborgsstranden i Malmö de senaste två-tre åren och är omåttligt populär). Vid varje nedgång till stranden stod stånd som erbjöd allt från stekta äpplen, friterade munkar och grillad korv, medan det på själva stranden fanns ett antal strandbarer. Kaffe var dock inte lätt att hitta eftersom alla strandbarer visade sig vara cocktailbarer som endast erbjöd drinkar och glass. Kaffet fick vi vänta med tills vi kommit tillbaka upp på strandpromenaden igen.



Deltagande båt med eskaderflagga



Polens bredaste sandstrand – den är välbesökt och erbjuder fantastiskt fin sand med klart, långgrunt vatten.



Glassen är smal och hög!

Polsk matkultur

Eskaderledarna och många eskaderdeltagare hade besökt Świnoujście flera gånger tidigare och gav oss många bra tips och rekommendationer på maträtter och saker att göra. Polen är vida känt för sin kafékultur med stora läckra tårter och bakelser. Glassen i Polen är speciell - hög och smal och ringlande och en annan specialitet är nyfriterade munkar. På tal om friterat provade vi även en känd polsk maträtt till lunch, nämligen piroger. Jag trodde ju att de skulle vara friterade eller åtminstone ugnsbakade, men de visade sig vara kokta. Nja, de var rätt vattniga och degiga och föll oss inte riktigt i smaken men vi kan i alla fall säga att vi provat!

På kvällen samlades många av deltagarna och besökte en välrenommerad fiskrestaurang där jag åt saltinbakad fisk. När den serverades fick jag lite av en chock - fisken var dold av ett tjockt och hårt skal av salt som jag bokstavligen var tvungen att slå sönder med en klubba för att komma åt fisken inuti. En extraordinär matupplevelse och en mycket god sådan! Just att prova olika lokala maträtter tycker jag personligen är roligt och intressant och ger en inblick i det aktuella landets matkultur, därför brukar jag alltid passa på att äta lokala specialiteter när jag är utomlands.

Vår andra kväll i Świnoujście var hela eskadern inbjudna till den lokala segelklubben Fyra Vindar för grillning och samkväm. Här grillades polska korvar inklusive "blodkorv" som jag tyckte var riktigt god. Svårt att beskriva smaken, men den har inga som helst likheter med svensk blodkorv eller blodpudding. En mycket trevlig kväll med sång och gitarrspel och där vi lärde känna de andra deltagarna lite bättre.

Kamien Pomorski

Följande dag avgick eskadern mot Kamien Pomorski i svag vind som dessutom mötte oss rakt i fören. Alltså blev det motorgång hela vägen. En kortare etapp på tre och en halv timme till Dziwnów där vi fick lov att vänta på broöppning. Vi lade oss tillfälligt i en hamn där och lagade till en snabblunch innan vi kunde fortsätta uppför floden Dziwna till Kamien Pomorski. I Kamien hade vi lämnat det "moderna" Polen bakom oss och hamnat rakt i historien.

I Kamien Pomorski la vi till vid den moderna småbåtshamnen och välkomnades av självaste borgmästaren som bjöd in oss som VIP-gäster till den internationella orgel- och kammarmusikfestivalen i stadens katedral. Ett årligt återkommande evenemang som samlar musikälskare från hela världen. Katedralen är en viktig samlingspunkt och började uppföras i slutet av 1100-talet och dess stora, magnifika orgel - som är huvudattraktion för festivalen - är från 1669. Vi fick berättat för oss att den sista arvfursten i Pommern byggde den som ett monument, ett livsverk, något som han skulle bli ihågkommen för, innan han var tvungen att ge upp sitt land. Orgeln var enorm för sin tid: 13 meter bred, 9 meter hög och med 2660 pipor och väldigt praktfullt dekorerad (jämförelse: moderna orglar har cirka 3000 pipor). Dessutom fick vi en guidad rundtur av chefen för det lokalhistoriska muséet i Kamien och fick veta mycket om området historia vilket var väldigt intressant.



Polska piroger är kokta degknyten med olika fyllningar.



Maten serverades med en klubba för att slå sönder det hårda ugnsbakade saltskalet runt fisken. Gott var det och väldigt stora portioner!



Eskaderdeltagare på grillkväll hos segelklubben Fyra Vindar i Świnoujście.

En händelse som uppmärksammades globalt var när en "vampyr" hittades här, vilket resulterade i stora löpsedlar i världspressen. Muséet har fått både lokala och EU-bidrag för sitt arbete med att finna, tolka och återberätta områdets lokala historia och det märktes tydligt att chefen "brann" för sitt arbete.



På kvällarna grillades det vid marinan (som även hade två restauranger) och vi underhölls med sång och musik och umgicks med andra eskaderdeltagare. Marinan ligger i centrum av gamla stan men det fanns inte särskilt många butiker i stan. Vi hittade en mindre mataffär som var öppen. Däremot fanns restauranger med mycket god mat - fisken kan särskilt rekommenderas.

Diesel fanns inte heller utan många tankade vid flodmacken i Dziwnow. Själva eskadern avslutades med en optimistjolleävling för alla som ville vara med och många deltog under skratt och glada miner. Dagen efter skingrades alla deltagare åt olika håll, en del fortsatte vidare i Polen, andra åkte hemåt och vi seglade till ön Usedom och sedan tillbaka till Rügen (fortsättning följer...)



Gemensam grillning varje kväll.



