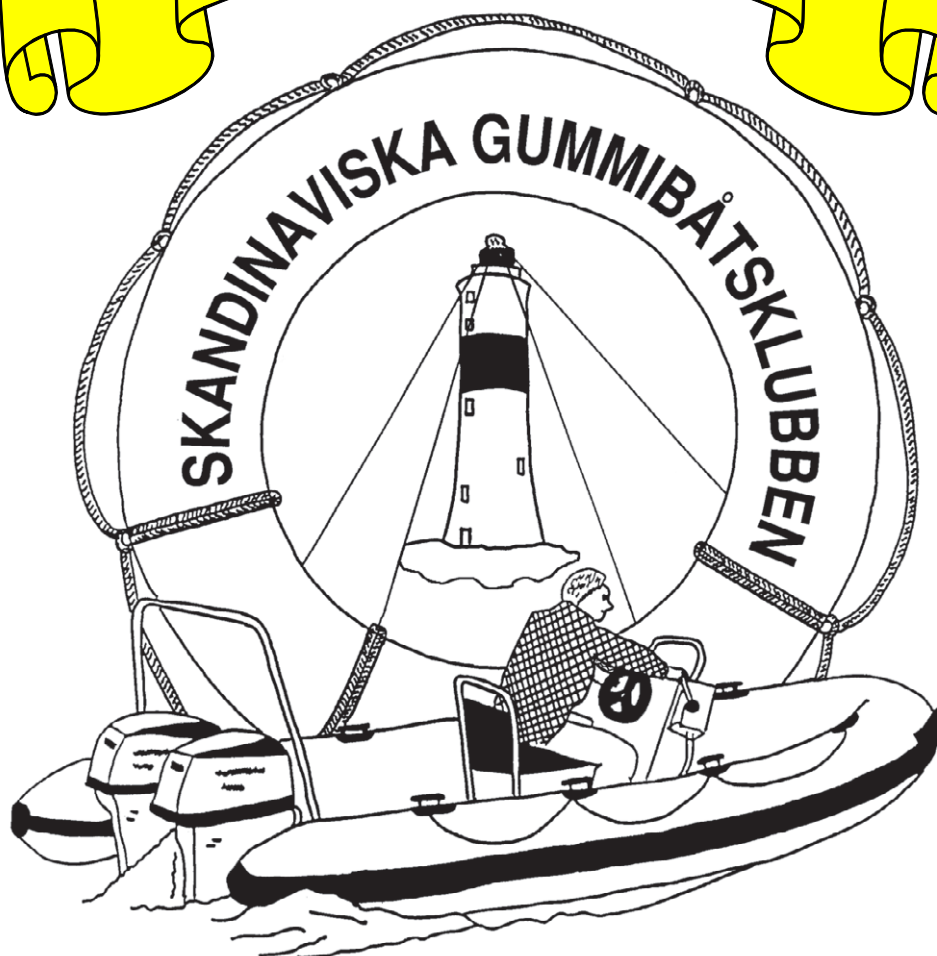
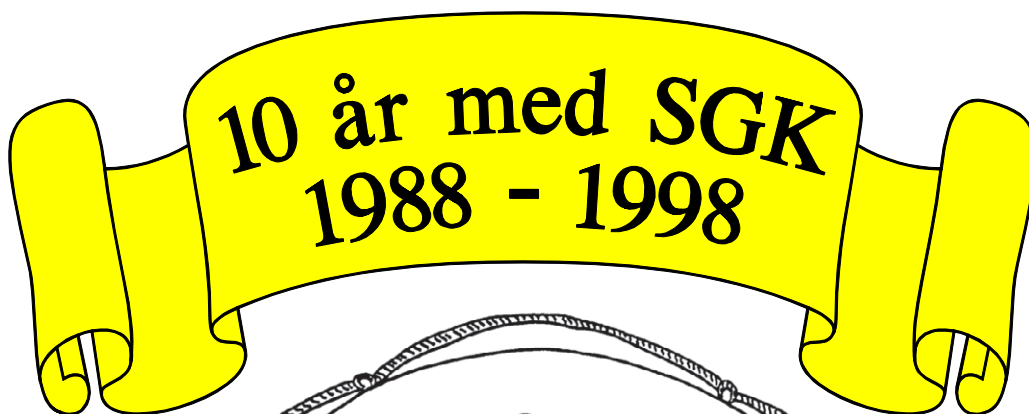


Gummibåtar & RIB



GRUNDAD 1988

Skandinaviens första och enda special-
klubb för gummibåtar & RIB

Sverige - Danmark - Norge

Sverige (kansli)

Skandinaviska Gummibåtsklubben
Äspinge, Falkvägen 642
SE-242 95 Hörby
Sverige
Tel/Fax: +46 (0)415-941 84
Mobil: 0708-660 668

Danmark

Svend Kukkerig
Per Døvers vej 4
DK-2300 København S
Danmark
Tel: +45 32 58 46 25
Tel: +45 40 26 96 25

Norge

Här söker vi en entusiastisk person som kan ta hand om Norge. Tills vidare hänvändelse till Sverige +46 415 941 84

Utlandskontakt / Foreign Liaison

Olle Janson
Skogsbo
SE-516 96 Aplared
Sverige
Tel/Fax: +46 33 28 32 05
Mobil: +46 706 28 32 05
e-mail: olle.janson@ellos.se

Postgiro (Svenskt)

490 31 55-2
Gäller även Danmark och Norge

Internet

www.illaren.se/sgk01.htm

Klubben ansluten till Svenska Båt Unionen.



Gummibåtar & RIB distribueras till alla medlemmar och sponsorer. Till Båt- och fritidstidningar. Till Sjöräddningssällskapets huvudkontor i Göteborg, Utbildningskontoret i Sölvesborg och en del SSRS-stationer. Sjöpolisen i Karlskrona, Sjöfartsverket och till övriga media och TV.

Ordförandens spalt

Gummibåtar & RIB kan under resten av året komma att se lite annorlunda ut än vanligt.

Detta beror på att redaktören inhandlat ny utrustning. Tanken är att vi skall kunna ta fram ett helt färdigt material för tryckning. Detta innebär att det blir både enklare och billigare.

Nackdelen kan bli att bildkvaliteten från foto i tidningen kan bli något lägre men fortfarande fullt godkänt för en klubbtidning.

Förbättringen är att redaktören inte blir beroende av andra för att kunna färdigställa materialet. Detta i sin tur gör förhoppningsvis att vi i fortsättningen skall kunna ha ett större bildmaterial i klubbtidningen.

Synpunkter från medlemmarna om klubbtidningen är mycket välkomna, det kanske till och med finns någon yrkesman/kvinna inom klubben?

I övrigt har vi hållit klubbens årsmöte och det var i Sundby strax söder om Köpenhamn. Det är tyvärr en mycket dålig uppslutning på årsmötena. I år var det medlemmar som normalt kommer men som på grund av andra plikter inte kunde närvara.

Detta innebar att deltagarantalet räknades till sex stycken. Två danskar och fyra svenskar. Ja man tror inte det är sant bara. Vi har alltid försökt lägga årsmötena på platser där det finns många medlemmar, men helt utan resultat.

Vi kunde lika gärna haft årsmötet på Grönland för då hade i alla fall vår grönländske medlem haft möjlighet att närvara.

Fred Lundberg



Annonser

Pris 3:- per spalt mm. Boka 2 annonser och vi bjuder på den tredje. Medlemmars privatannonser är gratis.

Sponsorer får annons i varje nummer utan kostnad en "standard-annons". 2-spalt (110mm) och höjd 125mm.

© 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. Undantag är andra ideella klubbar och föreningar, som får lov att använda utdrag ur denna skrift. Källan måste anges.

En annorlunda klubbävling

Vi har under ett tag gjort upphåll på olika klubbävlingar. Tävlingsarna har tidigare enbart handlat om nautisk kunskap, men nu skall vi börja med lite udda saker.

Vi börjar i detta nummer, så sätt igång och gnugga geni-knölarna och sänd in Ditt svar omgående. De två första rätta svaren får var sin kompass.

När man skriver e-post till varandra brukar man krydda dessa med s. k. Smileys.

Det är små gubbar som förmedlar olika känslouttryck. Det är nämligen vanligt att internetnördarna inte behärskar språket tillräckligt väl för att förmedla känslor via det.

Istället har de små streckgubbarna uppkommit så att ingen ska sväva i osäkerhet om brevet ska fattas som en skämtsamhet eller en krigsförklaring.

Begriper Du vad gubbarna betyder? Para ihop rätt smiley med rätt fras. I detta fall handlar det om kändisar.

Sänd in Ditt svar till klubbens kansli, så kanske Du kan bli en av de lyckliga vinnarna av en handkompass (gradering 360°).

