

# Rätt svar



Här kommer rätt svar på tävlingen om smileys i G&R 98-3.

## Ingen Vinnare

Eftersom det inte kom in ett enda svar, kunde det inte heller bli någon vinnare.

För den som är intresserad av smileys, finns ett A4 häfte på 12 sidor som behandlar just smileys.

Finns hos en del bokhandlare men kan beställas från förlaget, och kostar 10:- + porto.

Sätt in 28:- på deras postgiro så kommer häftet direkt hem i din brevlåda.

Postgiro: 4104716-8

Know Were publications  
Box 19091  
SE-161 19 Bromma  
Sverige  
Tel: 08-376698  
Fax: 08-873321

## Kändis-smileys

1. :-) Kändis-smileys
2. ~:-) Karl-Alfreds son (Popeye's Kid)
3. =):-) Onkel Sam
4. \*:-X Clown
5. \*<:-) Tomten (Santa Claus)
6. :^[ David Letterman
7. :-i Shirley Temple, med smilgrop
8. =):-)= Abraham Lincoln
9. +O<:-) Påven
10. (8-O) Bill gates
11. ,:-) Ronald Reagan (vers.1)
12. (8-) Stevie Wonder
13. .—) Moshe Dayan
14. Cl:=-) Charlie Chaplin
15. 7:^[ Ronald Reagan (vers.2)
16. 8(:-) Mudde Pigg
17. 8-= Birgitta Dahl
18. 4:-) George Washington
19. =):-) Onkel Sam
20. =):-)= Abraham Lincoln
21. +O<:-) Påven
22. (8-O) Bill gates

## Baksidan av VHF?

**Att det marina VHF-systemet är det utan tvivel bästa radiokommunikationssystemet på sjön är det ingen tevkan om — men hur är det med servicen på apparaterna?**

### VHF ett dyrt "nöje"

Skriver dessa rader för att jag själv hamnat i den situationen att min bärbara VHF-radio av någon anledning inte fungerar längre.

I min enfald trodde jag inte att det skulle vara några problem att åtgärda detta, eftersom VHF-systemet används av både yrkessjöfarten och fritidskepparen, men så är inte fallet.

Min VHF-radio är av märket Kraco, modell 6000. Denna radio såldes bra för omkring 10 år sedan bland annat till en del lotsstationer. Importören gick tyvärr i konkurs. Kraco 6000 dök upp för ett par år sedan i ny skepnad hos Furuno Sverige AB och hette då IBV 9000.

Lämnade min Kraco till en person som arbetade hos den dåvarande Kraco-importören som reparatör, men han lyckades inte ens hitta felet på apparaten.

Eftersom min radio är identisk med IBV 9000 ringde jag Furuno Sverige AB och undrade om jag kunde sända den till dem.

Jo-då inga problem, "men vi lagar inga apparater själv" fick jag till svar. Ville då sända apparaten direkt till verkstaden eftersom det inte fanns någon anledning att sända den till Furuno Sverige bara för att de skulle sända den vidare.

Personen jag då talade med sa till mig att "du kan inte sända den direkt till verkstad som konsument, den måste gå via oss".

Orsaken var naturligtvis att Furuno Svenska bara skulle sätta på en

ny adresslapp på lådan och där tjäna ett par hundra kronor på detta. Efter lite "tjafs" med vederbörande fick jag i alla fall fram att de skulle sända den till Danmark, och eventuellt vidare till Japan om Danmark inte klarade av det.

Jag ringde då själv Furuno i Danmark och här var det absolut inga problem. De lagade apparaterna själva och ifall de inte klarade det så menade de att det inte var någon mening med att sända så "billiga" (6.000:-) apparater till Japan för reparation.

### VHF- köp är ett lotteri?

Har försökt kontrollera hur det ligger till med servicen på VHF-apparater och det är ingen munter sanning att få fram.

Jag vill påstå att servicen på VHF apparater i stort är under all kritik. Jag har även en stationär VHF-station av märket Zodiac (ej att förväxla med båtarna) vilka var stora på sin tid. De har slutat med dessa på grund av att Televerket ville ha så mycket betalt för att godkänna radioapparaterna att det helt enkelt inte var lönt att sälja dem.

Av mina två VHF-apparater som båda var etablerade och stora märke på markanden finns nu ingen kvar.

Men även om inte märket finns kvar så är ju en VHF-apparat en VHF-apparat och varför finns det ingen service eller reparationskunskap?

Att Tullen, Kustbevakningen, Sjöräddningen, försvaret och redrier mm kan kasta apparater för 4-6000:- och köpa nya är kanske inte så konstigt. Men vill man att fritidskepparen skall använda VHF-apparater på sjön vill det nog till att man servar och lagar även dessa.

Jag har haft mina apparater i ungefär 5-6 år och har haft Zodiacradion på reparation en gång (*kostnad 1500:- inkl porto osv.*) och min bärbara är nu slut. Om det visar sig att livslängden på VHF-apparater ligger på 5-6 år innebär det en säsongskostnad per VHF på runt 1000:- plus kostanden från Televerket.

Om jag nu verkligen sticker fram huvudet så är det ju billigare att bli räddad av sjöräddningen eller någon annan — detta är ju helt gratis för den enskilde, men kan kosta samhället hundratusentals kronor för en enda sjöräddningsinsats.

Vem bär ansvaret för att VHF-systemet fungerar i sin **helhet** så att det blir fler apparater istället som det är nu — färre?

Någon som har svaret?

**Fred Lundberg**

PS:

Naturligtvis menar jag inte att man skall skippa VHF-apparaterna utan tvärtom att var och en som har en båt bör köpa en sådan.