Eskadern avslutades med en tävling: optimistjollesegling

SYDSEGEL

VI TILLVERKAR ALLT FRÅN SEGELTAK TILL KOMPLETTA SEGELSTÅLL. SYDSEGEL HAR SOM AFFÄRSIDÉ ATT KUNNA ERBJUDA TOTALLÖSNINGAR FÖR DIG SOM BÅTÄGARE. DETTA INNEBÄR TILLVERKNING AV MÅTTBESTÄLLDA SEGEL, KAPELL OCH DYNOR.

RIGGVERKSTADEN ÄR YTTERLIGARE EN SERVICE MED MÖJLIGHET ATT PRESSA ALLA VIRETERMINALER UPP TILL 8 MM. DU KAN OCKSÅ FÅ HJÄLP MED NY RIGG OCH ALLT SOM SELDEN MAST TILLVERKAR. FÖRSÄLJNING OCH SPLITSNING AV LINOR FRÅN ROBSHIP INGÅR OCKSÅ I SERVICEN.

VÄLKOMMEN IN I VERKSTAD & BUTIK I SÖDRA FISKEHAMNEN PÅ LIMHAMN. FÖR ATT ÖKA TILLGÄNGLIGHET OCH SERVICE ÖNSKAR JAG ATT DU RINGER FÖRE BESÖK.

SYDSEGEL

070 322 53 93 info@sydsegel.se
SÖDRA FISKEHAMNEN PÅ LIMHAMN



Kamien Pomorski har varit huvudstad i furstendömet Pommern, som år 1648 delades upp mellan Sverige och Brandenburg vid det trettioåriga krigets slut. Kamien blev svenskt, övertogs senare av Brandenburg (1670-talet) och ännu senare av Preussen (1800-tal), som sedermera blev en tysk provins. Under 1900-talet var därför hela området i nuvarande västra Polen tyskt men tillföll det nya Polen (vars gränser ritades om) efter andra världskrigets slut (Kamien Pomorski hette Cammin och Świnoujście hette Swinemünde då de låg i Tyskland). De tyskar som då bodde här fick lämna allt och fly (eller tvångsflyttades) västerut och området tömdes på folk. Samtidigt ockuperades den östra delen av dåvarande Polen och införlivades i Sovjetunionen, och de polacker som bodde där flydde i sin tur också västerut. Många hamnade här, långt ifrån sina hem, på en ny plats utan tidigare anknytning. Jag frågade vår guide om några tyskar hade stannat kvar här i sitt (forna) hemland och ifall de båda nationaliteterna skulle ha kunnat samexistera, eller försvann verkligen varenda människa? Var verkligen området helt tomt på folk? Jag fick till svar att tyskarna hade skändat landet och dess folk så mycket under andra världskriget att hat var det enda som fanns kvar. Därför existerade endast svart eller vitt, utan kompromisser. Alla tyskar försvann, inte en enda blev kvar. Det samma gällde östra Polen då Sovjetunionen tog över, där flydde folk hals över huvud för att undvika det grymma ryska väldet, och de transporterades hit, till detta övergivna landområde. Tur att världen (eller åtminstone Europa) idag är en betydligt fredligare plats. Idag lever området kring norra östersjökusten på turism, med i första hand polska och tyska besökare och många polacker talar därför tyska idag.



*Havets läckerheter
till delikata priser!*

Nyrökt fisk varje dag, färsk fisk, nykokta skaldjur, delikatesser, servering och annat gott därtill!



Lomma hamn
Tel 040 411010 - www.fiskboden.se



Södra Fiskehamnen Malmö
Tel 040 152470 - www.limhamnsfiskrokeri.se



Sellpowerkväll fyllde klubbhuset

Hur väljer man rätt batteri till båten?

Ja, det är ju frågan alla ställer sig. Särskilt i dessa tider då det skrivs om elbilar, laddstationer och litiumbatterier i näst intill varje tidning. För oss båtägare är det många gånger svårt att veta vilket batteri man ska välja Bly, AGM, GEL eller vägar man satsa på litium?

Andreas Ekberg föreläste om ämnet för att ge oss lite mer kunskap gällande de olika batterityperna.

Andreas driver SellPower Nordic AB sedan snart 10 år och har arbetat med bly och litiumbatterier i närmare 15 år. SellPower Nordic AB levererar "Smart strömförsörjning" och säljer solceller, laddstationer, batterier, laddare och elverk.

- Vi säljer mycket av våra produkter till elinstallatörer och elgrossister och vinner ofta förtroendet från våra kunder genom vår kunskap och genom att bygga koncept där vi kombinerar solceller, elbilsladdning och energiförvaring. Vår marina del av företaget jobbar med systemleveranser till varv och installatörer och sortimentet består av allt från landströmskabel till elverk. Vi hjälper kunderna att skapa en oberoende strömförsörjning i båten helt enkelt, säger Andreas

Blybatterier

När vi som båtägare skall byta blybatterier i båten finns det en hel del alternativ att välja mellan. Fördelen med alla valmöjligheter är ju att det finns alternativ i flera olika prisklasser men vilket är det bästa valet? Idag kan vi välja mellan följande alternativ:

Bly-Syra batterier

Pris per Ah: 13–15 kr

Antal laddcykler: 150 - 300

Snittlivslängd: 2–3 år

Bästa egenskap: Bra starteffekt (CCA)

Gelbatterier

Pris per Ah: 45–55 kr

Antal laddcykler: 900 - 1000

Snittlivslängd: 8–10 år

Bästa egenskap: Underhållsfritt & erbjuder många laddcykler

Standard AGM

Pris per Ah: 30–40 kr

Antal laddcykler: 350 - 500

Snittlivslängd: 5–6 år

Bästa egenskap: Underhållsfritt & bra starteffekt (CCA)