De två vinnarna blir de som har flest rätt. Vid lika svar är det det först inkomna svaret som räknas, rätt svar publiceras i G&R 98-4

Kändis-smileys

- | | |
|-----------|------------|
| 1. :-) | 11. ,:-) |
| 2. ~:-) | 12. (8-) |
| 3. =):-) | 13. .—) |
| 4. *:-X | 14. Cl:=-) |
| 5. *<:-) | 15. 7:^] |
| 6. :^[| 16. 8(:-) |
| 7. :-i | 17. 8=- |
| 8. =):-)= | 18. 4:-) |
| 9. +O<:-) | 19. =):-) |
| 10. (8-O) | |

Nedan personer skall du para ihop med ovan smileys

Moshe Dayan
Musse Pigg
Onkel Sam
Påven
Bill Gates
Tomten
Clown
Shirley Temple
Charlie Chaplin

Ronald Reagan (vers 1)
Ronald Reagan (vers 2)
Birgitta Dahl
Abraham Lincoln
Karl-Alfreds son
Smiley
David Letterman
George Washington
Stevie Wonder

Läs från detta håll så blir smileys rättvända

BEATING THE BIG ONE 4631 MILES ÖVER NORDATLANTEN I EN 7.5 M ÖPPEN RIB

Kapten, Alan Priddy, co-driver, Jan Falkowski, och besättning, Steve Lloyd och Vic Palmer. I juli 1997, kom dessa fyra karlar tillbaka till Portsmouth, UK, efter en ovanlig resa över Atlanten från Portsmouth, USA. "Spirit of Portsmouth", en 7.5 meters Ribtec RIB med en inombords Yamaha dieselmotor har fört dom 4361 miles genom mycket krävande omständigheter.

Följande förord till deras bok "Beating the Big One", var tryckt i nr 19 av RIB International. Boken kan beställas i deras on-line bokhandel. (Adressen är <http://www.ribmagazine.com>. Övers. anm.)

Nordatlanten

Fråga någon som har varit på norra Atlanten, och de kommer att berättat för dig att det är en ovänlig plats. Det är inte ett område man åker till om man inte har en bra orsak. Stormar är vardagshändelser och is är vanlig, även på sommaren. Titanic är bara ETT skepp som har utmanat den ökända oceanen och förlorat.

Både under krigstid och fredstid har många sjömän dött helt enkelt genom att falla i vattnet, där livslängden mäts i minuter.

Men Nordatlanten fascinerar fortfarande, och har gjort det i minst tusen år, alltsedan den tidigaste dokumenterade överfarten, av vikingarna Erik Röde (norsk viking) och hans son Leif Eriksson, från Island till Grönland och sedan till Nordamerika.

Men de flesta färderna med öppen båt har berott på tvång - Erik blev t ex fördriven från Island för mord, och Ernest Shackleton's och William Bligh's omdiktade resor i senare tid var lika påtvingade på dem, fast av andra omständigheter. Alan Priddy beslöt att göra det för skoj skull.

Äventyrens tidsålder är inte över ännu

Det är bra, men det var inte bara för skoj skull som Alan Priddy och hans besättning gjorde detta nutids äventyr. De har skapat en väldig

goodwill på båda sidor av Atlanten och samlat ihop en avsevärd mängd pengar till välgörenhet. Inte bara det - de har inspirerat ett helt nytt släktled av "RIB-åkare", de som kör små, motoriserade, hårdskrovsbåtar med uppblåsbara kragar, kor-

Yamaha

rekt refererade till som havets 4-hjulsdrivna fordon.

Tittar man på kartan, ser Alan Priddy's tilltänkta resa ut som tre snabba hopp mellan Grönland, Island och Irland från Portsmouth, New Hampshire, USA till Portsmouth, England. Bara en moderat mängd av hav mellan varje etapp, vardera en eller två-dagars körning med en snabbt båt.

Det är vad det ser ut som. Men detta är Nordatlanten; nämn Danmarksundet till någon som varit med på en atlantkonvoj under 2:a världskriget, och de kommer att darra vid minnet av det, och inte bara från minnet av kylan.

Nordatlanten gillar inte sjömän. Den är permanent argsint. Den föds på en konstant kost av kallt vatten som kommer ner från Norra Ishavet, och varmt vatten som kommer upp från söder, och den har permanent dålig matsmältning. Och för att den är så djup och vid, har vind och vågor tid till att byggas upp till enorma proportioner.

De där små etapperna över hav blir en slags överlevnadstest för stora båtar, och en mardröm för de små. Alan Priddy's båt, Spirit of Portsmouth, är bara 7.5 meter lång, troligen bara en tredjedel så stor som ett normalt Vikingaskepp.

Ok, det är knappast någon tävlan mellan en Yamaha diesel och ett fyrkantigt segel och åror, men samtidigt tyckte vikingarna att det knappt var värt att nämna om de förlorade några få båtar på en resa. Alan och hans besättning var mycket angelägna på en hundra procentig överlevnad...

Att organisera en resa med dessa episka proportioner krävs en person med en speciell karaktär och ett oändligt tålamod. Alan Priddy inte bara förberedde färden själv, utan också båten, utrustade den med allting han trodde han och hans besättning skulle behöva för att överleva sin resa.



Spirit of Portsmouth på väg

Faktumet att de överlevde är ett erkännande av hans planerande, yrkesskicklighet och ansvar. Han hade naturligtvis hjälp, av sin besättning, familj, vänner och från många leverantörer, sponsorer och anhängare, några av dem är kända namn för RIB-åkare, men det är fortfarande ett monumentalt företag att organisera en sådan resa.

Speciellt när oundvikliga bakslag inträffar - stulen utrustning, transport och dokumentation problem, och t o m flygbolagets vägran att sälja dem en enkel biljett till USA (*Visaproblem! - Med turistvisum måste man visa när och hur man återvänder till hemlandet. Övers. anm.*) Men problemen blir alla övervunna, ignorerade, uppskjutna eller överlistade för att kunna sjösätta. Till sist är allting klart.

Ben ett - Portsmouth, Nya Hampshire till Nova Scotia

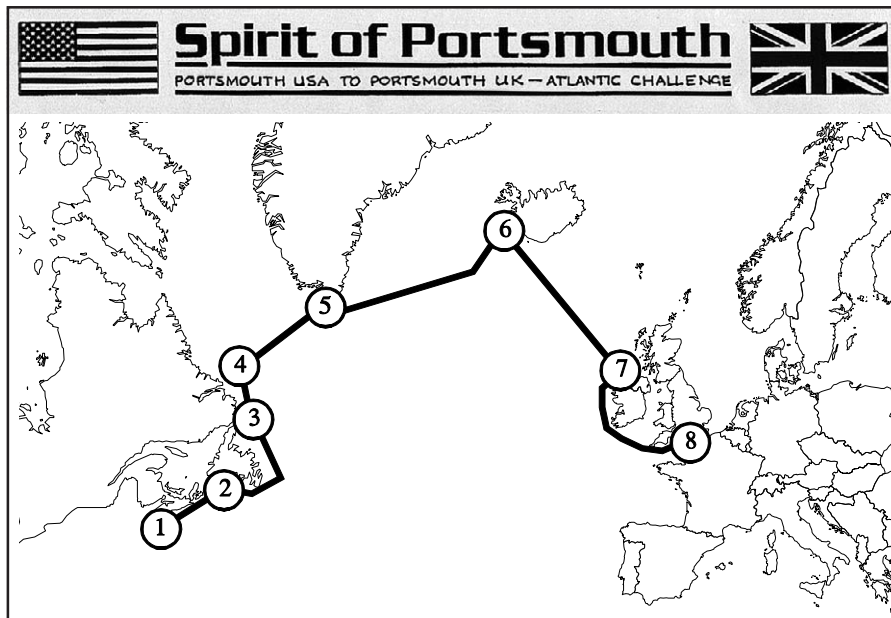
Följande ett superb "feteing" in Nya Hampshire, startade kapten Alan Priddy och hans besättning, bestående av Jan Falkowski (andre kapten, intendent och doktor), Steve Lloyd (utkik och bränsleövervakare) och Vic Palmer (me-

kaniker och navigatör), vid middagstid den 22 juni 1997 från Portsmouth, Nya Hampshire, kurs nordöst.

Första delen av färden är tämligen händelselös och de kan i lugn och ro lära sig rutinerna som kommer att hålla dem i kondition och säkra i den lilla båt som skall vara deras hem i tre veckor. Jan sover inom några minuter efter avgång medan skeppare Alan kör genom lugna vatten mot det okända, entusiastisk och säker.

I nivå med Nova Scotia fortsätter de längs kustlinjen. De gör reguljära bekvämlighetsstopp och Jan tar sin tur vid ratten med Steve på utkik och Vic som navigatör. Temperaturen som varit stekande het i Portsmouth, sjunker snabbt. Det är bränsle som skall pumpas över, främmande sjökort skall tydas. Det är stormar som skall undvikas - ibland två åt gången i detta meteorologiskt kaotiska område av världen. Det är en försmak av några av de händelser som kommer, och de är inte hjälpta av att deras navigationssystem kraschar i mörkret när ett oidentifierat skepp passerar, och av oroliga magar från någonting de har ätit innan avfärd.