Men eftersom mobiltelefonen i stort sett är var mans egendom idag är det kanske lätt hänt att inte lägga ut 5-6000:- på apparaten och sedan inte få någon service eller reparation om det skulle behövas.

Det är bara vi konsumenter som kan ställa krav för att det skall bli bättre.

# Mobiltelefonen bland kobbar och skär



I dag när nästan var och var annan människa har en mobiltelefon, tar man oftast för givet att man skall kunna använda den även i nödsituationer både på land och till sjöss, men var inte så säker på detta!

**Kobbar, skär, höjder, berg, skog och annat som ligger mellan din telefon och slavsändaren blockerar lätt din signal från telefonen och kontakt uteblir.**

Den som har en mobiltelefon tar naturligtvis med den även i båten, men för den skull — ta inte för givet att du kan kalla på hjälp genom den. Det finns mängder av orsaker till att en radiosignal inte når fram till målet.

Oavsett vilken operatör så bygger man ut systemet först och främst där det finns många kunder. Detta är i städerna och längs våra stora vägar plus de ställe där affärsfolket semestrar.

Mobiltelefoner använder tre frekvensband, 450 MHz, 900 Mhz och 1900 Mhz.

Eftersom radiosignalerna i dessa frekvensområde relativt snabbt dör ut kan operatören effektivt återanvända frekvenserna.

## Nackdelar i naturen

Eftersom användarna är få har inte operatören råd att sätta upp den typ av basstationer som finns inom tätbebyggt område.

Här sätter man istället upp få stationer på högt belägna platser som skall betjäna stora geografiska område.

I städerna kan radiosignalerna studsas mot rätvinkliga väggar och på så sätt nå fram till mobiltelefonen. I naturens oregelbundna formationer studsas det lite hur som helst och är till föga hjälp.

## Inget tillförlitligt värde

Det är viktigt att komma ihåg att det värde som normalt visas i

displayen inte är särskilt tillförlitligt. Det är inte den rena signalstyrkan som visas utan ett värde som anpassas efter den nedre gräns som operatören har valt som acceptabel nivå i systemet.

Dessutom visar den egentligen bara vilken radiostyrka som finns mellan basstationen och mobilen — inte vad som gäller mellan mobilen och basstationen.

Även mobiltelefonen måste vara av hög kvalitet. Dålig kvalitet och/eller felinställda värden är vanliga felkällor när man misslyckas med att ringa i område där andra telefoner fungerar.

*Källa okänd:*

*Artikeln är hämtad från lösa klipp. Tyvärr framgick det inte från vilken tidning det var.*

## KØBES

### ZODIAC - HEAVY DUTY MARK 4

God stand - fornuftig pris.  
Evt. incl ordentlig service  
ret motor og bådtrailer  
(godkendt i Danmark)



**John Toxværd Andersen**  
København

Tlf. mobil: 40 26 44 62  
Tlf. hjemme 44 53 00 35  
Tlf. fax: 44 53 14 62

## Konstverk

Frimärke är inte bara små konstverk på ”papperslappar”, det ligger alltid en historia bakom varje frimärke.

Att samla på frimärke inom ett visst område, t ex sjöfart, fyrar, nautiska tillbehör eller varför inte sjöräddning ger även en stor kunskap i respektive ämne.

En trevlig hobby att utöva mörka kalla vinterkvällar.

Frimärke är oerhört välgjorda, framförallt de som graveras.



Världens enda frimärke med en RIB?



Sjöräddning på Island




Nautiskt tillbehör



De Nordiska/Skandinaviska länderna ger ut många utgåvor som har med sjöfart och nautica att göra.




Ett frimärke från England, landet som aldrig sätter ut sitt landsnamn.



A-IB. **BACHMANS**

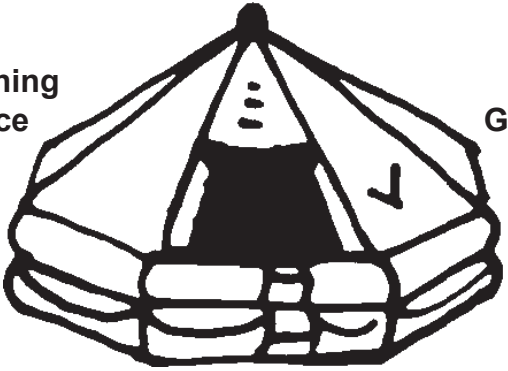
**Skeppshandel**

**IDYK & FLOTTSERVICE AIB**



**Försäljning  
Service**

**Livflottar  
Gummibåtar**



**Butik & Flottservice**  
**Krångatan 2 211 24 Malmö**  
**Tel: 040-185561, Fax: 040-182461**

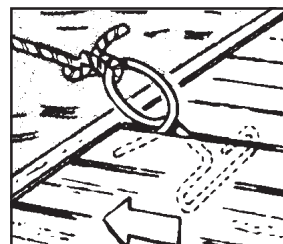
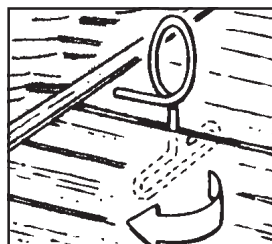
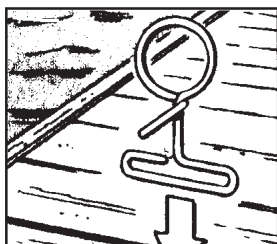
## Smart förtöjningsring

Du sticker helt enkelt ner ringens ena ände genom en springa i bryggan, vrider 180° och petar ner ”säkringen” så den inte kan vända och släppa.

