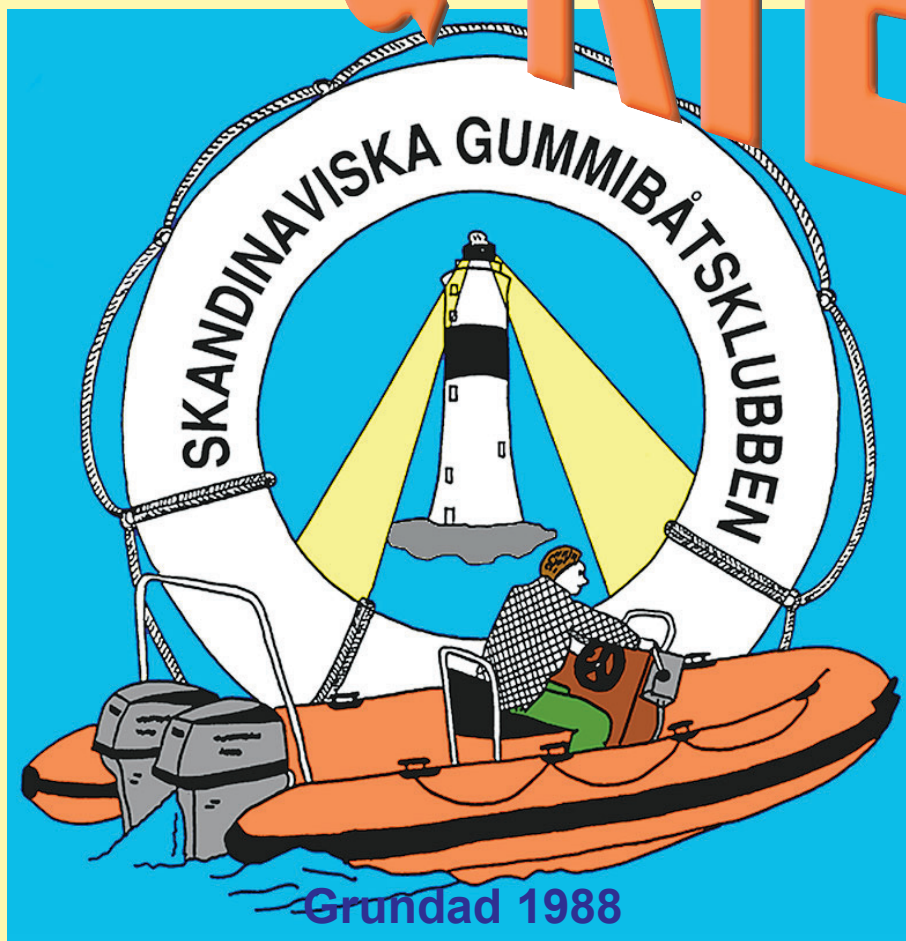


SPECIAL

15 år med SGK

Gummibåtar & RIB



Ett specialmedlemsblad utgivet av Skandinaviska Gummibåtsklubben 1:a uppl. 2002



Skandinaviska Gummibåtsklubben

(Scandinavian Inflatable Boat Association)

<http://hem.passagen.se/sgkrib>

Hej

Här kommer en specialupplaga om Skandinavians kanske mest udda båt-klubb. Vi vill med denna special försöka visa Er som driver sköter, och är medlemmar i en konventionell båtklubb med hamn, klubbhus etc. att det också finns ett annat båtliv – det trailerburna båtlivet.

För Dej som inte är med i någon båtklubb alls, men är på väg in i sjölivet, är detta en bra chans att bli medlem i vår båtklubb.

Ett båtliv som bedrevs mycket starkt på 50-talet var med de så kallade campingbåtarna. Dagens trailerburna båtliv är mycket rörligt och genom att traila båten ett par timmar kommer vi till platser som inte skulle vara möjliga att nå med en ”vanlig” båt.

För vår del handlar det om att traila gummibåtar och RIB, men det finns många andra typer av båtar som lämpar sig för det trailerburna båtlivet. Det finns t. ex. segelbåtar med avtagbar köl som är helt möjliga att traila även om det hos oss här uppe i norr inte är så vanligt som längre söderut i Europa.

Som med nästan allting annat är vi några år efter här uppe på våra breddgrader och det tar lite tid att anpassa ”nyheterna” till det ”gamla”.

Med denna special vill vi berätta om hur fantastiskt ett trailerburet båt-
liv är, men också om de svårigheter vi har eftersom vi inte ”passar in” i systemet.

Tanken med denna specialutgåva från Skandinaviska Gummibåtsklubben är att så många som möjligt skall få möjlighet att läsa den. Så när Du



som fått den i Din hand läst färdigt hoppas vi att Du lägger ut den i klubbhuset så alla Era medlemmar i klubben skall få en möjlighet att ta del av den.

Vi kommer att både risa och rosa i denna trycksak. Jag hoppas på detta sätt få igång en dialog och kontakt med Er som tycker att vi dels har rätt i mycket, men kanske fel i något annat. Det borde bara finnas en sak som är viktig – att ena sjölivet oavsett hur detta bedrivs med motor, segel eller trailerburet. En stark organisation hjälper oss alla.



Fred Lundberg
grundare och ordförande
i SGK

Vilka är medlemmar i Skandinaviska Gummibåtsklubben?

Ja – det är inte så lätt att beskriva kort. Vi har medlemmar från 7 år upp till över 75 år. Det finns medlemmar som i stort sett aldrig stiftat bekantskap med något sjöliv förrän deras medlemskap i SGK. Men den största andelen medlemmar är faktiskt ”gamla sjörävar” som tröttnat på det konventionella sjölivet och vill uppleva något nytt.

Man skulle kanske spontant tro att medelåldern i en sådan här klubb skulle vara mycket låg, men det är den inte. Tvärtom ligger medelåldern alldeles för högt hos oss, som i många andra klubbar, vilket betyder att även vi slåss med problemet att få nya entusiaster till sjölivet. Detta är naturligtvis något vi alla tillsammans måste arbeta med för att få till stånd en ändring.

Att bedriva ett trailerburet sjöliv gör verkligen livet lättare de flesta gånger. Vårutrustningen är oftast undanstökad på en eftermiddag, i sämsta fall kan den ta en dag. Bekymret med

stormskador vid kaj utgör kanske någon promille i vår båtklubb. Stölder och inbrott finns ju i hela vårt samhälle, men kontrollen på båten är så klart betydligt bättre om den står låst och bevakad på egen tomt än om den ligger olåst och obevakad i hamnen.

Detta var bara några få exempel på vad man vinner på att bedriva ett mobilt båt-
liv.

En annan sak är gemenskapen i att ha samma intresse. I vår båtklubb bedriver vi ständigt ”forskning”. Tar vi en titt på våra medlemmars yrkeskategorier är det ett mycket stort spektra, nästan alla yrkeskategorier är representerade i Skandinaviska Gummibåtsklubben.

Det finns inte många ämnen som tilltalar alla, men i den uppblåsbara världen verkar det vara så. Det spelar ingen roll var man kommer ifrån eller vad man sysslar med i det civila. När vi träffas i klubben står alla på samma nivå med samma intresse och entusi-

as. En annan sak som är ett totalt okänt begrepp hos oss är motsatsförhållandet mellan motorbåtsåkare och de ”finare” seglarna. Bland klubbens medlemmar finns ca 30 % före detta seglare. Runt 15 % av klubben medlemmar har fortfarande sin segelbåt kvar, men har också inhandlat en gummibåt eller RIB.

Man tar helt enkelt segelbåten när man vill bedriva denna typ av båt-
liv, och man tar sin snabba uppblåsbara båt när man vill känna farten i 30-40 knop, sittande 20-30 cm ovanför vattenytan. Två helt skilda sätt att bedriva sjöliv på – den ena inte bättre eller sämre än den andra.