Det hjälper inte heller att de hakar fast i en hummertinas lina när de närmar sig Sydney. - Alan kan



1. Portsmouth, New Hampshire, USA
2. Sydney, Nova Scotia
3. Belle Isle, Newfoundland
4. Battie Harbor
5. Nanortalik, Grenland
6. Reykjavick, Iceland
7. Bangor, Northern Ireland
8. Portsmouth, Hampshire, UK

Total distans 4,100M

Färdvägen

inte hjälpa att han tänker på den stora hajen som cirkulerade runt båten tidigare när han hänger över aktern för att befria propellern från linan. Det är en känsla av att de tvingar sig in i någon annans värld, men snart nog är de varmt välkomnade vid Norra Sydney, och kan uppskatta den lokala gästfriheten och få nya vänner. Det tycks vara raka spåret så långt...

Ben två - Nova Scotia till Labrador

I Sydney är det tid till att koppla av lite, göra reparationer innan de kastar loss mot Labrador genom Belle Isle sundet, möta sitt första isberg, i storleken av ett hus. Trots tidigare varningar är de fascinerade tills isberget vänder sig upp och ner i deras väg och framtvingar en snabb undanmanöver.

De hinner också förundra sig över att så många valar, sälar och delfiner visar en ensam båt så lite uppmärksamhet. Men det finns en oro. Vic's sjukdom har däckat honom ordentligt. De måste alla stå ut med den enorma temperaturnedgången de haft sedan de lämnade Portsmouth, och även livets

försaker i en liten båt. Det är en obekvämlig färd, men de klarar ändå av att göra mesta möjliga av filmningstillfällena.

Efter 20 timmar till sjöss, möter de mer is innan infarten till Battie Harbour. Det är ett avlägset nybygge i ett hårt och vilt landskap. En historisk plats som genomgår en gradvis restaurering, och det finns en mycket underlig stämning som skyndar på besättningen till avgång. Medan de är där får de dock några viktiga och lämpliga lektioner, om kalla nätter, som kommer att hjälpa dem att överleva den yttersta nöd som kommer - även om de vid denna tidpunkt är övertygade att saker kan bara bli bättre...

Ben tre - Labrador till Grönland

De är försäkrade av de som borde veta, att de kan komma in till Nanortalik, nära sydspetsen på Grönland, trots tung packis, och de startar igen med humöret på topp och lugna sjöar. Vic är lyckligtvis bättre, men nu är det ett annat problem - isen är värre än någon hade föreställt sig och de rekommenderas att gå mer än 100 miles längre

upp längs västkusten - bort från den planerade riktningen - för att finna en säker hamn.

Packisen är smutsig, oljudet är öronbedövande, lukten fruktansvärd. Isen hotar att krossa båten vid varje rörelse, vilket orsakar en ofattbar stress på besättningen. Isbergen har nu en storlek som större hus, och flyter i ett svall bland isflak vilka erbjuder lockande men potentiellt dödliga passager till kusten, bara 10 miles längre in. Även längre norrut visar sig isen oframkomlig, och bränslet blir kritiskt. Besättningen begär hjälp av den Danska Kungliga Örlogsflottan, som går med på att skicka en isbrytare som, efter att själv ha kämpat igenom isen i flera timmar, så småningom bogserar dem i säkerhet.

Alan och hans besättning reflekterade nyktert att hade danskarna sänt en helikopter istället för ett fartyg skulle de ha blivit tvungna att överge båten. Så de är tack samma för den åtgärden.

Desperat trötta, men oslagna, återhämtar de sig i glada och något mindre nyktra danska marinsoldaters sällskap vid marinbasen. De har t o m möjlighet att utforska en liten del av Grönland - den del som



Del av välkomstflottan i Solentbukten

Erik Röde ett årtusende innan koloniserade - medan de väntar på en chans att åka vidare. Den sista dagen, på denna en av de mest avlägsna platserna på norra halvklotet, blir obetydligt smolkad av en ordentlig räkning för uppehållet vid basen, men lätt glömd tack vare den väldiga vänlighet och respekt de har blivit bemötta med.

De blir ytterligare en gång avrånna från att åka medan nuvarande isförhållande råder. Det är inte första gången ett sådant råd har getts, men det finns ett tidsschema att följa, och välbefinnandet i basen ger en förvrängd förväntan av tillståndet några få miles ute till havs.

Ben fyra - Grönland till Island

Issituationen blir inte bättre, och det blir en 20 timmars skräckfärd för att manövrera sig fri från ett skrämmande rörligt pussel av packis, som tvingar båten till många miles omvägar. När de så småningom är fria från is, möter de de värsta stormarna hittills, och de vet snart att, trots att de lastat så många liter bränsle de kan bära på, med en extra 100 miles, plus omvägar för isen, kommer de inte att ha tillräckligt med bränsle för att nå Island.

Det är odiskutabelt eftersom de väldiga vågorna i Danmarksundet innebär att till varje mile över grund använder man tre miles mängd bränsle. I slutändan kommer de

lyckligtvis att driva i rätt riktning, på världens ovänligaste hav, med bara manöverbränsle kvar. De är alla utmattade, och frostsador har påverkad dem alla. Vic är mycket sämre nu. De är 35 miles från kusten när vädret börjar att föra dem bort från säkerhet. Det finns nu inga andra valmöjligheter än att trycka på nödknappen.

Nödsignalen plockades ironiskt nog upp vid Falmouth i England och besvarades snabbt. Hjälpen kommer i form av en isländsk fiskebåt, och Spirit of Portsmouth blir lyft upp på hennes däck. Besättningen valde att vara med sina isländska räddare och fiska i 24 timmar. Det gav en fascinerande insikt i dessa obesjungda hjältars liv i den isländska fiskeflottan.

Så småningom släpps de av utanför Reykjavik och de kör in av egen kraft för att tanka. Reykjavik är välkomnande, och de är alla i behov av vila, men Vic har ett beslut att göra. Hans grad av utmattning och undertemp håller på att bli kritisk och den enda förnuftiga valmöjlighet för honom är att flyga hem. Senare får de veta att till väster om Island har de varit inom några få miles från fiskeflottans tankfartyg.

Ben fem - Island till Portsmouth, Hampshire

Trots att folk i Reykjavik är så vänliga och gästfria, finns det ett tryck-

ande behov att avsluta resan innan deadline. Den kvarvarande trefaldiga besättningen bestående av Alan, Jan och Steve lämnade Island med en hyfsad väderrapport men körde sedan in i det värsta ovädret på resan. 60 fots (18 m) vågor vrålande som lågflygande jetplan, hårda vindar och bränsleproblem tvingade dem till dreja bi, och de hade allvarliga betänkligheter om sin - och båtens överlevnad.

Det är även problem att vila i detta tillstånd med en båt som regelbundet fylls med frysande vatten. Sjön kommer åt överallt, inkluderande elsystemet och däck är halt av läckande diesel. Det blir inte lättare av att kommunikationsutrustningen dukar under i de hårda omständigheterna. Men efter några reparationer och ett välkommet möte med en irländsk fiskebåt, är de istånd att komma igång igen, men nu 48 timmar efter schemat.

Bekymren hemma växer. En del tror att de är döda. Men det är de ju inte, och så småningom angör de Yttre Hebriderna, desperata igen efter bränsle. Under tiden, har någon på land fått panik, och larmat sjöräddningen, men de är redan i säkerhet.

De tankade vid Barra och korsade över till Bangor, norra Irland, Stannade bara kort för att äta och fylla på diesel och sedan är det en vansinnig rusch igenom svårt väder över Irländska Sjön, runt Cornwall och kanalen upp till Weymouth. Till sist i säng efter 101 timmar utan ordentlig sömn.

Nästa dag är Vic tillbaka ombord, lyckligt återhämtad efter några få dagar hemma. En kortare körningen till Solent mot ett magnifikt välkomnande vid Needles av dussintals RIBs gör det värt resans alla umbärande. En växande flottilj, nu uppemot 50 RIBS, gör Solent vit av skum och det finns

ytterligare välkomnanden och hälsningar från folkmängden på stranden från Southsea till Camber.

Hemma till sist, efter en tre veckors rekordresa. 4631 nautiska mil, 260 timmar till sjös och 5860 liter diesel, ger en helt ny mening till "home and dry". Bridge Tavern är en välkommen syn och köldskadorna glöms bland välgångsönskningar, handslag och kramar.

En bok för inspiration

Bara detta utkast är intressant nog läsning, men erfarenheterna och bilderna som denna hjältemodiga besättning hade med sig hem måste ses för att tros. Det finns ingenting med vilket man kan jämföra det med. Kampen, rädslan, stämningen och underverken kommer allt att finnas i en illustrerad bok om resan, såväl som detaljerna från flera andra spännande, krävande äventyr tidigare år, till den detaljerade planeringen och påföljande verkställandet av densamma.