Ringens ena ände genom en springa i bryggan, vrider 180° och petar ner ”säkringen” så den inte kan vända och släppa.

Tfn 0091-510 732 9229

Fax 0091-510 732 9188



## SGK årsmöte 25/4 1998

Tyvärr var det inte många som slöt upp på årsmötet, men det genomfördes stadgeenligt och som vanligt hade vi mycket trevligt tillsammans.

En förändring genomfördes i klubbens stadgar. Motionstiden kortades ner till fyra veckor, mot åtta veckor innan. Årsmötet var 100% överens om åtgärden.

Till ordförande för SGK på ett år omvaldes Fred Lundberg. Det konstaterades att klubben har en bra ekonomi och att pengarna som kommit in dels i form av medlemsavgifter, och dels i form av stöd från olika företag har använts på ett bra sätt.

Det togs också upp att det kanske nu var tid för klubben att skaffa sig en egen hemsida på Internet. Årsmötet uppdrog åt Olle Janson och Gunnar Olsson att i samråd med Herbert Wirlöf gå igenom äm-

net. Herbert Wirlöf har kostnadsfritt upplåtit sin hemsida för klubbens aktiviteter och den är bra, vilket gett oss en fin start och den har också genererat nya medlemmar.

Eftersom uppslutningen på årsmötena var lite si och så genom åren, och årets möte var verkligen ett bottenapp. Vi var tre st på mötet, med respektive fruar, således sex totalt. Som jag skrivit innan har jag full förståelse för de som har långt till Köpenhamn, men i både Köpenhamn och Skåne-regionen finns det en hel del medlemmar — varför kommer inte dessa?

En sak är jag däremot helt säker på. De har missat något mycket trevligt.

### Deltagare

Svend	DK
Misse	DK
Fred	SE
Agneta	SE
Olle	SE
Björg	SE

Gemenskapen i klubben har alltid varit mycket bra ända sedan starten 1988 och med åren byggs naturligtvis de sociala banden ihop än mer, men det finns också plats för nya gummibåtsvänner!

Trots att en generalstrejk höll på att bryta ut i Danmark fick vi skåningar vår efterlängtaade fläsksteg och de ”upplänningar” som inte ”klarade av den” valde att äta panerad fisk som också Danmark är lite av specialist på.



Från vänster

Björg  
Fred  
Agneta  
Svend  
Misse  
Olle bakom kameran

# ATT BYGGA ETT PLASTSKROV TILL EN GUMMIBÅT

**Varför i hela fridens namn bygger man ett plastskrov till en gummibåt ? För mig var det en idé som jag har grubblat på i några månader.**

Om man ser till kustbevakningen eller sjöräddningen så har de just gummibåtar med plastskrov, även kallade R.I.B. (Rigid Inflatable Boat, fritt översatt till styv uppblåsbar båt). När man förenar gummibåtens pontoner med plastskrovets styvhet får man en väldigt bra kombination.

Gummipontonerna ger både stabilitet och överlägsen flytförmåga. Plastskrovet tillför kursstabilitet och bättre gång i grov sjö samt ett rejält underlag att fästa utrustning i, styrkonsoll, bågen mm. Detta lät väldigt tilltalande, men är det praktiskt genomförbart?

Ja, men innan man ger sig i kast med ett sådant här projekt så får man ägna sig åt en del forskning och ställa sig vissa frågor:

## **Går det att montera ett skrov på just min gummibåt?**

Är det lönt mödan att bygga ett plastskrov till just min gummibåt?

Jag anser att det inte är värt besväret att bygga plastskrov till båtar under 4 meter. Detta beror på att stora båtar är oftast uppblåsta under hela båtsäsongen och till dessa har man tillhörande båtkärror. Den främsta fördelen med små båtar är att de är ihopvikbara.

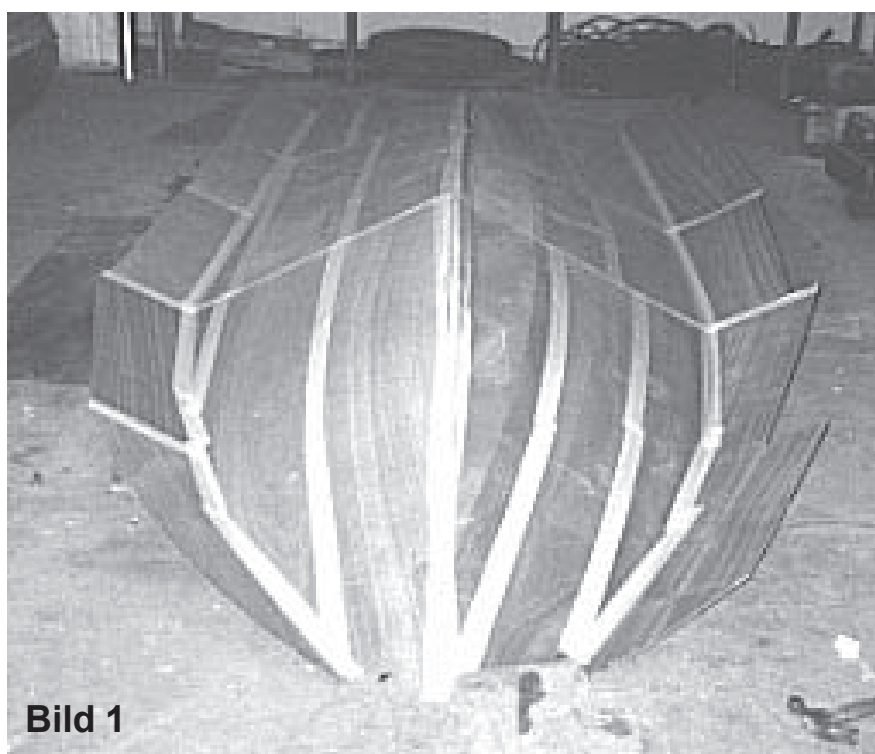
Tornoda

**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**



**Bild 1**

Yamaha

Har jag en bra lokal att arbeta i? Det är viktigt med bra ventilation eftersom polyesterplast avger starka och farliga ångor.

