



**Skandinavien's första och enda specialklubb
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
 e-mail: sgkrib@hem2.passagen.se

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

Internet

Gunnar Olsson
 e-mail: gosoft@telia.com
SGK Internetadress:
<http://hem2.passagen.se/sgkrib>

Postgiro (Svenskt)

490 31 55-2
 Gäller även Danmark och Norge

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.

Var f-n är vi på väg?



Ja, så kraftfulla uttryck måste jag ta i min mun när jag hör diskussionerna om promillehalten man skulle få lov att ha som förare av en båt.

Nu har tydligen de ansvariga inom området mer eller mindre bestämt att man skall få lov att framföra båtar med 1‰ alkohol i blodet.

De som såg Trafikmagasinet i TV när de var i USA och körde bil spritpåverkade under kontroll av den amerikanska polisen på en specialbana, såg också att vid 1 ‰ är en normal människa ordentligt påverkad — i klartext full, och hade mycket svårt för att bara gå. Hur i helvete skall man då kunna framföra en båt, oavsett hur fort den går?

Att politiker och ”förståsigpåare” är så fega att de inte vågar sätta en noll-gräns är kanske inte så konstigt, man måste ju sköta sig så man får ha kvar jobbet.

Men att större delen av båtfolket har samma inställning är mer än beklämmande. Några till och med tyckte att det var en ”rättighet” att få lov att ha sprit i kroppen under framförande av båt!?

Vissa tyckte att bara båten inte gick så fort, var det OK.

Undra vad t ex en badande person tycker om att bli överkörd i ”bara” 5 knop (9,25km).

Men det är väl samma kategori människor som tyckte att det var OK att köra mot ”lite”rött, ja sådär några sekunder i felmarginal! Ja faktiskt tyckte 7 av 10 detta!? Är det verkligen så att 70% av befolkningen i landet totalt saknar omdöme?

Om man inte kan hålla sig nykter de timmar man framför en båt, eller vilket annat fordon som helst, har man nog stora problem med spriten och bör helt klart söka hjälp för detta.

Fred Lundberg
 ordf. i SGK

Annonser

Pris 3:- per spalt mm. Boka 2 annonser och vi bjuder på den tredje. Medlemmars privatannonser är gratis. Sponsorer får i varje nummer utan kostnad en ”standardannons”.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 Gummibåtsklubben 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.

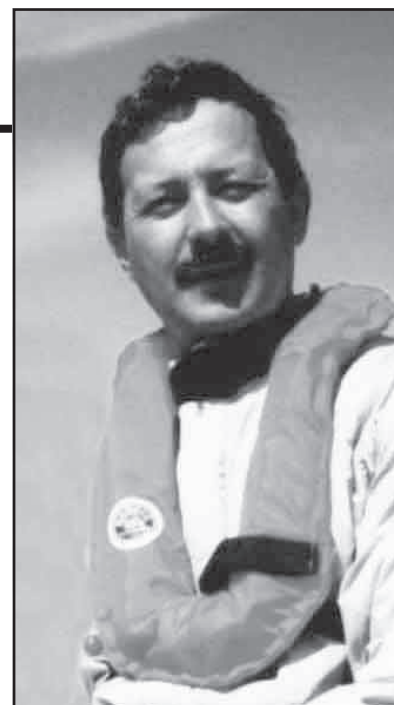
SGK:s Årsmöte 1999

Plats: Barsebäcks hamn

Tid: 24 april 1999

Klockan: 13.00

Anmälan MÅSTE göras till Fred senast den 21 april. Detta för att jag skall veta hur mycket mat/fika jag skall beställa.



Tiden går alltid fort — för fort, därför är det tid redan nu att inbjuda alla medlemmar till ordinarie årsmöte.

Ett årsmöte är naturligtvis en viktig funktion för alla föreningar och för SGK kanske lite viktigare än för många andra.

Orsaken är att vi inte är ”toppstyrda” av en ”självutnämnd” styrelse. Styrelsens uppgift är att genomdriva årsmötets önskan — alltså alla de som tar sig till årsmötet och har betalat in årets medlemsavgift har naturligtvis sin rösträtt.