Det är en bok som kommer att inspirera, egga och förbrylla de som har, från säkerheten på torra land, stått och tittat på havet och undrat....

Alan Priddy's atlantiska äventyr kanske aldrig upprepas, allra minst överträffas. Han och hans modiga besättning Yan Falkowski, Steve Lloyd och Vic Palmer är inskrivna i sjöfartshistorien.

Översättning Olle Janson

Källa: RIB Internationals webbsidor,
<http://www.ribmagazine.com>

Uni-safe

Ännu fler sponsorer

Göteborgs Flottservice Marina AB ansluter sig till klubben som sponsor ännu ett år. Göteborgs Flottservice Marina AB är den sponsor som varit med och stöttat SGK i flest år, dock tätt följt av andra.

Det är 8:e året som de ger sitt stöd.

Vad är sponsring?

Ett antal olika företag stödjer SGK med mellan 1000-2000 kr om året för att vi skall kunna bearbeta tidningar, TV, agenter och andra media.

Sponsringen är ingen gåva, utan ett marknadsföringsstöd, som används till att få upp intresset för gummibåtar och RIB.

SGK:s förhoppning är att fler företag inser nyttan i vad vi gör.

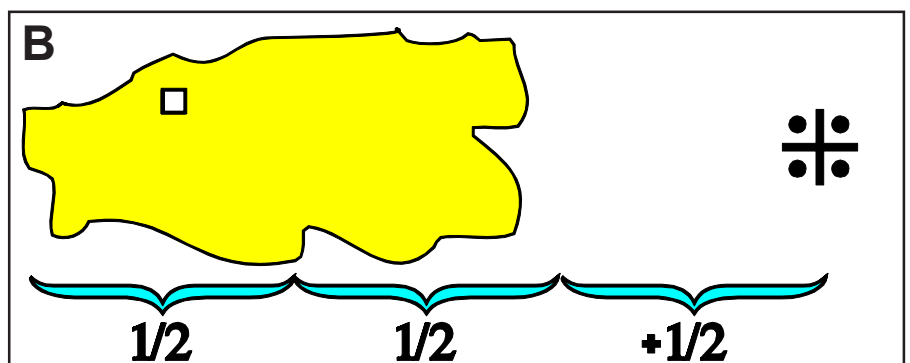
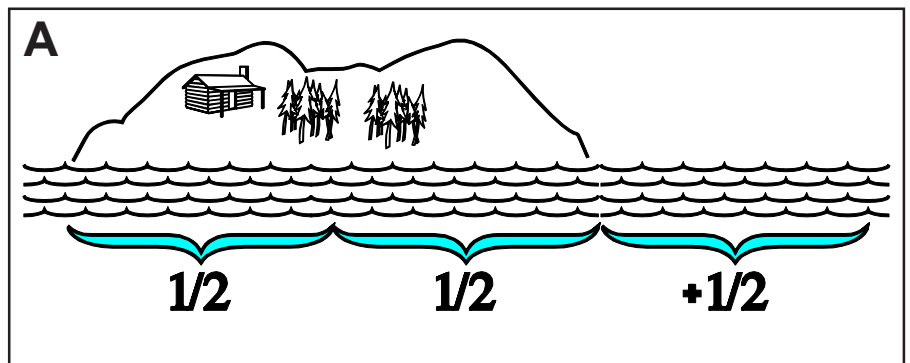
Navigering efter halveringsmetoden

Läs av naturen

Vi Båtägare har haft ett antal reportage om högfartsnavigering och inom denna specialgren finns det mycket att hämta för oss som håller ”vanliga” farter omkring 30-45 knop.

En av Sveriges bästa högfartsnavigatörer är Annika Westerling och här vidarförmedlar G&R ett av hennes tips.

Ett smart sätt att bedöma avstånd är att använda den så kallade halveringsmetoden.



Du ser på sjökortet (fig B) att det finns ett grund/bränning strax öster om ön.

Att mäta fram avståndet på sjökortet mellan öns östligaste land och grundet är oftast inga svårigheter, men hur långt ut skall jag hålla i verkligheten! Att bedöma avstånd korrekt är svårt och kräver mycket träning.

Då kan halveringsmetoden vara en bra hjälp. Du ställer helt enkelt öns storlek i förhållande till där grundet ligger, se fig A. I detta fall ligger grundet en halv ö-längd, från ön.

Hade grundet legat längre ut kanske det hade blivit två halva ö-längder istället (eller en hel ö-längd).

Med denna princip går det säkert att räkna med andra ”mått”, men se upp Du kan inte kasta ögonmättet för det.

Källa: Vi Båtägare 1-2/98

Varför åker man fel?

Annika Westerling säger också att det är oftast svårt att avgöra hur stor gir man skall göra. Det är också det vanligaste felet till att man åker fel.

Det är lätt att man viker av ett sund för tidigt, därför att man har girat för lite. Man kan också ha girat för mycket efter en ö som

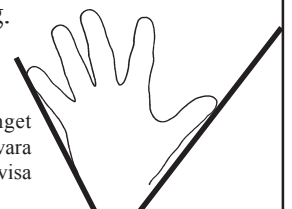


20° är normalt

Ett annat smart sätt att på ett snabbt sätt få en koll på läget är att använda en utsträckt arm med spretande fingrar.

Det förhåller sig nämligen märkligt nog så, att mellan tummen och lillfingrets ytterkanter på praktiskt taget alla normala människor är det 19°. Läs mer om detta i G&R 97-4, där du också kan läsa om vinkelbedömning.

Figuren gör inget anspråk på att vara exakt, utan vill visa principen.



Bella Center 1998

21 feb och det är dags för Danmarks internationella båtmässa utanför Köpenhamn i Bella Center. Som vanligt har SGK en egen monter på mässan.

Båtmässan hålls vart annat år i Köpenhamn och vart annat år i Fredricia på Jylland, och de år som det är i Köpenhamn har nu SGK varit med i många år.

Svend och Misse lägger som vanligt ner energi på att planera och arrangera SGK:s monter.

I år har tyvärr intresset från danska medlemmar att ställa upp och hjälpa till varit mycket lågt, ja rent ut sagt bedrövligt.

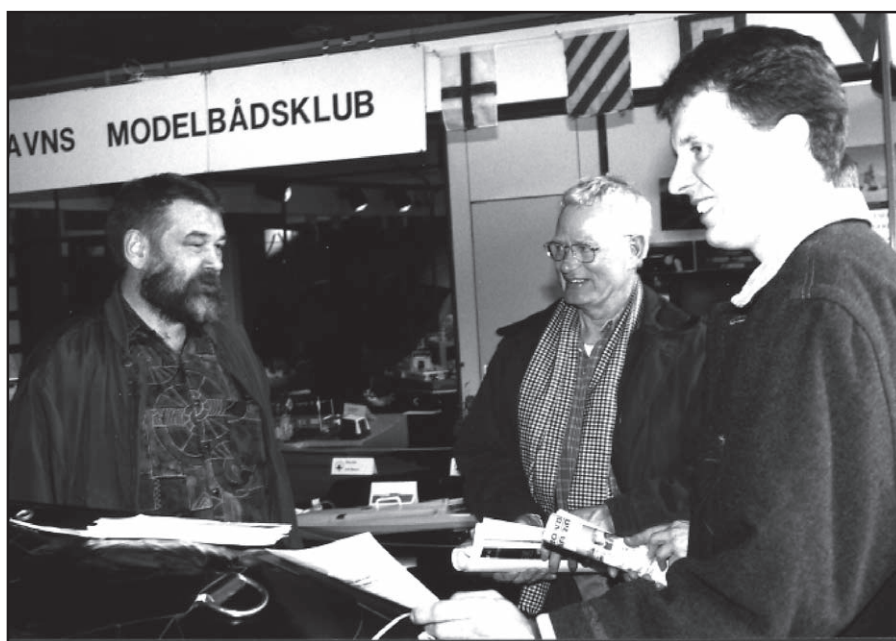
Bella Center upplåter plats till ideella föreningar helt gratis och detta märks verkligen. Det finns många olika föreningar som tar chansen att visa upp sig.

Tänk om mässarrangörerna haft samma positiva inställning i Sverige, som i Danmark. Nej, i Sverige får man svaret "Vill Ni vara med så får Ni betala som alla andra".

Helt klart är att svenska arrangörer inte ser vilka dragplåster många av dessa föreningar är. Här ser man saken mycket kortsiktigt. I stället för att anamma detta som ett säljargument gentemot andra utställare och allmänheten ser man det istället som att man "förlorar pengar" för utebliven monterhyra.

Till och med svenska arrangörer borde inse att ideella föreningar inte kan betala 10.000-tals kronor för att vara på en mässa några dagar. Nej istället låter man golvytor stå tomma, vilket naturligtvis är det absolut sämsta som kan tänkas.

Hur många besökare är intres-



Svend i samtal med gummibåtsintressenter

serade av stora tomma ytor i en utställningslokal?