## Är ett motorbyte till högre styrka nödvändigt för att kompensera den ökande vikten?

När jag väl hade bestämt mig så var det dags för att påbörja lite forskning och planering. Jag tog reda på ifall det fanns gummibåtar i just min båtstorlek med plastskrov. Jag lusläste broschyrer, båttidningar mm. Jag studerade "riktiga" R.I.B.'s för iakttaga hur skrovets infästning och utformning var genomförda. Jag pratade med personer som jobbar med tillverkning av plastbåtar, de kunde ge tips om plastningsarbetet samt formbyggnad.

**Och framför allt - jag brydde mej inte om folk som sa att det inte var genomförbart!**

I min omgivning fanns det skeptiker som sade till mig att det var ett omöjligt projekt. 42 knop vid första provturen ger sitt tydliga svar på detta påstående... Ingeting är omöjligt!

## SKROVPLANERING

Innan jag byggde formen studerade jag skrov på fabrikstillverkade R.I.Bs. Jag läste också en hel del tidningsartiklar i ämnet. Man kan grovt indela skrov i två typer. Det skarpa V-skrovet, som finns på högfartsbåtar, ger en båt som skär genom vågorna och som inte stampar så mycket i sjön. Dessa båtar har dock en tendens att bli vingliga i höga farter pga att dom har så liten yta i vattnet. Den andra typen har en mindre vinkel på skrovet vilket bidrar till att båten går stabilare i sjön men den stampar mer i vågor. När jag skulle tillverka formen

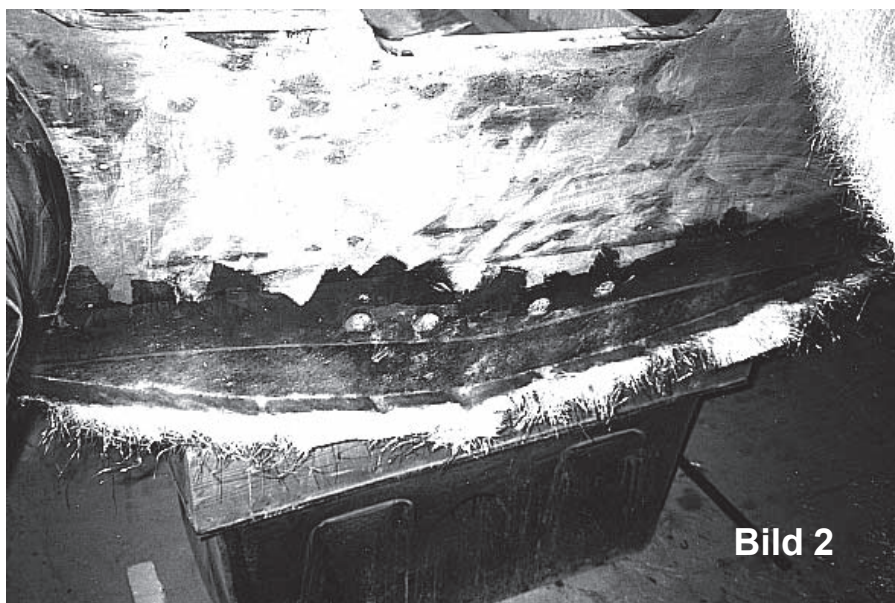


Bild 2

## BÅTRECEPT

Modell	Zodiak MK V HD
Längd	5,85 m
Bredd	2,38 m
Vikt	450 kg ombyggd inkl motor
Motor	Yamaha 85 HP
Propeller	Yamaha std 13X17 tum
Fart	47-50 knop efter finjustering

valde jag att göra skrovet skarpt i fören och planare i aktern. Detta medför att båten skär hyfsat i vågorna med bibehållen stabilitet, vilket var min förhoppning. Nästa steg var att tillverka steglisterna, som gör att båten "lyfter" ur vattnet. Steglisterna har sett likadana ut i säkert 30 år, men på senare tid har de blivit mer skålformade. Den nya utformningen medför att vattnet styrs nedåt istället för åt sidorna; båten får då mer lyft. Jag limmade fast träribbor med rätt steglistkontur på den färdiga formen.

## FORMBYGGE

Det första jag gjorde var att mäta båtens breddmått, som var 30 cm längs hela insidan, vilka jag sedan ritade ut på golvet. Jag valde att göra en utvändig form där man lägger plasten utanpå formen, istället för inuti.

Man ser då exakt hur skrovet ser ut när det är färdigt. På mina utritade golvmått satte jag spant med rätt bottenvinkel med 30 cm mellanrum. På spanten nästade jag fast tunn, böjlig plywood (Se bild 1). Notera vingarna på sidan av formen. Dessa 10-15 cm breda vingar gjorde jag för att pontonerna skulle ha något att vila på. Jag slipade sedan plywooden så att alla skarpa kanter försvann. Jag gjorde formen 10 cm längre än båtens innermått eftersom det skulle underlätta inpassningen mellan skrov och akterspegeln (Se bild 2).