Vi driver vår klubb mycket seriöst och helt utan divalater och gamla fördomar – därför har också SGK blivit uppmärksammade i många andra länder i Europa.

Lite historia om hur det hela började

Då jag 1985 skulle köpa mig en gummibåt, fann jag att ingen av alla de handlare jag talade med visste speciellt mycket om ämnet. På grund av all den förvirring som handlarna utsatte mig för blev det helt enkelt inget båt-köp utan detta fick skjutas på framtiden.

Att inhandla en kvalitetsgummibåt kostar en slant och då vill man gärna köpa så rätt som möjligt från början.

Några år senare, i början av 1988 gjorde jag ett nytt försök. Eftersom jag haft tre år på mig att undersöka marknaden gick det bättre denna gång. Jag köpte mig en 4,80 m lång konventionell gummibåt med aluminiumdurk och en 25 hk utombordsmotor.

Jag tog för givet att andra som också skulle köpa gummibåt hade samma problem med att få korrekt information från sina handlare. Därför grundade jag Svenska Gummibåtsklubben den 10:e oktober 1988. De svenska båttidningarna ställde bra upp på detta och snabbt fick jag in lite blän-

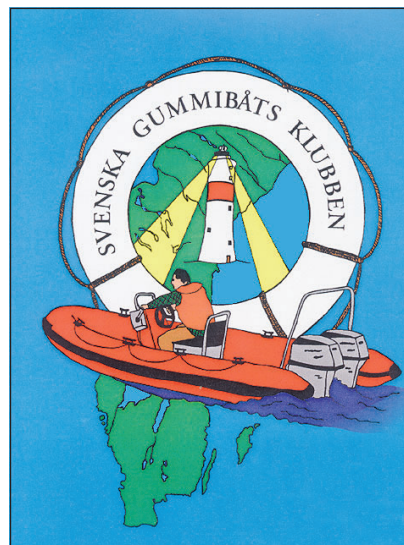
kare i tidningarna om denna udda båtklubbs tillkomst. Efter ett tag började det komma lite medlemmar till klubben och jag fick kontakt med några personer som verkligen kunde detta med uppblåsbara båtar. En av dem hade till och med byggt en själv.

Det var ändå lite trögt i början och jag skrev massor av brev till företag, agenter, ja till alla som kunde tänkas ge ett handtag som hjälp. Det blev runt 900-1000 brev första året!

En av mina ständiga frågor var om de var intresserade av att sponsra vår verksamhet. De flesta kastade sig inte precis över min idé, men efter ett tag började det släppa. Vi har företag kvar i klubben än idag som redan i början ville vara med och hjälpa oss.

Efterhand växte klubben sakta men säkert och det kom intresse även från Danmark och Norge. Istället för att starta upp tre små udda båtklubbar beslöt vi att ha en och den fick sitt nuvarande namn, Skandinaviska Gummibåtsklubben.

Det finns medlemmar från alla våra länder och vår ”längst borta medlem” har vi på Grönland. Idag är klubben sedan många år väl etablerad och vi har kommit för att stanna.



Dåvarande Svenska Gummibåtsklubbens logotype. När det blev Skandinaviska Gummibåtsklubben togs helt enkelt Sverigekartan bort, och båten vändes åt andra hållet.

Är SGK "livlinan"?

Cirka 3 % av klubbens medlemmar är med i SGK på grund av att de av olika anledningar inte vill vara medlemmar i sin lokala båtklubb. Den vanligaste orsaken till att man går ur sin lokala båtklubb är att man tycker att den inte drivs och sköts som den skall.

Genom att då istället vara medlemmar i SGK får dessa personer fortfarande möjlighet att försäkra sin båt i Svenska Sjö, få tidningen "Båtliv" och på samma gång vår egen klubbtidning "Gummibåtar & RIB". Dessutom har man också tillgång till det stora utbud av trycksaks-material som SGK framställer.

Sverige långt fram



Även om det kanske inte är känt för de flesta, så var faktiskt Sverige långt framme när det gällde den uppblåsbara båten. Redan i början av 1930-talet tillverkade Trelleborgs Gummifabrik sina första gummibåtar.

© Copyright

Mångfaldigandet av innehållet i denna medlemstidning, helt eller delvis är enligt lagen om upphovsrätt förbjudet utan medgivande av Skandinaviska Gummibåtsklubbens kansli. Förbudet gäller varje form av mångfaldigande genom tryckning, duplicering, stencilering, bandinspelning etc.

Klubbtidning redan från början

Eftersom vi medlemmar är spridda över tre länder är vår klubbtidning en vital del i gemenskapen. Klubbtidningen är en del av oss allesammans och förhoppningen är att så många som möjligt skall bidra med material så det blir en läsvärd produkt.

Antingen i form av färdiga artiklar, eller tips, idéer etc. Det är bara att slå fast att klubbtidningen blir till vad vi alla tillsammans gör den till. Klubbtidningen är ingen självklar sak att få som medlem – någon/ra måste göra den, och den skall fyllas med innehåll.

Allt arbete i klubben är oavlönat ideellt arbete och ingen ersättning utgår för detta. Rena utlägg ges det ersättning för, i samråd med klubbens kansli.

Redan från starten hade klubben en tidning, eller rättare sagt ett informationsblad. Det har hänt mycket med tidningen genom åren. Från att ha varit 1 st vikt A4 papper, kopierat på en ”halvtaskig” kopieringsmaskin till dagens 20-sida klubbtidning tryckt helt i färg med modern digitalteknik.

20 sidor är maximalt vad den kan innehålla och detta beror på att då kommer vi under 100 gram på Postens portoskala och kan använda oss av det betydligt billigare föreningsportot. Tidning inkl kuvert väger 98 gram – utan frimärke!



Ett av de första medlemsbladen i klubbens begynnelse. På den tiden handlade det verkligen om klipp och klistra i fysisk bemärkelse. Saxen och gummilimmet Fastic var flitigt använda verktyg.

Är Du inte medlem i SGK? Bli det nu!



Efter ett tag gick medlemsbladet över till att bli i A4 och det kopierades på en bättre kopieringsmaskin och bättre papper. Sidorna häftades ihop med en vanlig häftapparat. Det var en bättre produkt men fortfarande kunde man inte kalla det för någon tidning i riktig bemärkelse.

När ekonomin i klubben blev bättre, framförallt på grund av att vi fick fler sponsorer kunde en klubbtidning i dess rätta bemärkelse börja tryckas. Tidningen hade nu betydligt högre kvalitet och var häftad i ryggen som en tidning skall vara. Vi till och med slog på ”stort” med att omslaget var i färgat papper och något tjockare.

Det tog några år, men år 2001 blev vår klubbtidning ”Gummibåtar & RIB” helt i färg och trycks med den modernaste digitaltekniken som finns. Vi är en av mycket få båtklubbar som trycker klubbtidningen i färg och den enda specialklubben i världen för gummibåtar och RIB, som gör det.

Kvaliteten i tidningen är hög och möjligheten att publicera bra bilder blir nu en helt annan. Hög teknisk kvalitet innebär också ett större krav på innehållet. Därför är det viktigare än någonsin, att alla medlemmar och sponsorer ställer sina kunskaper, idéer och sin kreativa förmåga till klubbens tjänst. Allt för att förbättra livet i den upplåsbbara och trailerburna båtvärlden.

1992 blev det Skandinaviska



Efter att ha drivit klubben som Svenska Gummibåtsklubben i några år, kom det nu intresserade från framförallt Danmark, men även från Norge.