SGK-monter

I många år har nu SGK haft stora montrar med 3-6 olika gummibåtar från medlemmarna.

I år var detta inte möjligt eftersom inga medlemmar anmält sitt intresse för att ställa upp och hjälpa till. Det blev Svends båt i år och ingen annan.

Som vanligt är intresset alltid stort för vår monter, och med Svends välutrustade gummibåt modell större med bland annat radar, VHF, GPS, osv är det enkelt att "prata gummibåt".

Men vad som saknades var naturligtvis fler båtar i vår monter, framförallt de mindre typerna. Risken med detta är att vi skrämmer bort nya intressenter genom att bara ha en enda mycket välutrustad båt på runt 200.000 kr.

Men vad gör man när inget in-

teresse kommer från medlemmarna?

Stort intresse

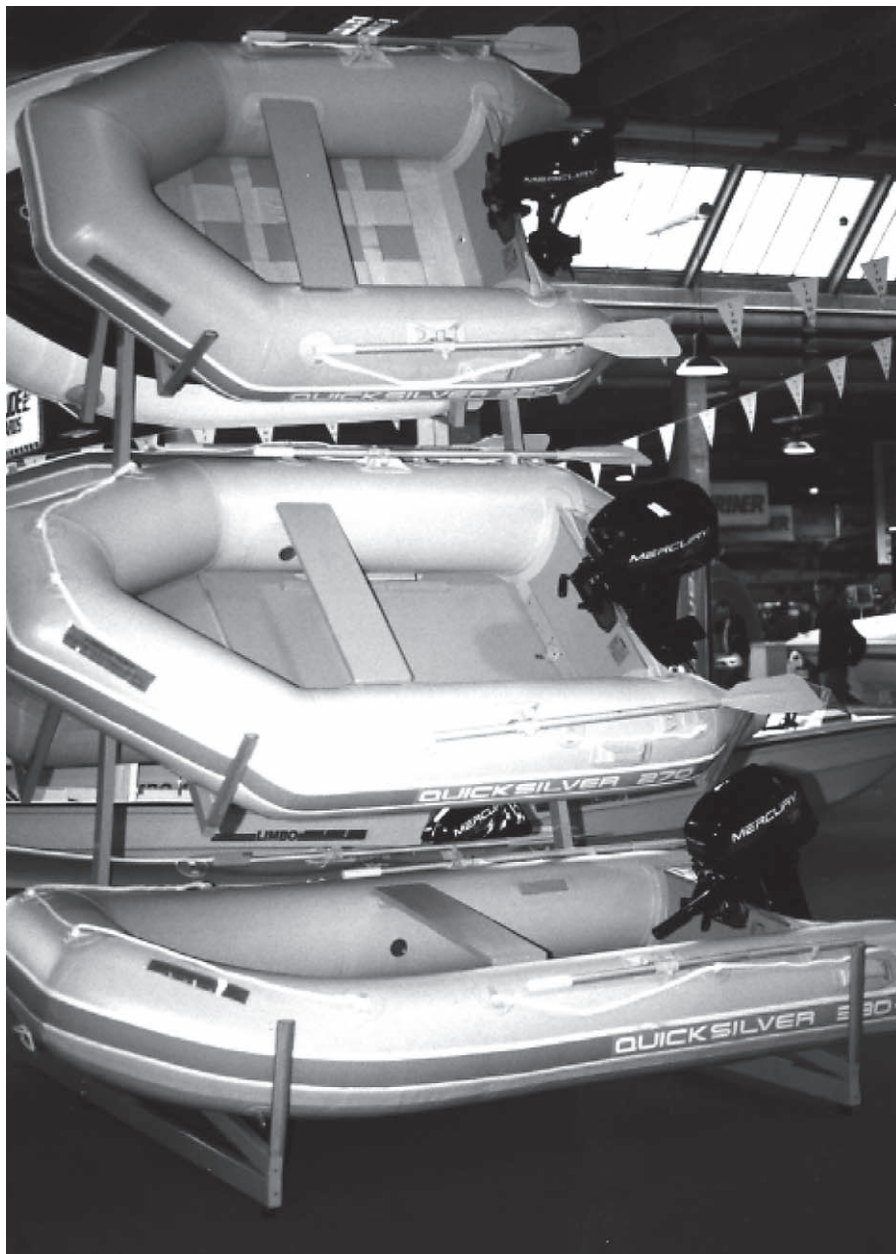
Hur som helst var intresset som vanligt stort i vår monter och det gavs tillfälle till att försöka värva nya medlemmar.

Eftersom vår monter inte var på långa vägar så stor i år som förr om åren syntes vi naturligtvis inte heller så bra och vi fick ibland "jaga ifatt" besökande för att göra dem intresserade.

Danska sponsorer

Det har ju varit lite tunnsått med danska sponsorer under åren, det har bara varit Uni-Safe som förstått finessen med att stödja SGK, den ideella organisationen som verkar för att fler gummibåtar kommer ut på våra vatten, och därmed förhoppningsvis fler medlemmar i klubben.

Svenska importörer och agen-



Utställningen hade få utställare när det gällde gummibåtar och RIB. Här är dock en "lillebrorserie".

ter har mer och mer genom åren insett att SGK verkligen gör nytta och därmed ansluter sig fler och fler företag till klubben.

Även om Danmark och Sverige är två relativt lika länder är det ändå stora skillnader på olika område.

Svenskar är kända som lite veliga och aldrig kan bestämma sig, men jag undrar om inte danskar är ett strå vassare än oss ändå. Det är mycket svårt att få ett danskt företag att ge ett konkret svar. De vill gärna "tänka på det", "titta på det", "återkomma senare", "har inte råd"

osv, men någon gång måste man bestämma sig.

Marknadsföring är svårt och kostar mycket pengar. Det var fortfarande företag inom gummibåtsbranschen som inte visste vad SGK var trots att vi funnits i tio år, sänt 1000-tals brev genom åren, varit i TV, varit i press osv. Det är inte mycket att göra åt detta.

Jag anser att med de resurser som SGK har och har haft har vi lyckats mycket bra med vår marknadsföring, men Danmark behöver tydligen en extra injektion.

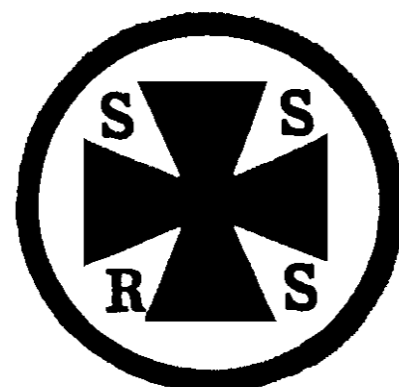


Livflottar, flytvästar
ZODIAC

Gummibåtar

ÖVERLEVNADSDRÄKTER
Auktoriserad verkstad
Gummibåtar - Livflottar

Ovädersgatan 7
418 34 Göteborg
Tel: 031-532343
Fax: 031-541320



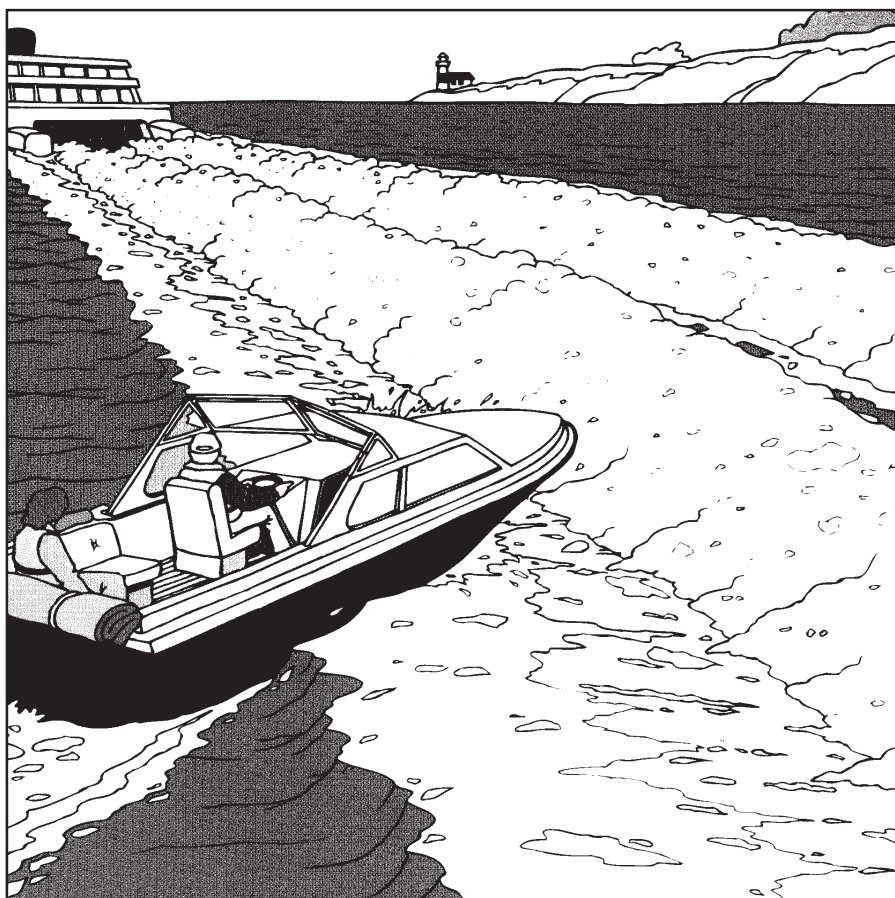
Sjöräddningssällskapet
Talattagatan 18
426 76 Västra Frölunda
Tel: 031-29 00 90

Søsportens Sikkerhedsråd

Danmark har noget som heter Søsportens Sikkerhedsråd, som ger ut fantastiskt fina och informativa broschyrer om många olika saker och händelser som kan inträffa på sjö och hav.