## PLASTNING

Jag började med att smörja in formen med formolja så att plasten skulle lossna lätt. Därefter lade jag på lager efter lager med plastfibernatta och polyester. Det är av stor betydelse att mätta glasfibern ordentligt med polyester mellan varje lager. Det är viktigt att använda en aluminiumrulle för att trycka ut all



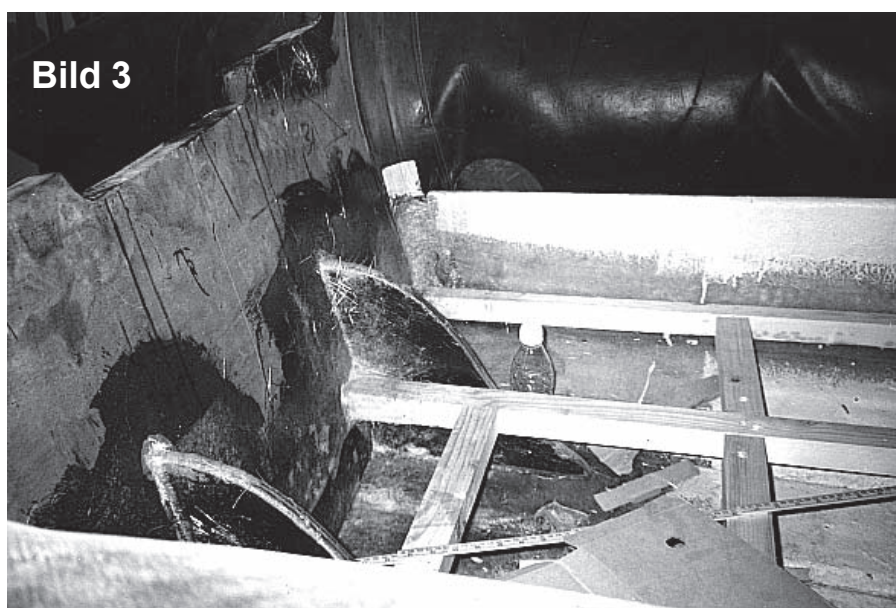
# PLASTIMO

Marknadens bredaste program av  
LIVFLOTTAR

GUMMIBÅTAR från 2.0 till 3.30 m  
Beställ vår katalog



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

luft mellan glasfibermattorna.

Jag lade alla lager på samma gång för att få ett starkare laminat. Därefter var det bara att låta polyestererna hårdna i två-tre dagar. Polyesterplast kan vid härdning bli väldigt varmt och, ifall man har otur, självantändas.

Efter färdig härdning tog jag

bort skrovet från formen. Detta var lite knepigt, men med milt våld ordnade det sig. Jag pallade upp skrovet på rätt köl eftersom det är sladdrigt innan spanten kommer på plats. Spanten tillverkade jag i 7 mm marinplywood som jag plastade fast med 100 cm mellanrum.



I skarven mellan spant och skrov lade jag sex lager glasfiber-matta eftersom spanten skall tåla stora krafter och göra skrovet styvt. På skrovets insida plastade jag en 20 cm hög relingskant runt hela båten för att få den helt vattentät.

I aktern plastade jag fast re-lingen med akterspegeln och på dess utsida laminerade jag 5x5 cm träribbor som gummit sedan skulle skruvas fast i.

## SLIPNING SAMT SPACKLING AV PLASTSKROV

Sliparbetet blev mer omfattande eftersom valet av att lägga platen utanpå formen leder till ett ojämnt ytterskrov. Efter slipningen våttorkade jag botten med tinner för att top-coaten skulle få bra fäste.

Top-coat är ett 2-komponents spackel som bildar en hård yta efter härdning samt underlättar slipningsarbetet. På top-coaten målade jag en hård 2-komp färg för att få en slät botten yta.

## ANPASSNING AV PONTONERNA

Jag vände gummibåten upp och ner. Sedan skar jag bort den gamla

gummiduken i botten, men jag lämnade en 10 cm bred bit kvar längs med pontonerna samt en trekantig bit i fören. Jag trädde den trekantiga biten över plastskrovets för och jag spände pontonerna bakåt i rätt läge.

Jag plastade fast akterspegeln med två sk knän för att få en stark förbindelse mellan skrov och akterspegel (*se bild 3*). Eftersom skrovvinkeln var skarpare på plastskrovet än på den gamla gummi-botten plastade jag in en tillägsbit under den gamla akterspegeln (*se bild 2*). Därefter var det dags att skruva fast den kvarlämnade gummiduken i träribban, tidigare beskriven. Jag förborrade hål till skruvarna eftersom det är svårt att skruva genom plastlaminat.

## DURKEN

Inuti båten monterade jag en ram av träribbor (*se bild 4*) i vilken jag plastade fast i skrovet. I denna ram skruvade jag fast durkplåt av aluminium. Valet av aluminium gjordes därför att det är ett starkt, hållbart och lättarbetat material.

## STYRKONSOLL

För att få en komfortabel förarplats valde jag att tillverka en konsol som



Bild 4



Livflottar, flytvästar  
**ZODIAC**  
Gummibåtar

ÖVERLEVNADSDRÄKTER  
Auktoriserad verkstad  
Gummibåtar - Livflottar

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

man sitter gränsle över. När man kör i hög sjö måste man kunna sitta eller stå bekvämt med ett rejält ryggstöd att luta sig emot.

Jag gjorde den så lång att man kunde sitta två personer, samt ett kartbord stående vertikalt mot förarens ryggstöd.