AGM DeepCycle

Pris per Ah: 35–40 kr

Antal laddcykler: 700–950

Snittlivslängd: 8–10 år

Bästa egenskap: Underhållsfritt & erbjuder många laddcykler

Lead-Carbon

Pris per Ah: 60 – 70 kr

Antal laddcykler: 1200 - 2000

Snittlivslängd: 10–12 år

Bästa egenskap: Snabb återladdning & extremt många laddcykler

- När man väljer blybatterier till båten tycker jag att man först ska fundera över en budget, hur mycket underhåll man orkar med och på hur ofta man vill byta batterierna. Många stirrar sig blinda på antalet cykler som batteriet erbjuder men ställ dig frågan hur många cykler du gör av med per säsong. En cykel i ett blybatteri räknas från fulladdat ner till 50% och upp igen. Drar man t ex bara ut batteriet till 25% och laddar upp igen, räknas det som en halv cykel osv. De flesta gör inte av



med så många cykler som de tror per säsong. Oavsett vilket blybatteri du väljer så pågår det alltid en kemisk reaktion inne i batteriet. Det gör att batteriet åldras även om du inte använder det, så varför köpa tex ett lead-carbonbatteri med 2000 cykler om du bara gör av med tex 60 cykler per säsong? Batteriet kommer att "dö" av ålder innan du har gjort åt alla cykler. Det är även viktigt att använda rätt batteri till rätt sak. Tänk därför på att välja ett cykliskt batteri som förbrukningsbatteri, och ett batteri med hög starteffekt (CCA) till start av motor, elvinsch bogpropellern, säger Andreas.

Litiumbatterier

Under senare år har det blivit allt vanligare med litiumbatterier i båtarna. Jag gick under mitt föredrag igenom olika cellkonstruktioner och förklarade att olika kombinationer av litium och andra metaller skapar battericellens egenskaper. De kombinationer som väger minst och som är mest energitäta är också de som är mest riskabla att hantera. Som tur är använder de flesta leverantörerna i marinbranschen den säkraste batterikemin som finns att tillgå. Den heter Litium-Järnfosfat (LiFePo4) och till skillnad från de andra litiumkombinationerna så brinner inte litium-järnfosfat med öppen låga och de går att kyla ner med vatten. Järnfosfatbatterierna kan dock bli 300 grader varma om man råkar få en så kallad termisk rusning i batteriet så det gäller att välja ett batteri med bra kontrollelektronik enligt Andreas.

Fördelarna med litiumbatterier är många. Förutom en livslängd på i bästa fall 15–20 år och att man sparar vikt så kan många av batterierna laddas otroligt snabbt. Uppladdningstiden styrs av vilken celltyp som batterierna är byggda av. De billigare batterierna på marknaden byggs av fyrkantiga litiumceller. Den fyrkantiga cellkonstruktionen gör att värmen som utsöndras vid laddning och urladdning värmer upp batteriet som ett element. För att inte temperaturen ska komma för nära temperaturen då termisk rusning uppstår begränsas laddströmmen (A) till 30% av kapaciteten. Uppladdningstiden för litiumbatterier beräknas linjärt vilket innebär att dessa batterier som snabbast kan laddas upp på 3 timmar.

Ett batteri med rund cellkonstruktion absorberar värmen bättre

re vilket gör att du kan ladda batteriet med 100% av kapaciteten, vilket innebär en uppladdningstid på 1 tim. Batterier med rund cellkonstruktion är dock i regel ganska så mycket dyrare än ett batteri med fyrkantiga celler.

- En intressant del är även möjligheten att serva sitt litiumbatteri. De flesta av de fabriker som finns på marknaden idag har elektronik som är gjuten i själva batterikapslingen. Ett kvalitetsbatteri kan erbjuda kunden upp till 5000 laddcykler och litiumbatterierna åldras inte då de inte används så som ett blybatteri gör. Den elektronik som finns i de batterier som har intern kontrollelektronik (BMS) riskerar ju att gå sönder efter ett antal år. Därmed inte sagt att laddcyklerna är slut i battericellen. Det finns några leverantörer på marknaden som erbjuder batterier som man kan öppna upp och byta elektroniken på. Möjligheten till service gör att batteriet skrotas först när laddcyklerna är förbrukade och inte när en elektronikkomponent på kretskortet lägger av.

Ett litiumbatteri med intern kontrollelektronik har naturligtvis en viss internförbrukning även när det inte används. Det är därför viktigt att välja ett litiumbatteri där man kan stänga av kontrollelektroniken vid tex vinterförvaring. De flesta litiumbatterier har ett djupurladdningsskydd som stänger av batteriet när det är urladdat till 80 eller 90%. Kontrollelektroniken ligger ändå aktiv på många modeller vilket ökar risken att internförbrukningen laddar ur batteriet ner till 1V. Händer detta kan batteriet i värsta fall vara förstört, så möjligheten att kunna stänga av batteriet är viktig.

Det finns idag mängder av leverantörer på marknaden som alla säljer det bästa batteriet. Prislappen för ett 12V 100Ah kan variera från mellan 7 000 kr – 30 000 kr, så frågan är vilket batteri som man skall välja?

Man får alltid vad man betalar för, men jag tycker att man skall fokusera på funktioner som möjligheten att serva och stänga av batteriet, möjligheten att installera batteriet utan att ändra för mycket på det befintliga elsystemet och säkerheten. Välj ett litium-järnfosfatbatteri med bra elektronik och som är vibrations testat. Köper man ett dåligt blybatteri så får man i värsta fall byta nästa säsong, men köper du ett dåligt litiumbatteri så kan det gå riktigt illa.