Tanken är att vi i G&R res-ten av året tar upp olika ämne som dessa broschyrer behandlar.

I detta nummer börjar vi med hur vi betar oss när vi kommer i närheten av de snabbgående katamaraner/ Hurtigfærger som börjat trafikera vattnen i södra Sverige och i Danmark.



En våg från en snabbfärja kan bli en hisnande upplevelse

Hurtigfærger og deres bølger

De snabbgående katamaranfärjorna har under de senaste åren blivit ett populärt transportmedel för många människor.

Fler och fler rutter får dessa snabbgående båtar, och man kan förvänta sig att ännu större och snabbare båtar kommer att sättas i trafik de närmaste åren.

Framtidens färjor bli sannolikt en kombination av de snabbgående och de traditionella färjorna.

Sådan gør du, når du møder bølgerne fra hurtigfærgerne

De flesta som färdas på havet har provat att möta vågorna från större fartyg och färjor — eller vågorna från snabbgående motorbåtar som seglar förbi eller korsar ens kurs.

Kommer dessa vågor oväntat kan ett möte bli mycket obehagligt — ja rent av farligt.

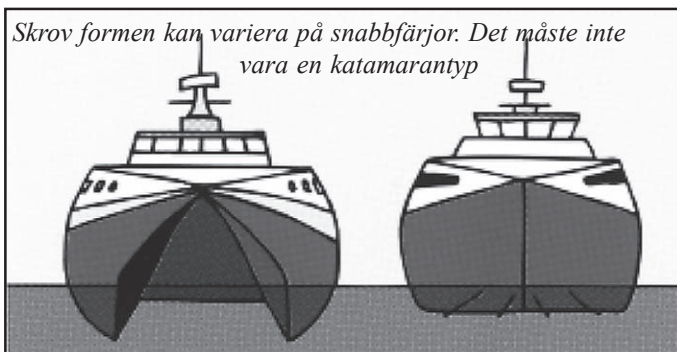
På fritt och djupt vatten är snabbfärjornas svallvågor inte någon större säkerhetsrisk, därför bör du lägga

kursen på seglatsen så att du om möjligt undgår ett vattendjup på mindre än tre meter.

Undvik också att ankra på grunt vatten när du befinner dig i område där snabbgående färjor finns.

Vad du kan råka ut för är att vågsvallet rör om och en risk finns för grundkänning. Du bör naturligtvis observera att ju djupare din båt sticker ner i vattnet ju större mar-

Skrov formen kan variera på snabbfærjor. Det måste inte vara en katamarantyp



ginaler måste du ha.

Det säkraste sättet att möta dessa svallvågor är att gå med fören mot dem, samtidigt som man ser till att ens båt har styrfart. Var också uppmärksam på att den snabbgående färjan kan vara långt förbi din båt innan dess svallvågor når dig.

Under alla omständigheter gäller det att hålla ordentlig utkik, vilket är en grundregel i de internationella sjövägsreglerna. Du har då bättre möjlighet att förbereda dig på otrevligheter.

I nya sjökort kommer det att vara en notering om var dessa snabbgående färjors rutter ligger.

Vad er en hurtigfærge?

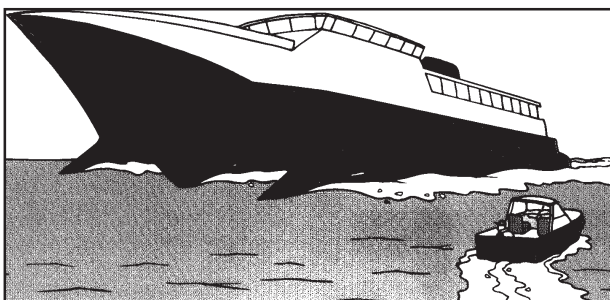
Man hör ofta begreppet katamaran använt som synonym för begreppet snabbgående färjor.

Ordet katamaran betyder emellertid bara ett fartyg med två slanka skrov förbundet med en överbyggnad. Katamaraner känns igen från båt och färjetrafiken mellan Danmark och Sverige, som "Flygbåtarna" mellan Malmö och Köpenhamn.

De flesta snabbfärjor är antingen katamaraner som för exempel Cat Links, som seglar mellan Århus och Kalundborg, eller hydrofoilmfartyg.

Snabbfärjor kan också konstrueras som traditionella enskrovsbåtar, populärt kallat "fregattfärjor" som den där tidigare seglade mellan Grenå och Hundestedt.

Det är också karaktäristiskt att dessa färjor är byggda i aluminium,





A./B. **BACHMANS**

Skeppshandel

DYK & FLOTTSERVICE AB





**Försäljning
Service**

**Livflottar
Gummibåtar**

Butik & Flottservice

Krångatan 2 211 24 Malmö

Tel: 040-185561, Fax: 040-182461

medan konventionella färjor är byggda i stål.

Vid hög hastighet verkar skrovets form till att fartyget helt eller delvis planar på vattenytan.

Hurtigfærgernes fremdrift

Snabbfærjornas maskiner är antingen snabbgående dieselmotorer eller gasturbiner. Den traditionella propellern är utbytt mot ett vattenjet-system, där vattnet leds in i skrovet genom ett vattenintag och pumpas ut i aktern via speciella munstycke.

Vattenjet-systemet gör att båten får en enorm manöverförmåga och kan stoppa på en mycket kort sträcka.

På de större fär-

jorna finns det oftast 4 munstycke med en vattengenomströmning på 50-60 ton per sekund vid marschfart.

Bølger

Normalt är det vinden som reser vågorna och det vill den göra tills vågorna har fått en viss höjd, som svarar till vindstyrkan.

När vinden avtager eller skiftar riktning, fortsätter vågorna i samma riktning som tidigare långt efter, och vill långsamt avtaga i höjd.

Vågor där inte längre tillförs någon energi kallas dyningar/dønning. Vattenområdets storlek och vattendjupet sätter en övre gräns för hur stora vågorna kan bli.

Hurtugfærgeres bølger

Snabbfärjornas svallvågor skiljer sig väsentlig ifrån från det svall som uppstår efter de konventionella färjorna, därför att längden mellan vågorna är längre.

Snabbfärjornas svall påminner mycket om de dyningar som oftast ses längs den jylländska västkusten i stilla väder.

Konventionella färjor skapar typiskt korta vågor med en period på 4-5 sekunder mellan vågtopparna, medan snabbfärjornas vågor har hög hastighet och skapar långa vågor, som det är 8-10 sekunder mellan vågtopparna.

Från snabbfärjorna kommer det ett mönster av både långa och korta vågor. De långa vågorna är svåra att se, men inte desto mindre är det dessa vågor som orsakar de största problemen på grunt vatten nära kusten.

När vattendjupet minskar blir de längre vågorna högre och samtidigt blir tiden mellan vågtopparna kortare, och när de överstiger en viss gräns bryter vågen. Så har man den kustnära karateristiska bränningen.

Enligt sjövägsreglerna skall alltid fritidsflottan lämna "fri väg" för handelssjöfarten.



PLASTIMO

**Marknadens bredaste program av
LIVFLOTTAR**

**GUMMIBÅTAR från 2.0 till 3.30 m
Beställ vår katalog**



**PLASTIMO
NORDIC**

Box 28, 473 21 Henån
Tel. 0304-360 60
Fax. 0304-307 43



**PLASTIMO
NORDIC**

Men när det gäller de nya snabbfärjorna är situationen annorlunda. De seglar så snabbt att det kan vara svårt att bedöma om det finns tid och plats att "visa hänsyn" till de generella sjövägsreglerna.

Därför skall fritidsfartyg/båtar vid ett möte med en snabbfärja fortsätta den normala seglatsen med hänsyn till de allmänna väjnings-

regler som finns i de internationella sjövägsreglerna, och dessutom visa uppmärksamhet på färjans svallvågor.