Tyvärr är vår förening inget undantag mot andra föreningar oavsett vad de sysslar med — det är alltid svårt att få folk att ställa upp.

Jag vill uppmana alla medlemmar som har en chans att komma till årsmötet — KOM!

Vi har alltid haft mycket trevligt på våra årsmöten och årets kommer inte att bli något undantag.

Som väl de flesta vet, så förlägges årsmötena varannan gång i Sverige och varannan gång i Danmark, och i år är det Sveriges tur.

Årsmötets dagordning skall upptaga

1. Mötets öppnande
2. Upprop, samt fastställande av röstlängd för mötet.
3. Fastställande av föredragningslistan för mötet.
4. Val av ordförande och sekreterare för mötet.
5. Val av två justeringsmän/rösträknare.
6. Fråga om mötet behörigen utlysts.
7. Styrelsens förvaltningsberättelse.
8. Revisorernas berättelse.
9. Ansvarsfrihet för styrelsen.
10. Fastställande av årsavgift och budget för kommande verksamhetsår.
11. Val av ordförande på ett år.
12. Val av minst två ledamöter på två år (Nuvarande Agneta Lundberg och Lennart Ring)
13. Val av en revisor och en suppleant på ett år.
14. Val av ordförande och minst en ledamot i valberedningen på ett år.
15. Propositioner och motioner till årsmötet.
16. Övriga frågor (ej av ekonomisk natur).
17. Mötet avslutas.

Motioner till årsmötet skall vara styrelsen tillhanda minst 4 veckor innan årsmötet.

Från Pireus till Stockholm i en 6 m RIB

Plötsligt och utan förvarning, som i en James Bond film dyker det upp tre grekiska unga män i en gummibåt i Ystads småbåtshamn den 21 dec 1998.

Det är svinkallt, kolsvart och de undrar, som den naturligaste sak i världen, var i hamnen de kan tanka sin gummibåt så de kan ta sig vidare till Stockholm.

— Vi måste vara där före årets slut för det är ju i år som Stockholm är Europas kulturhuvudstad.

— Jaha, säger vi på YA och ser ut som två levande frågetecken.

— Det kräver kanske sin förklaring, säger 25-åriga Alexis Daras, och tittar på våra förvånade ansikten. Jo, det är nämligen så att den här resan är en kulturreisa som är sponsrad av den grekiska staten. För fyra år sedan föddes tanken att följa i Pytheas fotspår.

— Han var grek och bodde i Marseille som då, 300 år f kr, tillhörde Grekland, fortsätter Alexis. Pytheas var geograf och det sägs att det var han som fann latituder och longituder och mätte distansen runt ekvatorn. Han gjorde också resor längs Atlantkusten till bland annat Shetlands- och Orkneyöarna. Då skulle han också ha besökt Island och The Baltic Sea och någon av städerna runt innanhavet. Om det var till Stockholm eller någon annan stad vet vi inte. Det troliga är att Alexander den store sponsrade seglatserna.

— Pytheas resa tog i alla fall två år, och den båt han hade gjort var mycket snabb enligt dåtida mått mätt. Men då handlade det om att 15 man fick slita som djur vid åroarna. Resan som Alexis och hans barndomskamrater, konststude-

rande Vladimir Levidis, 27 år och fotograf Camilo Nollas, 29 har gjort startade den 28 augusti i Pireus. Och om två dagar skall de om inget går fel vara vid sitt slutmål i Stockholm.

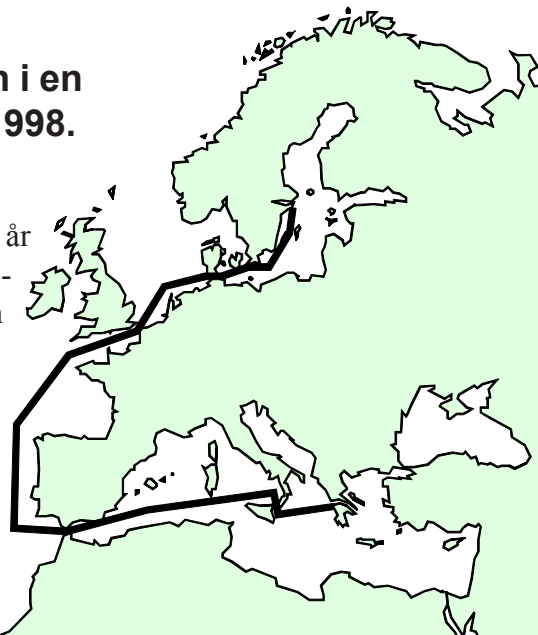
— Vi har valt Stockholm som slutdestination med tanke på att staden är Kulturhuvudstad 1998.