Tror du att din dieseltank är fri från bakterier?

Var inte så säker på det!

Undersökningar visar att **så lite som 1 mg. partiklar /100 ml bränsle** förorsakar filterproblem, förlorad motorkraft, ökad bränsleförbrukning samt risk för maskinsador.

Hur undviker du det här?



Segelbåtstankt.



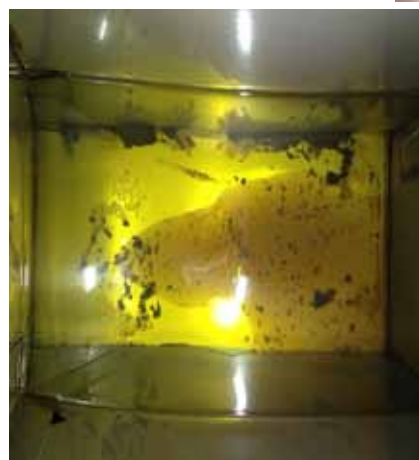
Från husbil.

Genom att använda **Bio-Protect** som fick betyget **"Bäst i test"**

av nio testade medel mot bakterietillväxt i diesel.

Hör av er så skickar vi testen.

Reservelverk, husbilar, fritidsbåtar, samt olika typer av lantbruks-och andra maskiner eller bilar, som står oanvända under längre perioder är speciellt utsatta.



Motorbåtstank.



Motorbåtstank.



9 mån. efter rengöring.

Hur löser du de här problemen?

Genom att öppna tankarna, rengöra dem och montera någon av våra rostfria manluckor.



Vill du inte göra jobbet själv så gör vi det åt dig. Vi öppnar tankarna, rensar dem och monterar de manluckor som krävs.

Är din diesel förorenad av smuts eller vatten?

Vi kan filtrera den ner till 1 mic. och ta bort vattnet.



Kronobryggan AB

www.kf-maritim.se
Tel. + 46(0)734416300 Email kf.ab@landskrona.net



En Mycket Nyttig Kväll



Kvällen i vår klubbstuga handlade om första hjälpen och hjärt-lungräddning. Vår duktige ledare hette Bodil och kom från Röda Korset. Hon visade och vi övade. Vi övade på varandra och på dockor, som Bodil hade med sig. Det handlade om hur man handskas med en medvetslös person, hur man kontrollerar livstecken, hur man stoppar blödningar, åtgärder vid luftvägsstopp och mycket mer.

Vi fick också lära oss hur man handskas med hjärtstartaren, som finns i vårt klubbhus. Den är delvis självinstruerande, men man måste tänka på en rad saker när den ska användas. De 3 timmarna som kursen tog utnyttjades mycket effektivt, och vi gick alla därifrån fyllda med kunskaper som är nyttiga att ha men som vi hoppas vi aldrig behöver använda.

Anders Assargård

Aktivitetsanmälan på nytt sätt

Vi kommer i fortsättningen att skicka en länk i inbjudan där man direkt kan anmäla och betala till aktiviteten.

Länken går till SXX och man kan välja att betala med kortkort eller mot faktura.

Fördelen är bl a att vår skattmästare kan bokföra en verifikation per aktivitet istället för en på varje inbetalning. Just nu är den nya tekniken på försök och en utvärdering kommer att göras.

"Köp och sälj
båt tryggt!"

Erik, världsmästare på väg mot
toppen i F1, kund och en av våra
247 000 delägare.



LADDA NER VÅR KÖP & SÄLJ GUIDE

- ✓ Råd vid köp och försäljning
- ✓ Gratis köpekontrakt för båt
- ✓ Marknadens högsta ersättning vid köp och säljtister*
- ✓ 500 kr i självriskbonus till köpare*
- ✓ Certifikat med skadehistorik*

*för dig som har din båt försäkrad hos oss

www.svenskasjo.se/kop-och-salj-bat



Vi följde traditionen och ordnade en mycket välbesökt jullunch i klubbhuset. Det mesta av maten hade medlemmarna lagat själva. Kerstin Dahlström och Dag Svensson hjälptes åt i köket.

Rätt tack!

Efter Limhamns hamnfestivalen 2019 skrev jag en Tacklista till våra donatorer, där det uppstod ett fel. Kameraverkstaden ska vara **Kamerateknik** men adressen är fortfarande Holmgången 23 A .

Conny Wallin – Ansvarig för Hamnfestivalen



Ordföranden tackade avgående Anders Lövgren och Bo Kennedy

Öresundskretsens Årsmöte

hölls den 20 november i Lomma och lockade ett 40-tal deltagare.

Undertecknad ledde mötet. Verksamhetsberättelser och ekonomiska redovisningar genomgicks och godkändes. Kretsen har god ekonomi och medlemsavgiften förblir oförändrad. Man noterade att vår medlemstidning "Sydpricken" kostar, men man anser att den är uppskattad och viktig för våra medlemmar.

Skattmästaren Bo Kennedy och revisorn Anders Lövgren avgick och till ny skattmästare valdes Slawomir Skowronski och till revisor valdes Per Tistad. Jag hälsade de nyvalda välkomna och Bo Kennedy och Anders Lövgren blev avtackade på mötet.

Efter årsmötet delades det ut bronsplaketter till Kent Danielsson och Birgitta Porutis för deras arbete för kretsen. Båda borde fått plaketten långt tidigare, då de har arbetat för kretsen i många år. Ytterligare en bronsplakett delades ut till Adrian Lundgren för genomförandet av 24-timmarssegling.

Ordföranden tackade alla för ett trevligt årsmöte med god stämning. Därefter bjöd kretsen alla närvarande på räksmörgås.