Jag står gärna till förfogande för frågor och tips om någon funderar på att bygga om sin gummibåt.

Mats Ryde tel.0304-660783

## Grattis Mats

Mats har kvalificerat sig till att få en kompass för ovan artikel. Mats hör till klubbens nyare medlemmar men visar redan att han har mycket att lära ut. Det är sådana här medlemmar som SGK behöver — De som bjuder på sig själv.

# Insändarsidan

Som icke medlem i SGK läser jag ändå med intresse vad som sker i våra vatten. Att det sedan i medlemsbladet anordnas diverse tävlingar för att aktivera medlemmarna är bara positivt. Men att utesluta icke medlemmar att få delta är en ren diskriminering av gruppen icke båtägare. Om man sedan skall kalla de där flytetygen av gummi för båt skall kanske diskuteras i ett annat sammanhang. Det är ungefär som om du inte är prenumerant på en viss tidning får du inte delta i deras tävlingar. Eller som på ICA, "Vinn en resa till Florida" tävla med Gevalia kaffe, gäller ej för de som inte arbetar på Gevalia och dricker vårt kaffe...

Det är kanske därför som tänkta nya medlemmar avstår för att just bli medlem. Jag vill kalla det snålhet och dålig marknadsföring av SGK.

## Kritik nummer 2

Att skriva och samla in material till en medlemstidning och i synnerhet ett så smalt område som gummibåtar är oerhört svårt. Har man inte tillgång till Internet eller god kontakt med redaktionerna utomlands ex. England, Italien osv där intresset för dessa båtar är mycket större än i Sverige är man som skribent tvungen att ha ett brinnande intresse och stor fantasi.

Så kritiken riktar sig till medlemmarna i föreningen som har intresse för gummibåtar och dess liv runt detta. Ni låter väl inte båten stå oanvänd?! Nä, jag misstänkte väl detta. Ni vill vara med i en förening och få information om ämnet, men det hindrar inte att ge information heller. Självklart kan inte

alla uttrycka sig i skrift men jag tror säkert att redaktionen kan läsa meningen med innehållet ändå. Om inte finns det telefon.

Att jag som icke medlem skriver detta är att jag själv aktivt deltar i andra föreningar och skriver medlemsblad. Jag vet alltså av erfarenhet, om inte medlemmarna ideellt ställer upp och tillsammans gör vad klubben har som syfte dör helt enkelt intresset för föreningen.

Till slut händer ingenting och klubben avvecklas. Tänk er att få ett A4 papper med följande text: *Du kallas härmed till föreningsmöte den... bla bla Välkommen Styrelsen*

Uppmuntra istället redaktionen och gör klubben levande. Jag kan se en viss trötthet i texten framförallt i det senaste årets medlemsblad.

Varför, undrar ni, är inte jag medlem men läser bladet ändå. Fred och jag har sedan 1970 känt varandra och vi utbyter erfarenheter just kanske i föreningslivet. Så jag varken har eller kommer att köpa en gummibåt men jag kan ändå följa med och se intresset i denna sport.

Jag har ett förslag till medlemmarna. Avsätt en summa i föreningen för inhandlande av Internet till redaktionen. Detta skall innefatta telefonkostnaderna också. Då skulle redaktionen kunna införskaffa sig mer material om sporten och då också delge er denna i medlemsbladet.

Tips 2: Prenumerera på ett antal utländska tidningar som berör gummibåtar. Det är billigare än att alla köper var sin tidning.

Jag sitter och läser nummer 98-3 av SGK på sidan 7

## Navigering efter halveringsmetoden.

Det är tydligen ett problem på sjön att bedöma avståndet till land. Halveringsmetoden är ett sätt. När jag läste detta tänkte jag, men tiden då. Du måste färdas en viss tid och göra vissa observationer under denna sträcka. Det innebär som jag uppfattar det stor felmarginal vid varje bedömning.

Så funderade jag en stund på problemet och gjorde istället en tabell för ändamålet. (vadå inte intresse för gummibåtar) Alla i en båt har en karta med sig eller heter det sjökort. Så för att kunna bedöma avståndet till land gör man följande.

Mät på kartan mellan två punkter ex två hus. Mellan hus A och hus B är det 850 meter. Ta nu fram en tumstock håll den framför dig med raka armar och mät igen mellan dessa hus i verkligheten. Låt oss då säga du får 17 cm. Titta nu i tabellen 850 m 17 cm. Avståndet till hus A är 3000 meter.

Enkelt eller hur. Tabellen innehåller angivelser från 50 meter till 5000 meter mellan A och B plus andra nyttigheter som omvandling från meter till nm, knop - m/s - km/h. Färdtid. Ex du färdas med 17,5 knop - 6 nm tid=20 min 34 sek.



Med vänlig hälsning  
Frank Rambris

## Så här beställer du handboken

Handboken är på 40 sidor och kostar 95 kr inkl frakt.

**Medlemmar i SGK får köpa den för 40 kr.**

Frakten betalar SGK

Du sätter in 40:00 på klubbens postgiro 490 31 55-2, så kommer häftet i ett brev till dig.

	55	60	65
	850	850	850
	Avstånd till A i meter		

1	46750	51000	55250
2	23375	25500	27625
3	15583	17000	18417
4	11688	12750	13813
5	9350	10200	11050
6	7792	8500	9208
7	6679	7286	7893
8	5844	6375	6906
9	5194	5667	6139
10	4675	5100	5525
11	4250	4636	5023
12	3896	4250	4604
13	3596	3923	4250
14	3339	3643	3946
15	3117	3400	3683
16	2922	3188	3453
17	2750	3000	3250
18	2597	2833	3069
19	2461	2684	2908
20	2338	2550	2763

Unisafe

### Tack för insändaren Frank.

Trevligt att få material i brevlådan som är avsett för G&R.