Runt Gibraltar

Seglatsen har gått den långa vägen genom Medelhavet, rundat Gibraltar, över Biscayabukten och Engelska kanalen, genom Kielkanalen, från Danmark till Ystad.

Båten som är ca 6 meter lång öppen RIB, med ett uppfällbart kapell att sova under när vädret tillåter. Vilket det inte gör nu. Som snabbast gör båten 58 knop men då skall sjön vara spegelblank vilket den sällan är. Runt 25 knop är en vanlig hastighet.

— Men på de här breddgraderna så här års blir det väldigt kallt när man kommer upp i farten säger Alexis. Kapellet kan vi inte ha uppe när vi kör så därför har vi överlevnadsdräkter på oss. Nu kör vi bara på dagarna. Åter oss mätta på morgnarna innan vi ger oss iväg för sedan blir det ingen mat förrän på kvällen då vi lägger till och går iland för att övernatta. Toalett har vi ingen ombord, det blir att hänga över relingen.



Värt allt besvär

Men för de unga männen har det varit en upplevelse, alla för dagbok oberoende av varandra och alla mammor ringer dagligen för att försäkra sig om att sönerna mår bra.

Och trots att resan bitvis varit svår, storm utanför Napoli, hemska vågor vid franska västkusten och svårt hav över Engelska kanalen, så har den varit värt allt detta.

- Ingen har ju tidigare gjort en sådan här resa i öppen båt säger Alexis. Vi är de första.

Källa Ystads Allehanda 22dec 1998

Tyvärr kan vi inte förmedla några bilder då Ystads Allehanda inte besvarade klubbens fax om förfrågan om vi fick använda deras bilder som fanns i tidningen.

SGK:s stora chans att presentera sig för hela landet, men det behövs engagemang från medlemmarna



Sjöhistoriska Museet i Stockholm kommer den 27 april 1999 att ha en utställning som handlar om båtliv.

Utställningen kommer att spegla våra kära fritidsbåtar, motorbåten, segelbåten, långfärdskanoten (och gummibåten naturligtvis) och livet med båten i en historisk odysse från 1800-talets slut.

I en del av katalogen till utställningen kommer båtklubbar från hela Sverige att presenteras med ord och bilder, inlagda på en CD-rom.

Men det hänger på dig och din klubbs medverkan skriver Sjöhistoriska Museet i sin information.

Vi får chansen att presentera vår udda båtklubb på tre A4 sidor med text, en historik och hur verksamhetens bedrivs. Även upp till 15 bilder, inkl. bildtexter kan vi bifoga.

Alla klubbar som bidrar får den färdiga katalogen med CD-rom. Bland de klubbar som kommer med i katalogen utlottas ett besök med visning för hela klubben.

Alla båtklubbar kommer inte med i katalogen, därför gäller det att lämna ett professionellt och bra material för att ha en chans att komma med.

Hjälp till!

Sänd bilder till klubbens kansli med en kort bildtext, så vi får ett bra material att presentera.

Den 27 april är inte långt borta så ta tag i detta omgående.

En levande och aktiv gummibåtsklubb blir det endast om vi medlemmar gemensamt gör den till detta.

Skriv ditt namn och adress på baksidan av dina bilder, de kommer naturligtvis att returneras till dig när de är använda.

Sätt igång redan nu!

Även agenter och importörer sänder oss naturligtvis bilder och material!

Yamaha

Varning för höga hamnavgifter!