Gert-Ove Nilsson - Ordf. i Öresundskretsen

Foto Rolf Odseilius



Adrian Lundgren för genomförandet av 24-timmarssegling.



Kent Danielsson

STYRELSEN vald 2019

Ordförande

Gert-Ove Nilsson - gert-ove-nilsson@telia.com
Mobil 0705 91 61 68

Vice ordförande

Olle Svård - Båttekniska kommittén/Miljökommittén
olle_svard@hotmail.com - Mobil 0704 56 66 66

Sekreterare

Pelle Allroth
paallroth@gmail.com - Mobil 0702 46 45 46

Vice sekreterare

Staffan Ranebo
staffan.ranebo@mail.com - Mobil 0706 52 40 36

Skattmästare

Slawomir Skowronski
skowronski@itplus.se - Mobil 0701 76 65 10

Ledamot

Christer Böös - Eskaderkommittén
christerboos@gmail.com - Mobil 0761 18 38 75

Hans Sandhagen

- Klubbhuskommittén
h.sandhage@gmail.com - Mobil 0761 39 63 69

Anders Assargård

- Program- o utbildningskom.
a.c.assar@outlook.com - Mobil 0739 08 66 53

Rolf Odseilius

- Kontaktperson -
sammankallande redaktionskommittén
rolf@odseilius.se - Mobil 0705 58 10 85

Suppleant

Anny Nilsson - Hamn o Farledskommittén
anny-nilsson@telia.com - Mobil 0705 91 61 68

Kerstin Dahlström

- Marknadskommittén
kerstin.kd.dahlstrom@gmail.com - Mobil 0709 13 19 26

REVISORER

Per Tistad

per.tistad@telia.com - Mobil 0708 47 21 23

Martin Philip

martinph45@gmail.com - Mobil 0707 23 12 12

Revisorsuppleant

Ronny Thorn

ronny.thorn@lantmannen.com - Mobil 0705 21 80 67

VALBEREDNING

Dag Svensson

dag.r.svensson@gmail.com - Mobil 0730 61 35 70

Conny Wallin

conny-w@hotmail.se - Mobil 0706 43 76 25

Bo Andersson

bo.andersson43@hotmail.com - Mobil 0723 33 12 24

Bengt-Åke Jönsson

gladius.limhamn@gmail.com - Mobil 0705 17 18 38

Ny skattmästare - Slawomir Skowronski

Han är den nyvalde skattmästaren som ska hålla stenkoll på Öresundskretsens ekonomi. En viktig uppgift som kräver en hel del. Slawomir seglar en Bawaria 33 tillsammans med sin fru och favoritmålet är oftast Polen - som han varmt rekommenderar. Slawomir har jobbat hela livet med ekonomi och har varit medlem i Kryssarklubben sedan 2006. Han har två passioner i livet - segling och glass.



Pantaenius allriskvillkor –
vad som än händer!



Med Pantaenius som partner har du det bästa tänkbara skyddet för dig och din båt. Du har alltid fast försäkringsvärde och aldrig åldersavskrivningar. För många skador har du inte ens en självrisk.

**PANTAENIUS**
Specialist på båtförsäkringar

Marstrand · Tel. 0303 44 50 00 · pantaenius.se

NYBODER

Alla som har rört sig i Köpenhamn har säkert flera gånger passerat den pittoreska stadsdelen Nyboder med sina typiska gula radhus. Stadsdelens historia fick vi livfullt lära oss vid ett mycket intressant besök en lördag i november. Vår guide berättade mycket entusiastiskt om hur bristen på bostäder för flottans personal medförde att Christian IV år 1631 föreslog riksrådet att flottans personal skulle samlas i ett område mellan Højbro Plads och Holmens kanal.

Det var så det började. Hela området var avskilt från resten av staden och husen byggdes med bara en våning. Alla hade flottan som sin arbetsplats antingen som varvsarbetare eller som besättning på fartygen. Lägenheterna var små och ursprungligen på 40 kvadratmeter. När bostadsbristen tilltog delades lägenheterna mitt av. Varje familj fick alltså klara sig med 20 kvadratmeter med gemensamt kök med grannen. På innegården fanns grönsaksland och torrass. När dasset skulle tömmas fick nattamannen bära latrinnet genom bostadsrum och kök och ut på gatan (hoppas han inte spillde). Så småningom byggdes det till en andra våning på husen, och antalet bostäder blev alltså fördubblat.

På 1700-talet utgjorde Nyboderne 6% av hela Köpenhamns befolkning och varven på Holmen var stadens största arbetsplats. Man hade sin egen rättsskipning och lagarna, som gällde resten av Köpenhamn, gällde inte här. Alla hörde till flottan och fick rätta sig efter militära regler.

Nyboderne idag har vidgat sin befolkning till anställda i flottan, armén och flygvapnet. Man bor synnerligen nära inpå varandra, och det talas om en speciell Nyboderanda. Man hjälper varandra och har inte så många hemligheter. Lägenheterna hyrs på kontrakt som varar i högst 6 år.

Sedan blev det provsmakning av flera sorters öl, skeppsskorpor och en lärorik frågesport. Så var det lunchdags och plats var bokad på Nyboders Kökken. Krogen var säkert flera hundra år gammal och serverade oss typiska danska rätter vid ett mysigt långbord tillsammans med öl och en lille en. En fin avslutning på en mycket intressant dag.