Efter lite förberedande samtal med Svend Kukkerig, den danske representanten, beslöt vi att svenskar och danskar (tyvärr kom ingen från Norge) skulle träffas på ön Ven i Öresund för en diskussion om att gå samman i en Skandinavisk gemensam gummibåtsklubb.

Den 27/6-1992 blev denna tur av och efter en mycket fin och givande dag var saken klar – Klubben hade bytt namn till Skandinaviska Gummibåtsklubben, och i och med detta hade det i ett slag gett klubben fler medlemmar.



Fred och Svend diskuterar hur en framtida gemensam gummibåtsklubb skulle kunna se ut.



En strålande dag med solsken och bad. Kunde inte blivit bättre.



Alla gummibåtarna försöker få plats.

SGK har ett omfattande informationsmaterial – här några



Specialen ”Navigation i gummibåtar och RIB” tar upp grunderna i navigering,

då i första hand navigering och tips för små båtar.

En grundläggande information som skall inspirera till att gå vidare med nautiska utbildningar.



Specialen om den då 28-årige läkaren Dr Bombards fantastiska överlevnadsexper-

iment i början av 1950-talet i en 4,80 m lång gummibåt. Genom hans bedrifter blev det en helt ny syn på hur skeppsbrutna har det i en många gånger till synes för-tvivelad situation.



Specialen ”Råd, Tips, Service och underhåll av gummibåtar och RIB” får alla nya

medlemmar. Tidningen innehåller mer än 170 bilder och illustrationer, alla i färg. Här behövs alltid nya idéer och förslag från praktiska livet. Detta är ingen skrivbordsprodukt, utan från verkligheten.



Specialen om gummibåtens historia sträcker sig från år 880 f. Kr. fram till dagens

moderna RIB. Mycket handlar om Zodiac, men även om svensk gummibåts-historia som började redan 1931, när Trelleborgs Gummifabrik levererade de första patrullbåtarna till svenska armén.

1994 SGK in i Svenska Båtunionen

1994 ansökte Skandinaviska Gummi-båtsklubben om att få bli medlemmar i SBU, Svenska Båtunionen. Orsaken var att vi ville vara en del av båtlivet och få tillgång till allt vad det innebär att vara med i en huvudorganisation för det totala båtlivet.

Eftersom vi var den första klubben som ansökt om medlemskap som hade verksamheter i tre länder, ingen egen hamn eller klubbhus så var det inte ens klart att vi över huvudtaget skulle kunna bli medlemmar i SBU?!

Min första tanke när vi direkt stötte på motstånd av rent byråkratiska skäl var att omgående lägga idén åt sidan. Någon mening för oss att vara medlemmar i en byråkratisk stelbent organisation såg jag inte.

SBU:s uppbyggnad är så att den enskilda båtklubben är med i ett båtförbund. Det finns i princip lika många förbund som län i Sverige. Båtförbunden är sedan i sin tur anslutna till Svenska Båtunionen.

Efter lite samtal med SBU kom tanken fram att vi kanske skulle bilda ett eget specialförbund, som skulle vara direktanslutna till SBU. Jag kände att vi inte var mogna i klubben att ta ett så stort steg som att bilda ett eget förbund. Detta skulle innebära allt för mycket arbete och ansvar. Att driva en ideell båtklubb är en sak, men att driva ett förbund kräver en helt annan kaliber och det behövs också ett antal personer som ständigt måste jobba med detta på sin fritid. Få förbund har den ekonomiska möjligheten att ha fast anställd personal på kansliet. Därför behövdes en annan lösning.

Efter ganska mycket ”snack” blev

det så att vi skulle bli medlemmar i ett redan befintligt båtförbund. Eftersom jag själv bor i Skåne blev det naturligt att då ansluta oss just till Skånes Båtförbund.

Eftersom vår udda båtklubb ser ut som den gör med medlemmarna utspridda i tre länder, ingen egen hamn eller klubbhus, innebär det att vi inte kan ta del av allt som görs inom förbundet. En stor del av arbetet handlar om hur hamnar skall skötas, arrenderas, köpas, finansieras etc. En annan är miljöarbetet just i hamnarna.

Som medlem i SBU får alla klubbens medlemmar tidningen Båtliv utan några extra kostnader. En besparing för varje enskild medlem på runt 2-300 kronor om året för att slippa prenumerera på en båttidning. Vi kan försäkra våra båtar i Svenska Sjö som är organisationens eget försäkringsbolag. De är kanske inte det billigaste försäkringsbolaget, men är känt för att betala ut en ordentlig ersättning när skada sker.

Fortfarande är det så och kommer säkert att vara i många år till – Vi skiljer oss från mängden och det finns mycket kvar för oss i SGK att jobba för. Inte minst att förbättra det trailerburna sjölivet, oavsett om man kör omkring med uppblåsbara båtar, eller vanliga plastbåtar. Det finns tyvärr idag ingen annan organisation än Skandinaviska Gummi-båtsklubben som arbetar aktivt för ett bättre trailerbåtliv.

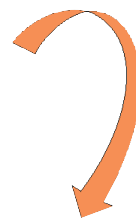
Svenska Båtunionens uppbyggnad



Båtklubben är stommen i organisationen och har ett båtförbund som stöd.



Förbundet tar till vara och för upp klubbarnas intressen på högre nivå till Svenska Båtunionen.



Svenska Båtunionen tar till vara båtklubbarnas och förbundens intressen. Har också den övergripande kontakten med regering och myndigheter.

6 nr om året av Europas största båttidning ingår i Ditt medlemskap!

Eftersom klubben är ansluten till Svenska Båtunionen ingår det också 6 nummer av tidningen Båtliv i Ditt medlemskap utan några extra kostnader.

Tidningen är organisationens egen och Du får den direkt hem i Din brevlåda. Detta gäller alla klubbens medlemmar, även danska och norska.



Saxat ur tidningen "Vi på tv" 1995

Klubben blev uppringd av Svensk TV-2 som frågade om vi kunde ställa upp med en gummibåt till en filminspelning. Som vanligt när det handlar om film och TV-produktioner skall ju helst allting vara gjort igår – denna bransch lider av kronisk stress.

Trots kort tid lyckades vi få fram båt och personal. I tidningen Vi på tv skriver man så klart mest om produktionen, så vi presenterar här lite bilder av SGK:s del i det hela.



Klubbens representant får instruktioner innan tagningen börjar.



Ett problem som vi brottades med var det för dagen otroligt låga vattenståndet. Efter varje scen var det nödvändigt att dra loss Avon Searidern eftersom den kördes upp på stranden fullastad med soldater.

Ribersborgsstranden i Malmö var under många timmar "dränkt" i krutrök. Inlänade militärer stod för detta.

**MARINSHOP MED NYTT & BEG
BÅTAR OCH SERVICE
MOTORER & REPARATIONER
ALLA FABRIKAT.**

VI FINNS MITT I SKÅNE



**KONSERVERING.
VINTERFÖRVARING.**

Hörs Båt & Fritid

Frostavallsvägen i Höör. Tel: 0413-200 25 Fax:200 35



**SUZUKI
MARINE**

**Aldrig sprit i bilen under
färd! Varför då i båten?**



Engelsk specialtidning för RIB

Vill Du verkligen hålla Dig informerad om vad som händer i RIB-världen skall Du prenumerera på RIB-International. Kostar ca 450 SEK per år. En mycket tjock gedigen tidning med mycket hög kvalitet både vad det gäller innehåll och tryck.

RIB International
The RIB Suite Hunter's
Lodge, Kentisbeare
Devon EX 15 2DY, UK
Tel: +44 (0)1884 266100
Fax: +44 (0)1884 266101

Säkerhetsövning 1995

Alla passagerarfartyg måste enligt lag hålla övningar i räddningstjänst.