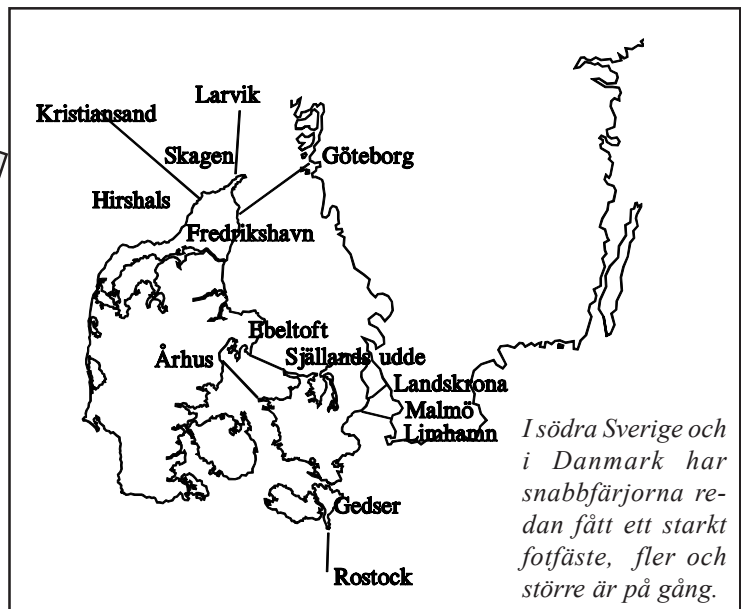
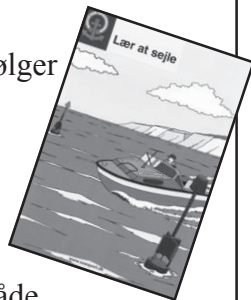
Red anm:

Sjöfartsverken i nästan alla länder tittar nu på konsekvenserna av dessa snabbgående fartyg och vi kan säkert vänta oss helt nya regler som gäller både för yrkessjöfarten och för fritidsflottan.

Men under alla omständigheter måste man i en liten båt vara mycket uppmärksam och vaken.

Följande häfte kan fås från Søsportens Sikkerhedsråd i Danmark

Hurtigfærger og deres bølger
Bliv om bord
Himmel og hav
Kulde
Lov og ret på vandet
Brand og eksplosion
Fiskeri og jagt fra små både
Redningsveste giver tryghed
Søens 10 sikkerhedsråd
Lær at sejle
Sikkerhed for brætsejlere



Skall du korsa rutten, gör det vinkelrätt och så fort du kan. Håll skärpt utkik.

- Undvik möte med snabbfärjorna.
- Kom ihåg att ha lanternorna tända från solnedgången till soluppgången och under nersatt sikt.
- Ha alltid en kraftig ficklampa klar om natten. Lys på dina segel eller direkt mot färjans brygga för att göra personalen uppmärksam på att du finns i deras närhet.
- Lyssna på VHF kanal 16.
- Ha alltid en radarreflektor, och den skall alltid sitta så högt som möjligt. Anropa gärna färjan på VHF kanal 16 om du känner oro för dess kurs.
- Använder du GPS-navigatör så lägg dina waypoints utanför färjornas rutter.

Alla uppgifter och teckningar är tagna från de utomordentligt informativa små häften som danska Søsportens Sikkerhedsråd tagit fram.

SGK-träff

Tjörn Runt 15/8

Tjörn Runt behöver nog ingen speciell presentation

Anmälan till:

Olle Janson

Skogsbo

SE-516 96 Aplared

Gummibåtar med skarpt V-format glasfiberskrov. Från 4,6 upp till 9,5 meter. Många olika utrustningsalternativ.



T. S. Gummibåt & Trailer
Skräddarevägen 3
SE-830 04 Mörsil

Tel/Fax: 026-86112, 010-6563122 mobilsvär, 0647-660135

Nu är det dags för lite "tjat" igen.

Varför är det så svårt att få medlemmar i klubben att aktivera sig bara lite, lite?

De flesta som känner mig lite mer personligt vet att jag lägger mycket av min tid på klubben för att få den till att fungera.

Jag begär inte att någon annan skall lägga ner samma tid och intresse, men om några medlemmar bara hade engagerat sig en mycket liten bråkdel i förhållande till mig så skulle det inte vara några problem att fylla sex nummer av "Gummibåtar & RIB".

Att det skall behöva vara så otroligt trögt att få några att skriva lite i klubbtidningen, och kanske sända in en eller två bilder.

Av naturliga skäl blir tidningen inte riktigt vad den borde vara eftersom det inte finns någon spridning på artiklarna, eller kör man inte

gummibåt norr om Hallandsåsen?

Som jag skrivit tidigare blir en förening vad medlemmarna gör den till. Är det ingen som gör något blir det heller ingen läsning i klubbtidningen.

Klubbtidningen är den enda kontakten många medlemmar har med klubben och därför gäller det naturligtvis att det finns notiser och artiklar som går hem hos medlemmarna.

SGK är en ideell förening och allt arbete görs oavlönat av de som hjälper till. Men ta inte för givet att vi skall ge ut sex nummer alla år. Finns det inget material finns det heller ingen tidning att trycka.

Får jag be om lite skärpning! Nej inte lite — **MYCKET SKÄRPNING!**

Fred

Sämre än väntat

Gummibåtsannonser?

För ett par år sedan tittade vi på hur gummibåtar annonserades i båt-facktidningar.

Resultatet då var mycket nedslående — har det blivit bättre? Vi har kontrollerat hur många annonser det var av olika fabrikat/modeller i "Vi Båtagare".

Anledningen till att det är "Vi båtagare" vi använder oss av beror på att det är den enda båt-fack-tidningen som vänder sig helt och fullt till motorbåtsporten.

Bredvidstående båtar annonserades i nr 4-98 med både bild och text, vilket innebär att annonserna är ganska stora många gånger halv- eller helsidor. Båtar som upprepas i listan är annonserade på flera olika platser i tidningen!

Inga gummibåtar eller RIB!

Att det inte skulle vara många annonser med gummibåtar och/eller RIB var jag helt medveten om innan jag började räkna. Men att det skulle vara så dåligt skulle jag inte kunna drömma om. Inte en enda annons med gummibåtar fanns med i hela tidningen.

Med så dålig marknadsföring är det inte konstigt att vi ligger långt efter övriga Europa. Vad är orsaken till att gummibåtar och RIB i princip inte annonseras överhuvudtaget?

Vilken vara säljer sig själv?

Tror man att dessa båtar säljer sig själv? Ja av de som säljs är det ju uppenbart. Vill man nöja sig med att det säljs **under** 2000 båtar om året, och av dessa är 98% dingar till större båtar. Omkring 1993 såldes det ca 4000 båtar om året!

Varför spinner man inte vidare på de artiklar som skrivs om gummibåtar och RIB.

Båttidningarna har ju blivit klart bättre de senare åren när det gäller artiklar om gummibåtar och RIB. Men varför ser man då inga annonser från den kommersiella delen av branschen i alla fall just i dessa nummer?

Det räcker inte med att ett eller två företag annonserar någongång då och då — det blir ju ingen kontinuitet och då blir det heller ingen bra marknadsföring.

Stöd branschen

Det är naturligtvis viktigt att vi som intresseorganisation stödjer branschen på alla sätt, men vi måste också debattera varför gummibåtar och RIB går så trögt att sälja i våra länder.

Som jag ser är det för lite marknadsföring av dessa båtar. Kan "var och varannan" i England ha en gummibåt, varför skulle vi inte kunna ha detta i Skandinavien.

Konsumenten här uppe i norr har i regel inte den blekaste aning om vad en gummibåt eller RIB går för.

Crescent	Wellcraft 26 SCARAB
Westford	Wellcraft 2000 SCS
Phantom 38	Wellcraft 38 SCARAB
Targa 29	Wellcraft 2400 SC
Targa 48	Wellcraft Martinique 3000
Squadron	Formula Falcon 27-41
21 Conquest	Formula Falcon 18-25
18 Dauntless	Formula Falcon 27-42
20 Ventura	Inter 7700
23 Outrage	Inter 8800
26 Outrage	Inter 9300
Nibus Max II	Seaco 780
Nibus Max II Classic	Seaco 950
Nibus Max II Duo	Bayliner 1851 Capri
Buster L	Bayliner Trophy 2002
Ryds 510GT	Aquador 26C
Ryds A	Aquador 22HT
Ryds B	Flipper 666HT
Ryds C	Flipper 630HT
TG-7000	Flipper 630OC
TG-6300	Flipper 515HT
TG-5800	Limestone 22
TG-6400	Boston Whaler öppen
TG-616	Boston Whaler 21
Segemo-30	Fjord
Johansson & son träbåtar	Eastbay
Falcon 26 Fantino	Aprea Mare
Bella 641 Ocean	Grand Banks
Bella 651	Bayliner 2352L
Bella 512 Excel	Bayliner 2052 Trophy
Bella 7000	Askeladden 585 Freestyle
Ibiza 20 sport SE	Askeladden 505 Freestyle
Ibiza 20 Touring SE	Uttern 6800SC
Ibiza 19 Touring	Uttern 5502
Ibiza öppen	Örnvik 610MC
Silver Hawk	Örnvik 441CLX
Sea Ray 180 Bowrider	Buster XL
Sea Ray 215 Express	Buster L
Sea Ray 230 Overnighter	Uttern 5402
Sea Ray 240 Sundancer	Maxum 2100SC
Sea Ray 270 Sundancer	Bella 512 Excel
Sea Ray 290 Sundancer	Bella 641HT
Sea Ray 310 Sundancer	Silverton 312 Sedan Crusier
Sea Ray 400 Sedan Bridge	Yamarin A9292
Sea Rya 580 Super Sun Sport	Yamarin 5800 Big Catch
Wellcraft 210CCF	Yamarin 5400 Big Ride
Wellcraft 302	Yamarin 4730 Big Ride
Wellcraft 23WA	

Av 95 st båtar/fabrikat fanns inte en enda gummibåt eller RIB — Varför?