En liten varning för hamnarna på Ven. På Ven vill man ha betalt även för ett kort besök under dagen, oftast också mycket bra betalt. Speciellt vill jag varna för att gå in i Norrebrogs hamn.

Vill man där ta en runda minigolf eller en fika som tar runt en timme får man bereda sig på att den nitiske hamnkaptenen står vid båten när du kommer tillbaka och vill ha sådär en **70:-** av dig!

Rundar du sedan ön för att t ex gå in till Kyrkbacken för att kanske handla vykort eller ta en korv i kiosken så bli inte förvånad om du blir rånad igen när du kommer tillbaka till båten.

22 maj, Kl. 14.00 Kyrkbacken, Ven

SGK:s första utfärd för 1999

Som traditionen bjuder går SGK:s första vårutfärd som vanligt till ön Ven som ligger mellan Sverige och Danmark i Öresund.

Turen är förlagd till lördagen den 22 maj. Söndag och måndag därefter är så kallade röda dagar och de långväga gästerna kan kanske på så sätt utnyttja tiden lite bättre än om det endast hade varit en vanlig helg.

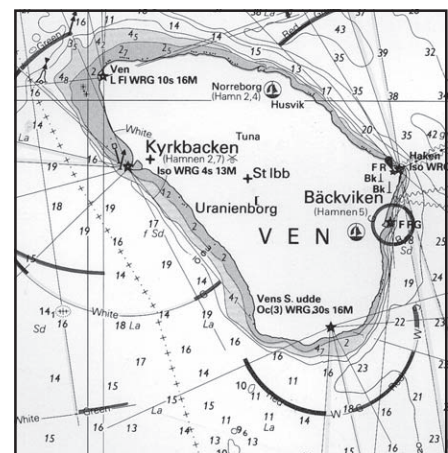
Eftersom det alltid är delade meningar om när vi skall träffas för sjösättning så gör var och en detta precis när de själva vill, tidigt på morgonen, eller senare för de som så önskar. Detta hoppas jag tillgodoser både de som bor nära och lite mer långväga gäster. På så sätt blir kanske alla nöjda och glada.

Tiden vi sammanstrålar är kl. 14.00 i Kyrkbackens hamn på Vens västra kust.

Tillåter vädret kan det bli så att vi ankrar upp båtarna en bit utanför hamnen och tar en båt in i land. På så sätt betalar vi endast hamnavgift för en båt. Detta är inte snålhet, men att betala full hamnavgift för 2-3 timmar iland och även för båtar som är 3-4 meter långa kan inte vara rimligt. Vi ligger oftast också på platser i hamnen där inga andra båtar kan komma in.

Lämplig sjösättningsplats från den svenska sidan är Lundåkrahamnen i Landskrona.

Behöver du nattlogi så meddela i god tid så går nog detta att fixa.



Sjökort: 922 (svenskt)
 VHF Anrop görs på kanal 16, därefter omedelbar övergång till kanal 72.
 Tel: 0708-660 668
 Fred Lundberg

Vaken & Pigg

Den här rutan införde vi förra året för att ge till de medlemmar, företag eller personer rent allmänt som ställer upp extra för klubben och brukar allvar med sitt arbete för oss.

Alla kan sända in förslag till redaktionen. Denna gång vill jag själv utnämna två medlemmar till "Vaken & Pigg"

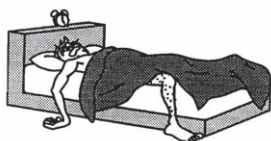


I detta nummer vill jag ge **Gunnar Olsson i Malmö** "Vaken & Pigg" symbolen för hans arbete med att ta tag i klubbens Internetsidor och för att han lägger ner ett stort arbete på detta.

Även **Frank Rambris** som inte är medlem i klubben men som utformat vår "nya" fyrlogo på Internet som numera betar sig som en riktig fyr vill jag uppmärksamma.

Frank skriver ju också då och då i vår klubbtidning.

Fred Lundberg
ordf. i SGK



Den här symbolen "Slö & Trött", hoppas jag att vi inte får användning av så ofta — men vem vet. I detta nummer har den i alla fall uteblivit.