Sceneriet för övningen gick ut på att brand skulle utbryta ombord på en av SAS katamaraner och besättning och passagerare skulle bli nödsakade att gå i livflottarna. Övningen genomfördes med full båt, det vill säga 90 passagerare, fyra besättningsmän och fyra stewards. De som spelade besättning var personal på andra av SAS katamaraner.

Klockan 10.00 på förmiddagen är Kraka/Wiking på plats i Lomma-bukten där övningen skall hållas. Rök börjar nu välla ut genom dör-rarna och övningen är i full gång. Räddningsflotten åker i vattnet och blåser upp sig helt perfekt.

Normalt sjunker den vita behållaren som flotten ligger i till botten men eftersom detta är en övning och behållarna kostar runt 7.000 kr styck är dessa förankrade i flotten.

Att sjöräddningsövningar behövs är helt klart. Dagens väder är perfekt – vindstilla, varmt och ingen sjögång. Trots dessa förhållanden är det inte helt enkelt för alla att ta sig över räcket, nerför stegen och in i flotten. Man vågar knappt tänka på hur det går i kanske 20-25 meter per sekund, och är det vinter till råga på allt så vill det verkligen till att allting fungerar om man ska klara livhanken.

SGK:s del i det hela var att helt enkelt vara på plats under övningen och därefter skulle den stora otympliga flotten bogseras tillbaka till hamnen.



12.30 var övningen avslutad och flottens fånglina lossades från Kraka/Wiking och överlämnades till oss i gummibåten. Flottens bogserfäste letades upp och vi

kopplade bogserlinan i gummibåten, och så bar det iväg till industrihamnen i Malmö. Peter från Dyk & Flottservice höll koll på bogserlinan så den inte skulle trassla in sig i propellern.

Motorn fick jobba maximalt, att bara få igång en 50 personers flotte med 16 st stora barlastfickor på undersidan är inte det enklaste. Men vi fick igång det hela och snart var vi uppe i den fantastiska farten av 2 knop.

I början fungerade det utmärkt men när vi började närma oss Malmö hamn börjar flotten att få en egen vilja. Flotten är ett stort vindfång och strömmen i Öresund varierar mellan 1-4 knop beroende på var i sundet man befinner sig.

När väl kursen är omlagd tar det ca 3-400 meter innan det över huvudtaget blir någon reaktion. Vi närmar oss hamnen och en skog av bojar och prickar dyker upp. Vi är på väg mot en stor barbordsboj av den där kraftiga sorten som lika väl hade kunnat vara en stridsvagn.

Vi har för en bra stund sedan korrigerat kursen för att inte krocka med bojen men det ser inte bra ut. Utombordaren går på max och gör allt vad den kan, men eftersom strömmen i vattnet förmodligen är minst lika snabb som vi i båten är det nu bara att vänta och hoppas.

Med 5-10 cm marginal glider flotten förbi bojen. Vi hinner dock inte vara glada så länge eftersom vi nu skall över farleden till Malmö hamn. Malmö – Köpenhamn trafikeras av katamaraner som ligger på runt 40



knop i marschfart. Med vår fart som nu är ca 1½ knop kommer vi aldrig att hinna över farleden innan ett nytt gäng katamaraner är på väg in i hamnen.

Vi har dock inget val utan ger oss ut i farleden med extra noga utkik. När vi väl hade fått ett ”flyt” och både båt och flotte var på väg åt samma håll är det dags för de första katamaranerna att skära vår väg. Det skulle vara en katastrof för oss om svallet från katamaranerna skulle träffa oss. Därför går vi ut på VHF:en och talar om vår situation. Alla uppmärksammar vårt anrop och drar omedelbart ner farten, vilket vi är otroligt tacksamma för.

Efter ytterligare en stund är flotten framme vid kaj och vår del är avslutad. Än en gång har jag konstaterat att skolbänken är en sak – verkligheten en helt annan. En mycket trevlig och lärorik dag som alla sjöintresserade borde få uppleva.

Saxat ur "Båtliv" 1996

En båtklubb behöver inte vara traditionell med klubbhus och bryggor. En ensam man och hans intresse för gummibåtar har på åtta år blivit en klubb för likasinnade i tre länder. Skandinaviska Gummibåtsklubben har vuxit snabbt från idé till en riktig båtklubb.



Sällan har vi på redaktionen blivit så uppvaktade av en enda person som när Fred Lundberg i skånska Hörby bildade sin båtklubb. Han formligen tjuvade på alla båttidningsredaktörer i landet om att få in några rader om sitt skötebarn –Skandinaviska Gummibåtsklubben.

Men han gjorde det knappast utan anledning. Det var det effektivaste sättet för Fred att snabbt och billigt få ut budskapet om vad han höll på med.

Från början var han ensam, men idén om en riktig båtklubb fanns där hela tiden.

– Det började med att jag blev intresserad av båtliv, berättar Fred.

– Jag visste snart att jag skulle köpa en gummibåt och åkte runt till olika handlare. Men ingen visste speciellt mycket. Jag kände mig bara förvirrad och sköt båt köpet på framtiden.

Lång båtsäsong

Tanken att skaffa en egen båt låg dock kvar och gnagde i bakhuvudet och 1988 slog Fred till - efter synnerligen moget övervägande.

– Jag köpte mig en Bombard C5 med en 25 hk Nissan utbordare.

Omedelbart startade arbetet med att grunda en båtklubb för andra som också tycker att gummibåtar är oerhört intressanta. Fred kände sig för med folk han träffade och märkte att det fanns ett intresse, men ingen orkade dra igång.

Så det gjorde Fred Lundberg.

En av fördelarna med gummibåt är att båtsäsongen kan bli väldigt lång. De flesta tar hem båten på trailer mellan sina utflykter. Så snart isen släppt och ända fram till att den kommer tillbaka kan man dra iväg till något öppet vatten, sjösätta och så är man iväg.

– Det är den stora finessen berättar Fred. Vi har våra favoritställen, men ofta väljer vi nya platser.

Engelskt besök

Öresund har ofta besök av Fred och de övriga i klubben. Dels för att det passar bra, dels för att de danska medlemmarna kan vara med.

I sommar stundar rena högtidsstunden när den engelska systerklubben BIBOA, kommer på besök. Till midsommarhelgen ska skandinaver och briter förenas i gemensam gummibåtskörning på Öresunds vatten...

Nu är Fred Lundberg framme vid ett delmål. Klubben har knappt 75 medlemmar och verksamheten är i full gång, kanske till och med mer än i många andra båtklubbar.

Från början hette klubben Svenska Gummibåtsklubben. Men efterhand kom det medlemmar i både Norge och framförallt Danmark, så snart skiftades till det mer passande namnet Skandinaviska Gummibåtsklubben.

– Vi är en förening som verkligen har kul på våra träffar. Varken föreningen eller privatpersoner sätter några som helst krav på varandra förutom vad gäller sjösäkerheten - den har högsta prioritet hos oss. På klubbens gemensamma träffar finns alltid en minimiutrustning som måste vara med. Har man inte det får man vackert stanna iland.

– Gummibåtar och RIB är mycket sjövärdiga båtar som klarar mycket mer än vad besättningen gör. Men vi utsätter oss inte för medveten fara bara för det.

Med i SBU

Lika noggrann som Fred är med sjösäkerheten är han med att sköta klubben just som en seriös klubb. När han bildat Skandinaviska Gummibåtsklubben dröjde det inte länge förrän han och därmed ett 75-tal medlemmar knackade på dörren hos Svenska Båtunionen och ville in i gemenskapen. Men riktigt så enkelt är det inte. Båtunionen är som bekant uppbyggd med klubbar, regionala båtförbund och en riksorganisation, där man inte kommer med som enskild medlem förutom i några kända specialfall.