Text Anders Assargård - Foto Bengt-Åke Jönsson



AIS Class B+, en ny AIS-teknologi

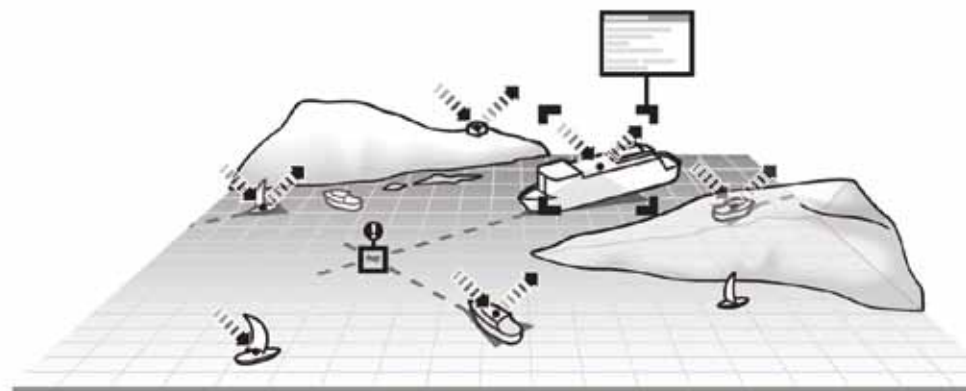
Sammanfattning

Det har kommit en ny AIS-standard som ligger mellan de Class A transpondrar som stora kommersiella fartyg har och de Class B transpondrar som används på mindre fartyg och fritidsbåtar. Skillnaden mellan AIS Class B och AIS Class B+ är att:

- Class B+ transpondrar sänder med högre effekt och har därmed större räckvidd.
- Class B+ transpondrar sänder med högre uppdateringstakt och med samma prioritet som Class A transpondrar.

I praktiken innebär det att Class B+ transpondrar ger en klar fördel om man har en snabbgående båt och rör sig i tät-trafikerade områden, det leder också till att sannolikheten att nå satellitmottagarna ökar, dvs möjligheten att bli sedd överallt på haven. För långsamtgående båtar är skillnaden marginell.

Nedan ges en mer ingående beskrivning både av hur AIS fungerar och vad den nya Class B+ teknologin innebär.



Bakgrund

AIS (Automatic Identification System) har blivit den kanske viktigaste marina säkerhetsfunktionen. Systemet utvecklades ursprungligen som ett anti-kollisions system för kommersiella fartyg där fartyg skulle kunna "se" varandra under alla omständigheter. AIS skickar kontinuerligt ut ett fartygs identitet, position, hastighet och kurs till alla andra fartyg med AIS inom räckviddsområdet. Kombinerat med landbaserade stationer ger detta också möjlighet att trafikleda marin trafik för att minimera riskerna.

AIS ger så stora säkerhetsfördelar att det blev obligatoriskt i hela världen 2002 för fartyg större än 300 ton eller med fler än 12 passagerare att ha en AIS Class A transponder. För mindre fartyg, fiskebåtar och fritidsbåtar, utvecklades AIS Class B med mindre effekt och lägre kostnad som dock också kunde kommunicera på samma nätverk som Class A transponders.

Idag finns AIS på de flesta fartyg/båtar som rör sig på öppet vatten, åtminstone i våra farvatten. Systemet utnyttjas även till personliga AIS SART's som "Man-Över-Bord" system.

AIS används även i bojar o fyrar för att sända ut väder- och trafikinformation. Ytterligare en användning är de fartygsföljningsfunktioner som vuxit fram. Med Marine Traffic, AISLive, Vesselfinder o dyl kan man följa båtar över hela världen. Information går både via de landbaserade stationerna och via satelliter.

Hur AIS fungerar

En AIS transponder består av en GPS-mottagare och en VHF data radio. Transpondern får sin information om position, fart och riktning från GPS-mottagaren och skickar ut den i digital form via två dedicerade VHF-kanaler (161,975 MHz och 162,025 MHz).

För att möjliggöra att många transpondrar kan samverka används Time Division Multiple Access (TDMA). Det är ungefär samma system som mobiltelefoner använder. Transpondern lägger beslag på en kort (26,6 msec) tidslucka där den sänder sin information. Class A transpondrar använder s k "Self Organized" TDMA för att detta ska kunna fungera smidigt vilket leder till att upp till 4500 fartyg kan befinna sig inom räckvidden. Systemet ger själv prioritet beroende på fart och avstånd.

När Class B tekniken utvecklades använder man sig istället av teknologin "Carrier Sense" TDMA, vilket innebär att transpondern lyssnar efter en ledig "tidslucka". Class A transpondrar har alltid prioritet över en Class B transponder. Frekvensen på sändning varierar alltså både med fart och typ av transponder, en snabbgående färja kan skicka ut sin position varannan sekund, medan en långsamtgående segelbåt skickar ut sin position var 30:e sekund.

En annan viktig skillnad mellan Class A och Class B transpondrar är effekten, en Class A transponder sänder med effekten 12,5 W, medan en Class B transponder bara sänder med 2 W. 2 W begränsar en Class B transponders räckvidd till absolut max 8-10 Nm. Det innebär också att Class B transponders oftast inte når satellit-nätet.

Den nya Class B+ teknologin

Den nya Class B+ teknologin kallas ibland Class B SOTDMA eller Class B 5W, men fortsättningsvis i denna artikel använder vi benämningen Class B+. Class B+ ligger emellan Class A och Class B och ger fördelar för en del mindre båtar.

Class B+ transpondrar använder SOTDMA teknologi och har alltså samma prioritet som Class A transpondrar, dessutom så ökar sändningsfrekvensen automatiskt med ökande fart. Detta är en fördel om man har en snabbgående båt och rör sig i starkt trafikerade områden. Exempelvis har en båt som går i 23 knop rört sig 360 m mellan uppdateringarna med en Class B transponder. Med en Class B+ transponder blir uppdateringsfrekvensen 5 s och det blir bara 60 m mellan uppdateringarna.