Din artikel är införd utan redigering och du har nog rätt i det mesta, men kanske inte allt.

Jag tar med mig ett paket Gevalia nästa gång vi träffas.

**Fred**

### Nästa nummer av G&B blir ett julnummer

Då det fortfarande kommer mycket lite material från klubbens medlemmar till redaktionen finns det ingen möjlighet att i år göra sex läsvärda nummer.

Insänt material lyser i stort sett med sin frånvaro bortsett från någon enstaka artikel.

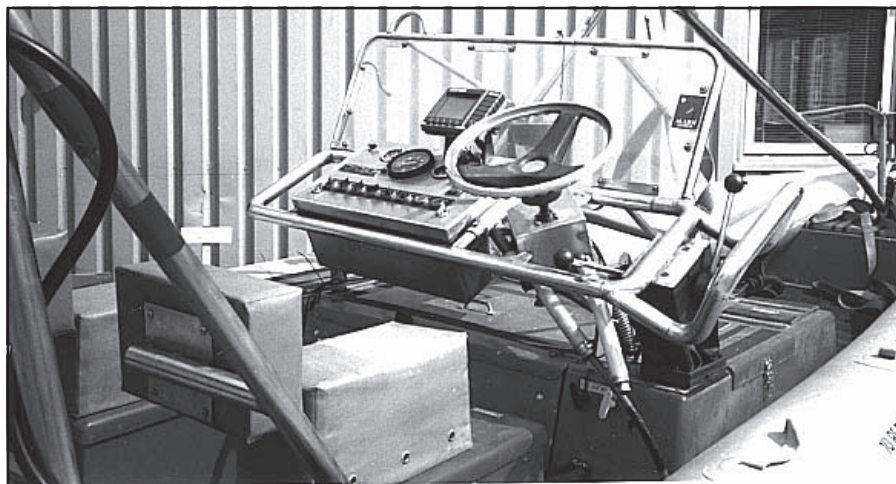
Enligt min åsikt är det bättre att göra färre nummer men bättre. Även fem nummer har varit svårt att fylla i år och blir det ingen bättring kommer det under kommande år ut fyra nummer av G&B, ett i kvartalet.

Jag vill här tacka de medlemmar som sänt in material och bilder, vilka varit perfekta att ta med i vår klubbtidning.

## En välutrustad RIB

När vi för ett par år sedan var ett mindre gäng, som gjorde en tur till Köpenhamn passade vi på att också åka en runda i Köpenhamns kanaler.

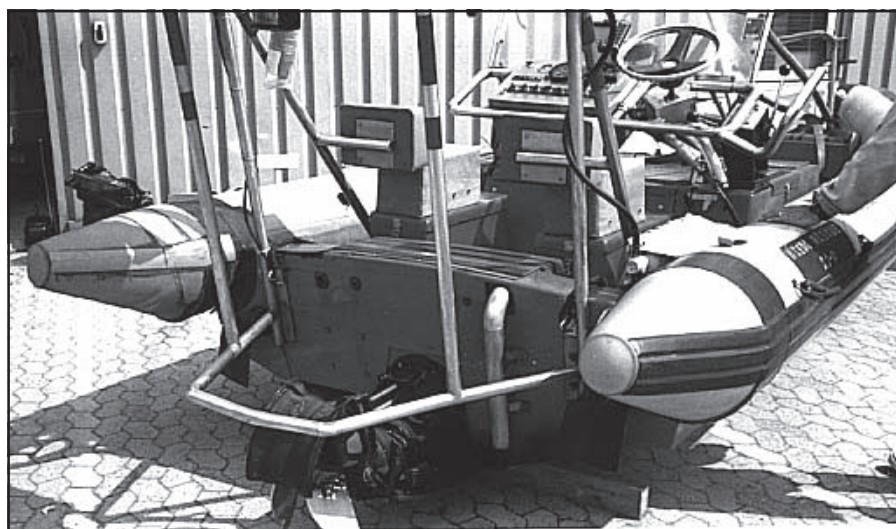
Då fick vi se denna väutrustade RIB och framförallt en mycket, mycket robust byggd båt.



En mycket tjock och kraftig båge av rundrör är byggt runt hela instrumenteringen. Detta både skyddar och är bra att hålla sig i när det blir lite tuffare väder.

Targabågen är fästad på akterspeglen och går ut bakom den. Till detta är det också gjort en båge som går ut runt motorn och skyddar denna på ett bra sätt.

Vid första anblicken verkar allting överdimensionerat, men det krävs ordentliga varor när havets krafter är igång.



Kraftiga rostfria rundrör finns på många ställen i båten, här i fören för att dels kunna hålla i sig vid sjögång, dels för att kunna hissa upp båten, t ex. på ett moderfartyg.

Båten kanske inte är så snygg och inte heller byggd med någon finish. Men den är gjord för att kunna klara tuffa tag och ge besättningen en säker arbetsplats.

# Hamnens dag i Lundåkrahamnen

## Lördagen den 13 juni genomförde Ostpirens båtklubb, hamnens dag.

Liksom förra året var SGK inbjudna att delta med sina gummibåtar. Vår uppgift var att visa allmänheten hur det är att ha gummibåt.

Både barn och vuxna fick gratis provturer och intresset var minst

### Många olika arrangemang i hamnen

Som vanligt var gummibåtsåknningen den absolut största tilldragelsen och det var ständig kö på



lika stort som förra året, och kön på bryggan bara växte och det blev 5 timmars intensiv gummibåt-skörning.