Men Fred gav inte upp för det. I stället funderade han ut olika lösningar. En gick ut på att klubben skulle bilda ett eget förbund efter som den har medlemmar spridda över hela landet. Men lösningen blev betydligt enklare.

– Vi betraktar oss som en vanlig båtklubb nu, trots att vi inte har en gemensam hemmahamn och är anslutna till SBU via Skånes Båtförbund.

Mycket information

De nya medlemmar som kommer till får ett grundligt välkomnande i form av en folder med allt vad man bör känna till om både klubben och hur man sköter och handhar en gummibåt. Allt ifrån hur man kör båten i sjön till hur den ska förtöjas och även förvaras under vintern finns med.

Du som går i tankar att köpa en gummibåt får gärna ta kontakt med klubben för tips och råd. Hör av dig till Fred Lundberg, Äspinge, Falkvägen 642, 242 95 Hörby, tel 0415-941 84. Men se upp! Det kan bli en dyr kontakt. Förmodligen övertalar Fred dig till att snabbt bli medlem och att köpa en egen gummibåt.

Vad är en bra gästhamn?

Vad är en bra hamn för gästande båtar och besättningar oavsett om man kommer landvägen med trailer, eller sjövägen med båt? Vi i Skandinaviska Gummibåtsklubben har lång erfarenhet i båda fallen.

Det finns hamnar där personalen ser gästande båtar och dess besättningar verkligen som sina gäster och tar hand om dem som sådana, men det finns tyvärr också de som ser sina besökare som rena inkomstkällor och en möjlighet att mjölka ut så mycket pengar som det bara går under så kort tid som möjligt.

Första intrycket

När vi kommer landvägen till en hamn är det ganska lätt att nästan direkt avgöra hur hamnens attityd till gäster är.

Det första vi gör är att rekognosera sjösättningsrampen och var vi kan ställa ifrån oss ekipaget bil/trailer när sjösättningen är gjord. I bästa fall kan det finnas en P-skyld var man kan parkera och då är det till att kontrollera ifall man anpassat parkeringen på ett sådant sätt att bil och trailer kan parkeras utan att trailern skall behöva kopplas av från bilen.

Någon skylt som talar om var sjösättningsrampen finns har jag aldrig sett trots att det finns en mycket bra symbol för detta i hamnböcker etc.



Om man kommer till en ny hamn är det inte självklart att veta var sjösättningsrampen finns. Genom en skylt hade det underlättat för gästerna, plus att det hade blivit mindre trafik inom hamnområdet.

I bästa fall finns det personal i hamnen av den trevliga sorten, dem vi i klubben kallar hamnvårdar. I sämsta fall är det en hamnfogde, med betoningen lagd på just ”fogde”.

Hamnvård eller hamnfogde?

Hamnvärden säger oftast ”Hej, vad trevligt att se Er här idag”. Dessa få ”ynka ord” öppnar porten till inte bara en trevlig dag, utan kanske till ett långt och bra förhållande mellan hamnen och dess gäster. Hamnvärden är med vi sjösättningen, pratar båtliv och ser till att allting fungerar vid sjösättningsplatsen och fixar också till en parkeringsplats för bil/trailer ekipaget utan att dessa behöver kopplas ifrån varandra. Om det då är en avgiftsbelagd ramp sker betalning efter sjösättningen och ett kvitto överlämnas för erlagd avgift.

Hamnfogden däremot säger på sin höjd ”Hej” och i samma andetag utan att andas emellan ”det kostar xx kronor att sjösätta och det skall betalas innan sjösättning sker och Ni kan inte parkera här”.

Skulle man drista sig till att fråga var man kan ställa ifrån sig bil/trailer kan man få en plats ”några kilometer” bort på hamnområdet.

När betalningen skett till den bistra hamnfogden slutar den ”sociala” kontakten omedelbart. Pengarna stoppas i fickan och han försvinner på sin cykel till nästa offer.

Vissa hamnar har en mycket strikt ”kajplatspolitik”. Mer än en timme i hamn, då gäller hel dygnsavgift – slutsnackat! Det spelar ingen roll att vi lirkat in våra båtar på en plats som näppeligen någon annan båt skulle kunna använda – det är full dygnsavgift som gäller.

Eftersom vi i vår klubb mest gör dagsutflykter och ligger inte mer än 2-3 timmar i hamn mitt på dagen, känns en dygnsavgift oskäligt.

Det känns inte så motiverat att ligga bredvid en ”lyxkryssare” på 12-15 meter som ligger i hamn 24 timmar, och en gummibåt på 3-6 meter som ligger 2-3 timmar – att då betala samma kajpris.

Hamnfogdens favoritargument för höga avgifter är att vi kan använda toaletter och duschar. Javisst kan vi det. Men oftast går vi till en restaurang på orten och äter och där använder vi i så fall deras toalett. Orsaken är många gånger att hamnens toalett är överbelagd eftersom turistbussar stannar just vid hamnen. Inte kan man stå och vänta på att 50-80 personer skall på toa – och till råga på allt har de inte betalat hamnavgift. Hur löser hamnfogden detta?

Andra hamnar har full förståelse för att vi inte kan acceptera full dygnsavgift för 2-3 timmar i land med våra relativt små båtar som oftast får platser där ingen annan båt kan ligga. I dessa hamnar ligger vi i regel gratis, eller så får vi en hamnavgift som är rent symbolisk.

Detta var bara ett litet smakprov på hur olika sorters båtliv kan krocka med varandra. Jag hoppas att Ni som läser detta tar Er en liten funderare och ser över hur det är hos Er. Vill Ni ha snabba pengar idag och inga gäster i morgon? Eller vill Ni vara en av de ledanda att hjälpa till med att skapa ett starkt gemensamt båtliv?



Idé för skylt

Ett omvänt förhållande

SGK har ingen egen hamn, inget klubbhus eller andra faciliteter som många ”vanliga” båtklubbar har – men vi har en stor kunskap om uppblåsbara båtar och det trailerburna båtlivet som vi gärna delar med oss av – det är vårt sätt att tillföra den ideella verksamheten en bit.

Under ett år ringer ett oräknerligt antal personer (*som inte är medlemmar*) till klubben och vill ha råd och tips. Ett stort antal av dessa personer har redan en annan typ av båt och vill komplettera med en uppblåsbar. Många av är redan medlemmar i en lokal konventionell båtklubb.

Inte skulle vi ha en tanke på att ta betalt för att lämna hjälp till en annan organiserad båtägare.

Eftersom uppblåsbara båtar är en helt annan värld än konventionella plast eller träbåtar blir samtalen många gånger långa. I flera fall varje år hand-

lar det inte bara om ”lite hjälp” som det hette från början – det handlar om ren konsultation om hur man köper, vårdar och handskas med uppblåsbara båtar.

I 99 fall av 100 ställer vi upp på detta utan att på något sätt begära någon ersättning. När någon har ringt flera dagar i sträck så ber vi dem dock att gå med i klubben för att få ytterligare information och att de då också kan ta del av den gedigna trycksaksinformation vi har skapat genom åren.

Det finns naturligtvis också personer som ringer till vårt kansli och tar för givet att vi på något sätt skulle vara ”skyldiga” att lämna gratis information om allt möjligt och ibland lägga ner timmar för att hjälpa dem.

Men för att dessa fåtal dumma personer finns, skulle det aldrig falla oss in att kollektivt straffa alla andra an-

svarsfulla organiserade båtägare som är med i en båtklubb genom att vägra svara på frågor, eller att ens komma på tanken att ta betalt för vår hjälp.