Dessutom sänder Class B+ transpondrar med effekten 5 W, det ökar både räckvidden och sannolikheten att nå satellitmottagarna.

Jämförelse av AIS-Classer

Funktionalitet

Funktion	Class A	Class B+	Class B
Sändningseffekt	12,5 W (20-25Nm)	5 W (10-12Nm)	2 W (7-8Nm)
Sändningstakt	Upp till varje 2-3 sek	Upp till varje 5 sek	Varje 30 sek
Teknologi	SOTDMA	SOTDMA	CSTOMA
Garanterad tidslucka	Ja	Ja	Nej
Pris (ca) kr	25 000	8 999	6 000

Sänd data	Class A	Class B
MMSI+namn+anrop	Ja	Ja
Position+FöG+KöG	Ja	Ja
Typ av farkost	Ja	Ja
Dimensioner	Ja	Ja
Styrd kurs	Ja	Nej
Svänghastighet	Ja	Nej
Nav Status	Ja	Nej
IMO nummer	Ja	Nej
ETA+Destination+Djupgående	Ja	Nej

Sändningsfrekvens (uppdateringstakt)

Fartygets situation	Class A	Class B+	Class B
Till ankars	3 min	3 min	3 min
FöG 0-2 knop	10 sek	3 min	3 min
FöG 2-14 knop	10 sek	30 sek	30 sek
FöG 2-14 knop o kursändring	3,3 sek	30 sek	30 sek
FöG 14-23 knop	6 sek	15 sek	30 sek
FöG 14-23 knop och kursändring	2 sek	5 sek	30 sek
FöG > 23 knop	2 sek	5 sek	30 sek

Huvuddelen av informationen har hämtats från ett "White paper" som företaget Digital yahts gett ut. Den finns att hämta på <https://digitalyachts.net/2018/11/26/class-b-sotdma/>



Eskader- planering



Programmet 2020

Nytt år, nytt decennium och nya båtlivsupplevelser. Kryssarklubben och Öresundskretsen har en hel del uppslag inför den kommande säsongen.

Pingsteskadern

I vanlig ordning startar vi den första eskadern vid pingst. I år är det inte riktigt samma ansamling av helgdagar som förra året och därmed begränsas turen till Köge som vändpunkt. Hundinge och Ishøj utgör delmål på färden. Starten sker med samling i Limhamn torsdagen den 28 maj. Avslut gör vi i Margretheholm den 3 juni.

Den nybildade kommittén med inriktning på motorbåtar planerar att längre fram presentera något förslag till eskader.

Rikseskadern

I juli klumpar det ihop sig med flera alternativ. Dominerande är Rikseskadern med Nyborg på Fyn som mål. Under fem dagar, den 20-25 juli, är det en rad olika aktiviteter där såsom stadsvandringar, buss-turer, friluftsteater, provsmakningar och lite festligheter. Mer information om detta och vägledning till anmälan finns på SxK Riks hemsida under "Båtliv" och "Eskader" "Rikseskadern 2020 Nyborg". Länkadress <https://www.sxk.se/eskader/rikseskadern-2020-nyborg>

För den som deltar i rikseskadern kan det vara på sin plats att därefter, enskilt eller med en spontant bildad grupp, besöka det sydfynska ö-havet och ev även ön Als på Jyllands östkust. Detta område var planerat för sommare-skadern 2019 men blev då inställt pga hälsohinder på fyra av de fem anmälda båtarna.

Poleneskadern

Under juli planerar kretsens systerförening YKPS i vanlig ordning en eskader till Polen som i år går till Darlowo ca 30 nm öster om Kolobrzeg. Temat för eskadern är Erik av Pommern, född och begravd i Darlowo, som var kung av Sverige, Norge och Danmark under 40 år på 1400-talet. Eskadern beräknas starta i Falsterbokanalerna omkring 12 – 13 juli. YKPS återkommer längre fram med mer detaljer och Öresundskretsens medlemmar är välkomna att delta.

Ett 10-tal båtbesättningar i Öresundskretsen har startat en diskussion om att segla till Skottland. Upprinnelsen är krets-föredraget i höstas om sex båtar från kretsen som 2008 deltog i the Classic Malt Cruise med bl a besök hos ett antal kända whiskey-destillerier. Nu verkar det mer vara att segla på Skottlands västkust i allmänhet som är mer intressant än att delta i själva "malt cruise". Några planerar besöka Skottland redan i år och i en del fall ev först nästa år. Gruppen försöker också få kontakt med fler som är intresserade att segla till Skottland i andra kretsar inom Kryssarklubben. Vill man delta i själva "malt cruise" pågår den under andra halvan av juli i ca två veckor och omfattar bortåt 250 nm. Resan till cruisets startpunkt är från Öresundsområdet ca 700 nm och sedan är det lika långt tillbaka.

Ut i det blå

Under eftersäsongen, vanligtvis i samband med kräftperioden brukar Öresundskretsen ha en "Ut i det blå"-träff. En sådan aktivitet planeras även i år och kommer att aviseras en bit in på seglingssäsongen.

Frågor, önskemål, kontakt med skottlandsgruppen eller annat om eskadern nu och framöver kan ställas till christerboos@msn.com.

NYTT FÖR I ÅR

SERIEPRODUCERADE DYN SATSER FÖR BLA.