Intresset för denna båttyp är alltid otroligt stort och man kan då fråga sig varför det säljs så pass få gummibåtar och RIB i våra nordiska länder.

Min teori om detta är att det är en undermålig marknadsföring från branschen och att båtklubbarna i sin utbildning till den uppväxande generationen fortfarande stångar sig "blodiga" på att få dem att segla optimistjolle.

Jag har ingenting emot segling eftersom jag anser att var typ av sjöliv har sin tjusning.

Men sätt en "unge" i en optimistjolle och i en gummibåt och ge dem chansen att välja. Jag är totalt övertygad om att det största flertalet hade valt gummibåten.

bryggan av både stora och små som ville pröva på hur det kändes.

Vi som redan har en gummibåt eller RIB vet ju att man kan hantera dessa båtar på ett helt annat sätt än en konventionell plastbåt, och detta gjordes till det yttersta för

att ge passagerarna en riktigt häftig tur.

Farten och accelerationen var nog det som de flesta tyckte var "hivigt". Vad gör man med fem småungar i båten som frågar en om den inte går fortare, när farten är uppe i strax under 40 knop?

En annan sak som de flesta tyckte var kul var när vi gjorde fullt rattutslag och drog på för fullt. Detta innebär att båten lägger sig på sidan och tuberna som ligger närmast vattnet nästan doppar dessa i sjön.

En uppfattning som fortfarande finns kvar bland gemene man är frågor som "en sådan här båt kan du väl inte gå ut med när det blåser".

Trots att både sjöräddning, kustbevakning, försvaret har RIBar och att man sett gummibåtar på otaliga tuffa expeditioner lever många vaneföreställningar kvar om att det är en bräcklig båttyp.

Detta beror naturligtvis på att marknadsföringen av gummibåtar och RIB är liten.



Lion Sund, SSRS 3 ton tunga RIB.

## SSRS

Även Sjöräddningssällskapet Barsebäckstation kom till hamnens dag med båda sina båtar. Jarl Malmros som är en sjöräddningskryssare av konventionell typ och deras fantastiska 9 meters RIB, Lion Sund.

Lion Sund väger 3,5 ton och och tar sig fram i vattnet som en rasande tjur med sina dubbla vattenjet.

Det finns ingen chans i världen att kunna beskriva en åktur med denna fantastiska RIB, det måste helt enkelt upplevas.

## Räddningskåren

Räddningskåren gjorde en trevlig uppvisning som så mycket som möjligt skulle bygga på verkligheten.

Scenariot var att en man hade fallit i sjön, en av allmänheten bland åskådarna fick i uppgift att larma på riktigt (dock ett specialtelefonnummer för att inte belasta 112).

Det vill säga att när larmet gick fanns alla brand- och räddningsbilar kvar på räddningsstationen i Landskrona.

Under tiden berättade räddningsledaren problematiken med hur man upplever **tid** i en nödsituation. Många gånger fick de höra när de kom fram till en olycksplats,



*En av räddningsmännen paddlar ut till den nödstälde.*

”var fan har ni varit”.

Vid ett olyckstillfälle ”stannar tiden”. För ett par år sedan voltade en mötande bil strax framför oss,

och som tur var tog den vägen ner i diket istället för att komma över på fel sida av vägen.

Bilen hade lagt sig på taket, blodiga människor, bensinen rann, det var otroligt varmt och gräset torrt som fnöske och ingen möjlighet fanns just då att stänga av tändningen på bilen.

Vi var 3-4 stycken som hade kommit till hjälp och då var det redan larmat.

Vi fick ut personerna från bilen och fick bort dem ett stycke ifall



*Läkarbil och ambulans på plats*

bilen skulle fatta eld och kanske explodera.

Från att vi kom fram till bilvraket och till första räddningsbilen anlant tog det ca 15-20 minuter, men det kändes som 5 timmar!

Därför om ni hamnar i en situation — börja inte med att klaga på räddningspersonalen det gör alltid en 100% insats.

Åter till mannen i vattnet. Det har nu gått fyra minuter och första brandbilen anländer. Snabbt ut med en dykare i vattnet och i med en ”flytande bår”.

Själva räddningen från vattnet tar ytterligare 3-4 minuter och sedan finns mannen på bryggan där sjukvårdspersonal och läkare tar hand om honom.

## Optimistjollesegling

De som ville pröva på hur det är att segla optimistjolle fick också sin chans.

Mycket trevligt var här att se att Ostpirens båtklubb har två unga, trevliga och mycket entusiastiska instruktörer.

## Vattenskidåkning

De riktigt modiga fick dra på sig en våtdräkt och göra ett försök på vattenskidor.

Detta är definitivt betydligt svårare än det ser ut, många kom inte ens upp på skidorna utan fick vackert bli kvar i vattnet.

## Nöjespark

Båtklubben hade även hyrt in ett litet nöjesfält där man kunde förlusta sig efter dagens bravader.

Det är alltid kul att ställa upp för Ostpirens Båtklubb och Lundåkrahamnens ekonomiska förening eftersom det är trevligt folk och det är en förening och hamn med ordning och reda.

## Nästa års hamnens dag

Eftersom Hamnens dag i Landskronas Lundåkrahamn är ett välbesökt arrangemang är det också perfekt för SGK att kunna göra reklam för sig själv, på samma gång som vi både gör nytta och har en kul dag.

Du som känner för att vara med nästa år, ring Fred så berättar han mer.