Vi alla finns i samma värld, i samma hamnar, i samma båtliv och för att det skall fungera måste alla hjälpa till så gott var och en kan på sitt sätt för att få det att fungera. Vi anser också i SGK att alla i båtlivet måste ställa upp för varandra och underlätta arbetet. Inte minst genom att vi gemensamt försöker minska våra kostnader oavsett om det gäller sjösättning, kajplats, konsultation eller vad det nu än må vara.

En hög avgift ingen garanti för bra hamn eller hög service

En hög avgift för att sjösätta eller ligga vid kaj är ingen som helst garanti för att det är en bra hamn eller att den har en hög service. Genom åren har vi märkt att priset inte på något sätt är kopplat till vad säljaren presterar.

Det är absolut inget undantag att en hamn där nästan allting är gratis, eller i alla fall har låga priser, många gånger är den bästa hamnen totalt sett – varför kan det vara så?

Att spekulera är ju det samma som att gissa, men några få drag kan man utläsa om detta genom att titta på attityden på hamnens personal. En ”högprishamn” är i regel en stel hamn med hårda riktlinjer dragna av de ledande i

klubben. Detta återspeglar sig direkt på hamnpersonalen som skall utföra det praktiska arbetet.

Den största energin läggs på att dra in pengar från gästande båtar under några få sommarmånader. Hur sedan sjösättningsrampen eller kajplatserna ser ut verkar ibland vara av underordnad betydelse.

I ”lågprishamnen” (*därmed inte sagt att det är en liten hamn*) är man mera som vänner som möts med ett gemensamt intresse – det opretentiösa båtlivet. Här är man inte heller så noga med att varje detalj skall vara kostnadseffektiv som i den stora hamnen.

Här lever det ideella föreningslivet fullt ut. Man har det trevligt med små resurser och gästande besättningar är inte främmande för att hjälpa till.

Naturligtvis kan man ha olika åsikter om hur man vill bedriva båtliv. Antingen i en lyxbåt i en lyxhamn med alla möjliga och omöjliga bekvämligheter. Eller lite mer avslappat för att komma närmare naturen och från vårt dagliga liv. Detta måste så klart var och en själv få avgöra.

Oavsett vilket, borde ändå priserna avspegla servicen/produkten i hamnen. För att kunna ta bra betalt i näringslivet måste man som säljare också lämna en bra produkt med hög service – varför gäller detta inte i hamnarna?



Alla medlemmar och sponsorer som varit med i klubben i 10 år får en silvergummibåt i form av en berlock. Detta är ett sätt att premiera de som troget ställer upp för klubben år efter år och gör det möjligt att fortsätta att utveckla vår verksamhet. Silvergummibåten är i högsta silverkvalitet 925 och en väl gjuten modell. Längd: 30 mm, bredd 16 mm och vikten är 9,4 gram.

1997 går SGK in på sitt 10:e år

10 år med SGK – Vem skulle kunna drömma om detta 1988?

Men hur som helst, vi är där idag. Att vi kunnat utveckla, skapa och bibehålla en så udda klubb som en gummibåtsklubb beror på ett träget arbete och en inställning att man inte får ge upp när det går trögt.

Jag tror få klubbar och föreningar har haft det så svårt som SGK att få ut sitt budskap om klubbens existens. Vi skall ju vända oss till tre länder och helst skall allt material vara översatt på respektive språk.

Men tack vare entusiaster som drivit detta, agenter och företag som sponsrat klubben och facktidningar som kostnadsfritt satt in små notiser om oss och ibland hela reportage har detta lyckats.



Utdrag från G&R 1997-1

Evighetsmaskinen är ju inte uppfunnen, men jag tror nog att om vi klarat de första 10 åren, kommer vi att klara nästa 10 också. Vem trodde 1988 att en gummibåtsklubb skulle bli etablerad i den konventionella båtvärlden? Ja inte var det många.

Internationella kontakter

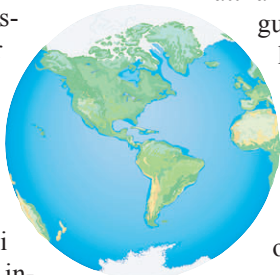
Vi har nu en mycket god kontakt med vår systerklubb BIBOA (British Inflatable Boat Owners Association) i England. Även den tyska gummibåtsklubben Allgemeiner Schauchbootclub (A.S.C.) har vi börjat arbeta tillsammans med.

Det första konkreta resultatet är att vi alltid har en stående inbjudan till varandras utfärder, som kommer att presenteras i klubbtidningen "Gummibåtar &

RIB". Man kan delta i egen båt, eller som besättning i någon annans.

Vi har även gjort försök med att få kontakt med italienska gummibåtsklubbar, vilket inte riktigt gett den respons som vi kanske önskat. En orsak kan vara språket och att de har väldigt många lokala klubbar och det verkar också

som om de inte har någon huvudorganisation som håller samman det hela.



En bra sjösättningsplats

- ✓ En bra sjösättningsplats innehåller en bra och hel ramp att backa ner trailern på.
- ✓ Att rampen är fri från en massa skrot, såsom, fiskenät, lådor, avdankade båtar, och annat skräp.
- ✓ Att det finns hela bryggor (helst flytbryggor) där man säkert kan arbeta med båten utan risk för skador.
- ✓ Att det finns en kvast och skyffel att rensa rampen med från tång och andra flytande föremål.
- ✓ Att inte sjösättningsplatsen användes för förtöjning av båtar eller av oansvariga sjösättare som låter bil och trailer stå kvar på rampen. Att den inte heller användes som fiskrensingsplats utan att den användes just som sjösättningsplats.
- ✓ Att det finns en uppställningsplats för bil och trailer efter sjösättning.
- ✓ Att det är tillsyn av rampen från ansvarigt håll och att det utkräves avgifter om inte reglerna följs.
- ✓ Generellt skall sjösättning inte avgiftsbeläggas. Det är en allemansrätt för var och en att kunna använda havet som rekreationsområde, man skall inte behöva bo vid kusten för att få tillgång till havet.
- ✓ Avgiftsbelagda sjösättningsplatser skall ha en rimlig sjösättningsavgift och då skall rampen också ha tillsyn och uppfylla de krav man skall kunna sätta på en avgiftsbelagd sjösättningsplats.
- ✓ Att hamnansvarig ser sig som en tillgång för sina gäster – inte en nitisk polis som vill ha betalt innan man hinner ta av sig säkerhetsbältet eller ens hunnit få en tamp iland, om man kommer sjövägen. Är det förresten inte tid att byta ut namnet "hamnfogde" mot något mer passande som t. ex. hamnvärd.

NYHET

Nyhet för år 2002 är att vi tagit fram vår "silvergummibåt" även i guld. Naturligtvis kommer 20 års medlemskap att resultera i en sådan.



Saxat ur "Båtnytt" 2001

Man behöver inte ha mycket pengar för att leva ett innehållsrikt och äventyrsfyllt båtliv. Det står klart efter vår utflykt med Skandinaviska Gummibåtsklubben.