BALLAD OCH BAVARIA



Serietillverkade kapell

Vi har mallar till de flesta båtmodellerna tillverkade efter sekelskiftet av Bavaria, Jeanneau, Beneteau, Dufour, Delphia, Hanse, Ballad och Elan. Även till Albin Cumulus samt olika modeller av Maxi.

Till dessa gör vi rostfria bågar och syr tyget i som sedan skickas till dig för självmontage. Monteringsanvisningar medföljer givetvis

vår verkstad



Polermedel för fönster

Nu i större förpackning 249:-

Räntefri avbetalning

Till våra svenska kunder kan vi nu erbjuda räntefri avbetalning på våra kapell genom Wasa Kredit.



Skicka in Nu!

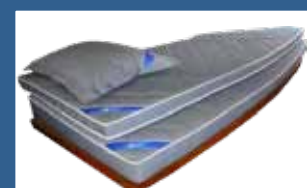


Kapelltvätt Impregnering

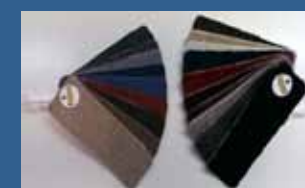
Vi utför effektiv & skonsam handtvätt av kapell. Samtidigt ser vi över bl.a. sömmar, rutor, dragkedjor m.m. och rådgör med Er vad som skall åtgärdas i år.

Vi rekommenderar en översyn vart annat år.

Då håller man kapellet fräscht och helt i många år.



Formsydda madrasser.
Beställ bädd/resårmadrasser
Så kan Ni sova bättre i båten!



Stor sort. kvalitets båtmattor.
Vi skär ut & langetterar
Efter mått & mall.

Skicka in Ert båtkapell Nu, Fri returfrakt!

Göteborgs Madrass & Båtdynor
Victor Hasselbladsgata 11, 421 31 V Frölunda Tel: 031 28 84 50
www.madrassfabriken.se tomas@madrassfabriken.se

Birgittas verkstad

Lagar båtkapell
syr tillbehör, mm

Västra Ansgarigatan 19
216 12 Limhamn

+46704835054

birgitta@birgittasverkstad.se
www.birgittasverkstad.se

Väjnings- regler

- en liten påminnelse

För en trygg och säker sjötur är det bra att veta vilka väjningsregler som gäller till sjöss. Försök alltid att visa hänsyn mot andra och göra tydliga kursändringar så att ingen tveksamhet råder. Här är några förenklade regler att komma ihåg.

Motorbåt och segelbåt på väg att krocka

- Motorbåt väjer för segelbåt som seglar (om segelbåten går för motor anses den vara en motorbåt). Den som hinner i kapp en annan båt ska väja.

Segelbåt och segelbåt på väg att krocka

Den som har vinden in på styrbord (höger) sida har företräde mot den som har vinden in på babord (vänster) sida. Har båda båtarna vinden in på styrbord (höger) sida väjer den som är lovart (närmast vinden).

Den som seglar ikapp en annan båt ska väja.

Motorbåt och motorbåt på väg att krocka:

Båda båtarna ska ändra kurs åt styrbord (höger). På skärande kurser har den båt som kommer från styrbord (höger) företräde. Den som kör i kapp en annan båt ska väja.

Segel- och motorbåtar ska väja för ej manöverdugliga båtar. I trånga farleder har större fartyg företräde om de har sämre manöverförmåga eller är hämmat av sitt djupgående. Det är en oskriven regel att väja för yrkessjöfarten.

Större fartyg meddelar ofta sina avsikter med ljudsignaler vid en manöversituation som kräver uppmärksamhet från andra. En ljudsignal betyder att fartyget girar styrbord (höger), två betyder babord (vänster) och tre att fartyget ska backa.

På Transportstyrelsens hemsida under Sjöfart och fliken "regler gällande sjöfart" finns deras föreskrifter och allmänna råd om sjöväjningsregler.

WE GOT YOU COVERED

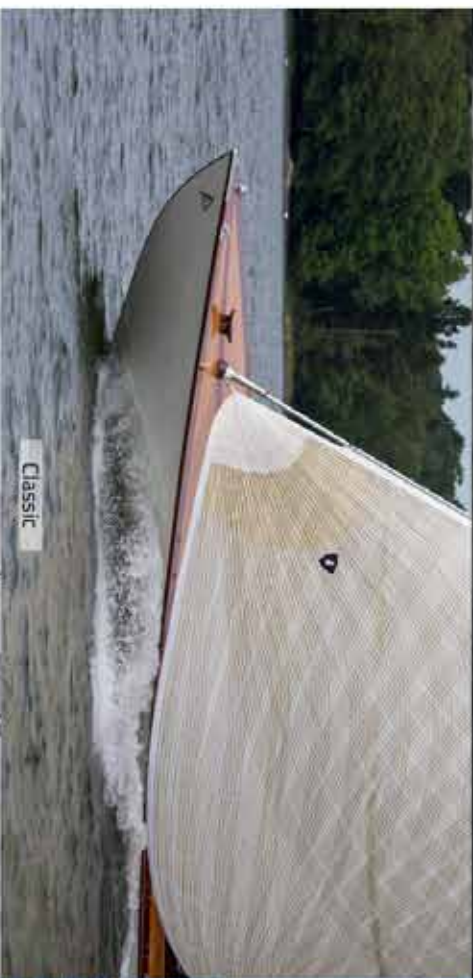
timeless designs since 1964
Piva 345cc



Club



Racing



Classic



Herskröv



Shortboard



Cruising

Gransegel 

Vem du än är, hur du än seglar

Gransegel Malmö, Vagbyrystavägen, Småbåtshamnen Limhamn 040-150028 malmo@gransegel www.gransegel.se