Trots att det kanske är den båt-typ där man kan hitta de flesta sälj-argumenten.

Att köra och åka gummibåt eller RIB är en livsstil, varför spinner man inte på detta? Vad hade Coca Cola, Leevis och Pampers varit utan marknadsföring?

En av Sveriges mest sålda småbåtar är Buster från Inha Bruk i Finland. De annonserar förmodligen själva mer än vad alla företagen i gummibåtsbranschen gör tillsammans! Buster är inget speciellt konstigt, men de har en marknadsföring som är total och intensiv. Så visst kan man sälja allt med mördande reklam. 1996 ökade Buster med 24%, och under 1997 ökade de ytterligare med 35%, allt räknat i kronor. Hur mycket ökade gummibåtsbranschen — Eller minskade?

KJWÅ söker hjälp med fölgebåtar



SGK Medlemmen Matts Premberg är också mycket engagerad i KJWÅ, som står för Kristianstad-Judo-Windsurfing-Åhus.

Att som ideell förening ”få ihop det på slutet” är inte alltid så lätt. Matts undrar därför om det finns några medlemmar i SGK, som kan tänka sig att ställa upp med sina båtar, som fölgebåtar till deras windsurfingtävlingar?

Windsurfing i Åhus

Sänder här datum för våra tävlingar i Åhus. En är sanktionerad av Svenska-Skånska Brädseglarförbundet, en del är mindre tävlingar.

Windsurfingtävlingar på Ostkusten.

Windsurfing i Åhus, KJWÅ hälsar medlemmar i SGK välkomna till sina tävlingar.

Finns intresse så är vi i behov av räddningsbåtar, (fölgebåtar). Framförallt på den tävling som är sanktionerad av Svenska Brädseglarförbundet, den 4 juli.

Antalet seglande brukar ligga på 15 till 20 stycken. Vi startar med Skepparmöte kl 11.00 och kör två race.

Dessa tar ca 2 timmar att genomföra. Därefter en timmes paus för att köra två race till. Ingen start efter 16.30. Vi har ingen möjlighet att betala ut någon ersättning (tyvärr). Men det hade varit kul om några av SGK:s medlemmar kommer till våra tävlingar. Det kan vara riktigt kul då det ”tutar” på

Är någon intresserad så hör av er till mig på nedanstående adress

**Med vänliga hälsningar
Matts Premberg**

G:a Slättängsvägen 18
291 62 Kristianstad
Tel: 044-126858
Fax: 044-125072
Mobil: 070-6347110
E-mail: empe@swipnet.se

Tävlingar

4 juli (lörd)
Åhus Skåne-Serien
3:dje deltävlingen. Sanktionerad av SBF

5 juli (sönd)
Åhus Åhus-Cupen
2:a deltävlingen

12 juli (sönd)
Åhus Åhus-Cupen
3:dje deltävlingen

15 augusti (lörd)
Åhus Åhus-Cupen
4:de deltävlingen (Final)

Lilla fina Åhus ligger vid Hanöbukten på Skånes östra sida, och för de som inte vet det så kallas Hanöbukten även för Sveriges Biscaya. Varför det tror ni?



Skånes ost- och sydkust har mycket sevärt i övrigt. Hela kuststräckan från Ystad över Simrishamn och upp till Åhus är en unik del av Sverige.

Här finns många små fina fiskeläge, som har anor många 100 år tillbaka i tiden, men det är också en mycket vild kust.

Vem har inte hört talas om Bornholmsgattet som är känt i hela världen för sitt ombytliga humör. Det är kanske därför som de flesta hamnar på syd- och ostkusten verkligen skyddar mot sjön.

Varför inte vika en dag som fölgebåt, och en dag längs kusten?

I nästa nummer



Material till G&R mottages med det varmaste.

Det är helt enkelt nödvändigt att det kommer in tips, idéer, artiklar, bilder mm. för att vi i år skall kunna ge ut sex nummer som vanligt.

Kan det verkligen vara så?

Det här är historien om fyra människor vid namn Alla, Någon, Vemsomhelst samt Inga.

Ett viktigt arbete måste utföras och Alla var övertygade om att Någon skulle göra det.

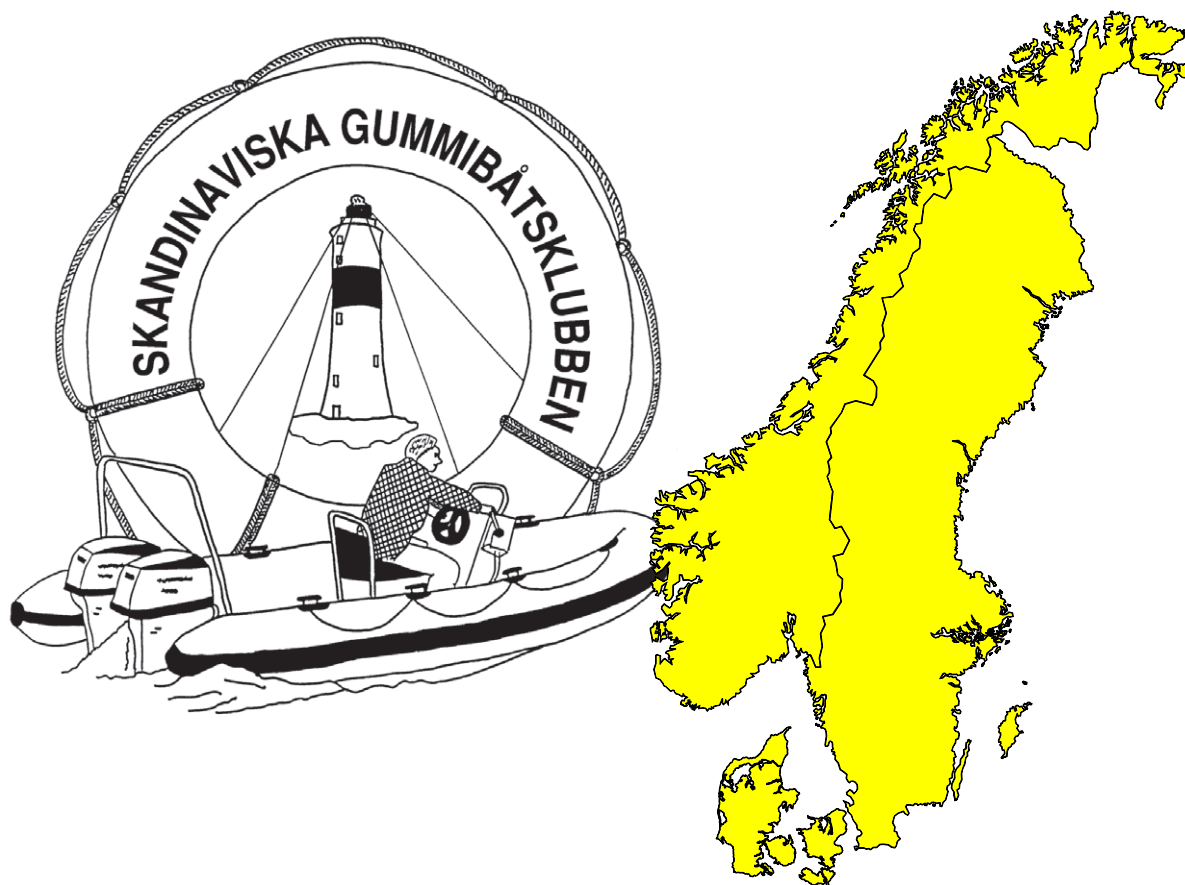
Vemsomhelst kunde ha gjort det, men Inga gjorde det inte för det var Allas jobb.

Alla tyckte att Vemsomhelst kunde göra det men Inga ansåg att Alla skulle göra det.

Det hela slutade med att Alla skyllde på Någon, när Inga gjorde vad Vemsomhelst kunde ha gjort.

Källa: okänd

**10 år med SGK
1988 - 1998**



**Skandinaviens första och enda specialklubb
för gummibåtar & RIB**

Sverige - Danmark - Norge