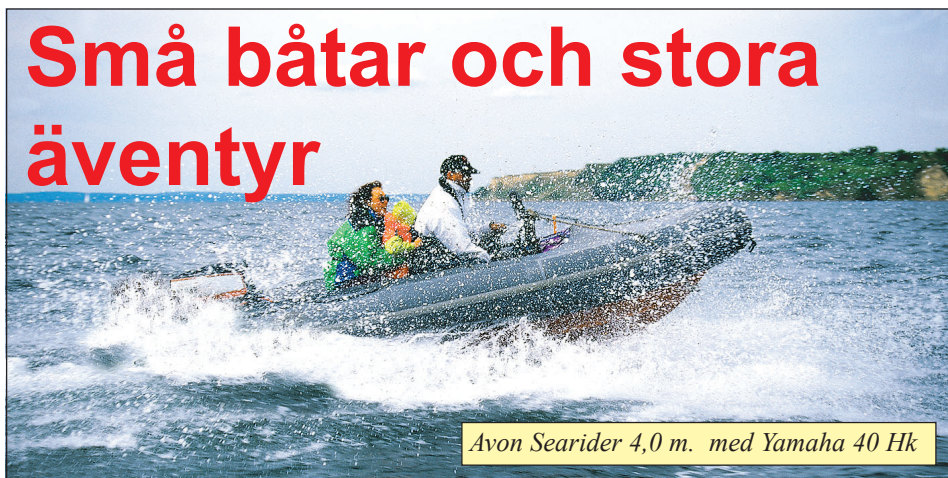
Jag får ge det en chans, tänkte jag när jag lade på luren efter samtalet med Fred Lundberg. Han är ju entusiastisk, minst sagt, och gummibåtar är i ropet. Sagt och gjort. Ett par veckor senare står jag sjöklädd och redo i Lundåkrahamnen i Landskrona för att följa med

Sveriges kanske mest udda båtklubb på säsongens första eskader. Deltagarna kommer från spridda platser i landet. Alla med bil och med båten på släp eller ihoppackad i bagageutrymmet. Det är det som är poängen, ska det visa sig. Sjösättningsproceduren tar tjugo minuter och vi är på väg.

– Vi har ingen hemmahamn eller några stora ekonomiska resurser och vi kommer från alla samhällsklasser och har egentligen bara det gemensamt att vi gillar att åka gummibåt, säger Fred medan han tar sikte på Ven som skymtar föröver i morgondiset på Öresunds upprörda farvatten.

Han har varit med förr. 1988 startade han Svenska Gummibåtsklubben, lika entusiastisk då som nu, men då med betydligt färre gummibåtsvänner. Få visste över huvudtaget vad en gummibåt var och än färre hade hört talas om Rigid Inflatable Boats, eller RIB som vi säger på ren svenska. Arbetet gick trögt men varefter hittade Fred ändå några likasinnade. Idag har ca 100 personer anslutit sig och en del av dem stävar nu mot ön som Tycho Brahe innehade i slutet av 1500-talet. Men återigen, färden är inte så mycket för Vens, Tycho Brahes eller för hans museums skull. Ej heller för öns berömda silversmide eller för ruinernas skull utan för att lufta gummibåten och njuta av det enkla och prestigelösa båtlivet.

Små båtar och stora äventyr



Avon Searider 4,0 m. med Yamaha 40 Hk

Liten men säker

Jag börjar fatta galoppen. Att båten ska vara billig, lätt att sköta, lätt att transportera men ändå pålitlig och bärig. I Skandinaviska Gummibåtsklubben är alla som är intresserade av uppblåsbara båtar välkomna. Man behöver inte ens äga en båt och gör man ändå det så behöver den varken vara stor eller ny. Faktum är att en stor andel är små och till åren komna. Ta Gunnar och Marita Olsson t. ex. som kommer farande i en gummibåt från 1964 som inte mäter mer än tre och nittio meter på längden. Inklämd i båten är också blivande svärsonen Andreas Graflund.

Olastad och utan motor väger båten 75 kg och när den förses med en 25-hästare är den god för en marschfart på ca 20 knop. Så har Maritas och Gunnars båtliv sett ut i decennier. För en oinvigd kan det se vådligt ut när deras lilla trotjänare lättar i de krabba vågorna, men faktum är att den som alla andra gummibåtar är särdeles bärig och stabil.

Gunnar upptäckte gummibåten under tidigt 60-tal då han sportdök och har egentligen aldrig lockats av tanken att byta upp sig till någon större båt. Det skulle innebära ett betydligt mer begränsat båtliv.

– Varje år sticker vi ner med husbilen till trakterna kring Medelhavet och upptäcker nya platser. Alltid med båt och motor i bagaget. Innan vi hade husbilen semestrade vi i en gammal folkvagnsbuss, säger Marita.

– Egentligen började det med att vi semestrade med båten på Elba i Italien. Därefter i Jugoslavien. Men när krigets kalla vindar drog in 1991 var det inte längre möjligt. Vi satte oss ned med en karta och försökte hitta på nya mål. Vilket inte var svårt fortsätter Gunnar.

Nu har det blivit fyra somrar med upptäcksfärder i övärlden mellan Sardinien och Korsika. Vidare sex äventyrsfyllda somrar i den grekiska övärlden och mellanstick med turer på den svenska västkusten, sydkusten och Vänerne. Ständigt med nya stränder och nya vyer men framförallt platser som man annars inte når så lätt.

Under en av vistelserna i Grekland träffade Gunnar och Marita ett annat svenskt par, Boo och Lisbeth Johansson som de heter, hade fram till dess levt sitt semesterliv på campingplatser men insåg snabbt att en liten behändig gummibåt skulle kunna vidga vyerna. Sagt och gjort. Fjorton dagar efter hemkomsten hade de köpt ett eget litet ekipage och gått med i klubben där den mesta kunskapen om uppblås-



bara båtar finns. Till dagens utflykt kommer de med båt och motor inpackad i bagageluckan på en vanlig personbil och får båtlivet att se enkelt och bekymmersfritt ut.

Gummibåtspolitik

Det tänker jag på när vi närmar oss Vens branta ostsida, rundar norr om ön och angör Kyrkbackens proppfulla gästhamn på västsidan. Kanske skulle fler må bra av att ge det lilla båtlivet en chans? Här ligger båtar på svaj i väntan på en ledig plats vid bryggan. Fred som har tagit täten i Gummibåtsklubbens nio ekipage starka kolonn hittar en nästan obefintlig glugg mellan två stadiga fiskebåtar. De övriga får plats i nio led utanpå hans båt. Häpp. Fendrar behövs inte.

Förtöjningarna är inte de snygga som skådats men det är nog så funktionellt. Lika snabbt som vi kom iväg har vi kommit i land, dukat och riggat med grillar och annat som hör den årliga turen Venutflykten till. Fred lyckas komma överens med hamnvakten om en rabatterad klumpsumma för alla båtarna i hamnavgift.

Annars är det ett problem, säger Fred. Hamnavgifter är dåligt anpassade för oss som mest gör korta dagsutflykter. Jag har inga problem med att betala ett par hundra kronor om jag stannar över natten och använder duschar och annat som ingår men för ett par timmar i land är det i mesta laget.

Detta och mycket annat har Fred kämpat för länge. Hans vision när han grundade klubben 1988 var inte bara att samla kunskap kring ämnet gummibåtar utan även att tillvarata gummibåtsägarnas intressen. Dit hör också sjösättningsramper. – Att det finns



En del av båtarna på plats

sjösättningsramper runt om i Sverige som är öppna för alla torde vara självklart och ingå i allemansrätten. Alla har inte strandtomt eller bor vid sjö och hav. Ingen skulle komma på tanken att ta betalt för att någon övernattar i ett vindskydd i skogen. Varför skall då det trailerburna båtfolket behöva betala skjortan för att få båten i sjön och tillgång till havet? I Sverige finns det 42 000 inregistrerade båttrailers varav bara 7 000 är avställda. Trailerbåtlivet är alltså mycket större än vad de flesta tror och med tanke på det borde man satsa på att bygga fler och bättre ramper.

Medlemstidningen ”Gummibåtar och RIB” är klubbens forum för sina åsikter. Den kommer ut minst fyra gånger om året och är helt i färg. Fred gör den i stort sett helt på egen hand. I den står också att läsa om klubbens evenemang, och om hur man vårdar och sköter en gummibåt och annat som kan vara värt att veta.

Tror på uppgång

Något förvånande, kan tyckas att klubbens enkla och billiga båtliv lockar så pass få ungdomar. De tonåringar som har kommit till Ven med gummibåt denna gång kan räknas på ena handens fingrar. Men det finns hopp. RIB-båtar lanseras nu hårt som ungdomsbåtar och förhoppningen är att det ska resultera i fler unga medlemmar men tyvärr är inte nya båtar någon bra lösning om man skall komma billigt undan. Begagnatmarkanden har heller inte så mycket att erbjuda – ännu.

Poängen är ändå att åldern har ingen betydelse. När det är dags för hemfärd har Öresund hunnit bygga upp stora arga vågor som håller alla på alerten och unga i sinnet. Synen är obetalbar. Ett glatt gäng fördelade på alla tänkbara typer av uppblåsbara båtar som ”buskör”, tjoar och lever i nuet.

Lika plötsligt som allting började är det över. Båtarna upptagna, ligger på trailer eller stuvade i bagageluckan i säkert skydd från höststormar, stölder och annat otyg. Besättningarna vänder hem till vardagen efter drygt 6,5 innehållsrika timmar.

Gummibåtar har sina klara fördelar.

Text & Foto, Elias Johansson, Båtnytt



Wiking Komet 3,90 m. med Mercury 25 Hk

Vill Du veta mer så kontakta oss



Fred är ”galningen” som 1988 kom på idén att grunda en specialklubb för uppblåsbara båtar. Från början kanske lite behandlad som en ”fjant” med en tokig idé. I dag många år senare är det andra tongångar.

Skandinaviska Gummibåtsklubben
Fred Lundberg
Åspinge, Falkvägen 642
SE-242 95 Hörby
Sverige
Tel/Fax: +46 (0)415-941 84
Mobil: +46 (0)708-66 06 68

Ordförande & grundare



Svend var mannen som tog kontakt med Svenska Gummibåtsklubben i början av 1992. Detta resulterade i att klubben idag är en Skandinavisk båtklubb, med medlemmar i Sverige, Danmark och Norge.

Skandinavisk gummibådsklub
Svend Kukkerig
Per Døvers vej 4
DK-2300 København S
Danmark
Tel: +45 32 58 46 25

Representant Danmark



Norska medlemmar hänvänder sig tills vidare till Sverige.

Just nu letar vi efter en ny norsk representant som kan vara kontaktperson för norska medlemmar och företaget.



Även finska medlemmar är naturligtvis välkomna i klubben.

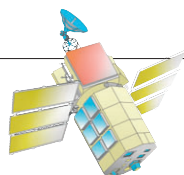


Sasa sköter klubbens utlandskontakter med andra gummibåtsklubbar och företag runt om i världen.

Det är i regel också Sasa som åker till de internationella utställningarna för att vi skall kunna hålla oss uppdaterade på vad som sker i branschen.

Sasa Brkic
Gruvgången 13
SE-653 43 Karlstad
Sweden
Tel: +46 (0)54 563 709
Mobil: +46 (0)739 72 68 64
e-mail: sasa.brkic@swipnet.se

International Contacts



Gunnar ansvarar för klubbens hemsida.

Gunnar är också med på nästan allt som händer i klubben på grund av hans all-roundkunskaper inom många områden.

Gunnar Olsson
Knivgatan 19
SE.212 28 Malmö
Tel: +46 (0) 40 93 16 56
Mobil: +46 (0) 70 74 87 080
e-mail: sgkrib@hem.passagen.se

Webbmaster

Medlemskap

Medlem i klubben blir Du enklast genom att sätta in 250 kr på klubbens svenska postgiro: 490 31 55-2.

För andra båtklubbar

Vi har också ett specialmedlemskap för båtklubbar. Medlemskapet för detta är 500 SEK och innebär att man som båtklubb får 3 omgångar av vår tidning ”Gummibåtar & RIB”, och all annan information.

Ett exemplar för arkivering, ett för att läggas ut i klubbhuset och ett för att lånas ut till klubbens medlemmar.

Bland annat vår tidning om hur man sköter, vårdar och serverar sin gummibåt är av stort intresse för alla som har en sådan.

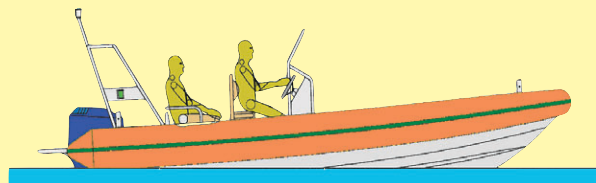
(Alla prisuppgifter gäller för år 2002).

Vad är en RIB?

Rigid Inflatable Boat

En RIB (*Rigid Inflatable Boat*) är en båt med hårt skrov i plast, glasfiber, kompositmaterial eller aluminium. En båt blir inte en RIB bara för att det monteras en "krage" runt båten. En riktig RIB är en skrovkonstruktion tillsammans med uppblåsbara tuber, som från början är anpassade till och för varandra.

En grundläggande egenskap för RIB är att lufttuberna stabiliserar båten. Vissa RIB kan också ha skumfyllning i tuberna och då kallas dessa båtar för RBB.



Skissen visar en riktig RIB (Balder marin 700). Aktertuberna ligger i vattnet och stabiliserar hela båten. Vissa så kallade RIB /RBB har lufttuberna så högt upp på skrovet att de i princip aldrig rör vid vattnet — dessa båtar benämns kanske "felaktigt" som RIB. Det är endast båtar med en uppblåsbar fender runt båten.

Vad är en FIB?

Flying Inflatable Boat

En FIB är en (*flying Inflatable Boat*) liten RIB, som man monterat på en vinge.

Hela ekipaget drivs fram med en stor propeller i "akttern". Båten startar och landar helt utan hjälp. Från att ha varit en mycket udda typ av farkost, kan den nu köpas som en standardprodukt i flera länder. När får vi se polis och sjöräddning i dessa flygande RIB?



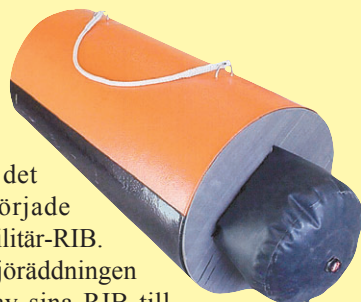
Vad är en RBB?

Rigid Boyuyancy Boat

En RBB (*Rigid Boyuyancy Boat*) är en RIB där pontonerna är fyllda med en "hård och fast" skumaktig fyllning. Detta innebär att vid en eventuell punktering av pontonen behåller den sin form och flytkraft.

Troligtvis var det US NAVY som började med detta på sina militär-RIB. Därefter har även sjöräddningen "byggt om" vissa av sina RIB till RBB. För militär och sjöräddning kan detta vara ett sätt att få längre livslängd på sina båtar då dessa av naturliga skäl utsätts för mycket onormala påfrestningar. Om och hur sjöegenskaperna ändras får framtiden utvisa.

För mer normal hantering av båtar till fritids- och/eller yrkesmässigt bruk finns det knappast någon anledning att göra om sin RIB till en RBB.



Vad är en SIB?

Soft Inflatable Boat

En SIB (Soft Inflatable Boat) är en konventionell uppblåsbar båt. Som inte har hårt skrov, och har tuberna fyllda med luft.

Durken på båten kan vara uppblåsbar, i aluminium, kompositmaterial eller trä. Båtens köl kan vara uppblåsbar, eller invändig tråköl som trycker ut väven så att den formar ett V-format skrov. Mindre SIB som jollar och dingar kan sakna köl helt och är plana i botten.



Skandinaviska Gummibåtsklubben
Äspinge, Falkvägen 642
SE-242 95 Hörby
Sverige

Tel: 0415-941 84
Fax: 0415-941 84
Mobil: 0708-660 668