Derf Grebdnul



A./B. **BACHMANS**

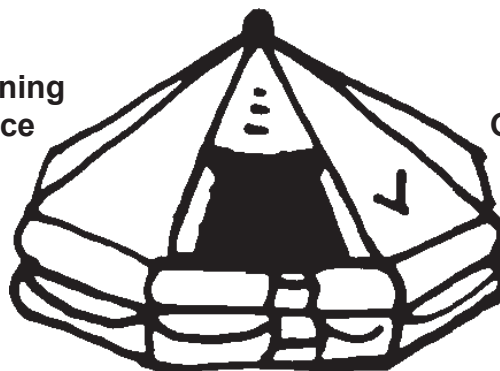


Skeppshandel

IDYK & FLOTTSERVICE AB

Försäljning
Service

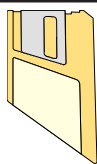
Livflottar
Gummibåtar



Butik & Flottservice

Krångatan 2 211 24 Malmö

Tel: 040-185561, Fax: 040-182461



Ni som beställt diskett med gummibåtsbilder, får dessa inom kort

Danska medlemmar ökar i klubben.

En högst trolig orsak till detta är att den danska båttidningen "Sejl & Motor" ofta har en liten ruta med klubbens namn och adress, vilket naturligtvis gör sitt till för att fler och fler skall få upp ögonen på att vi existerar, och även norska båttidningar har noter om oss då och då.

Tyvärr har vi inte samma respons från



svenska tidningar, och det mest katastrofala är att inte ens

tidningen "Båtliv", vår egen organisations tidning "orkar" sätta in en liten ruta med klubbens namn och adress ens när de skriver om gummibåtar.

Har din radio rätt antennlängd?

Otroligt viktigt för all kommunikation är att antennen är rätt justerad. Det hjälper inte hur bra radio du har ifall radiovågorna inte lämnar antennen på rätt sätt. Här följer ett utdrag från PR-boken.

SWR = Standing Wave Ratio

När Stationen är placerad på plats, antennen uppsatt och ordentligt monterad skall SWR kontrolleras.

SWR står för stående vågförhållandet. Alla antenner måste anpassas för just sin våglängd. 27 MHz som PR-bandet arbetar på har en våglängd på ca 11 meter.

Koppla in antennen i SWR-mätaren och SWR-mätarens korta kabel i PR-apparaten. Ställ omkopplaren på FWD. Tryck in sändningstangenten och justera upp nålen till

läge SET på skalan med ratten på mätaren.

Slå över omkopplaren, fortfarande med sändningstangenten intryckt till läge REF och avläs var nålen ställer sig. Eftersträva att komma så nära 1 det går, nålen skall således röra sig så lite som möjligt.

Nu skall antennen justeras till en längre eller kortare längd, gör bara mycket små justeringar varje gång tills det hamnar på bästa mätresultat.

Stå inte bredvid antennen när SWR avläses. Prova på olika ka-

naler, det skiljer sig lite mellan dem. Nu är det inte alla antenner som går att justera till 1, men på en basantenn skall värdet ligga däromkring. Upp till 2 kan man acceptera, efter 3 på skalan är det markerat med röd färg, där får SWR aldrig ligga, detta kan i så fall förstöra PR-apparaten.

Kapa aldrig av antennkabeln och tro att SWR skall bli bättre. Skulle det visa sig att det är omöjligt att få en SWR som är bra finns det en så kallad matchbox, som kan kopplas in mellan antenn och PR-radio. Den hjälper till att anpassa antennen, men skall bara användas ifall allt annat har visat sig meningslöst.

Ofta är det något fel då SWR inte blir under 3. Kontakta ditt inköpsställe, de kan nog reda ut var felet ligger.

Här har talats om PR-radio på 27 MHz men VHF-systemet fungerar på samma sätt, enda skillnaden är att du måste ha ett mätinstrument som istället är anpassat för VHF-våglängderna.

När det gäller VHF på det marina bandet är många antenner justerade redan vid köpet och går inte att ändra. Marina antenner är lite mer komplicerade än "land-antennerna" eftersom många båtar är i plast och då behövs ett inbyggt jordplan i antennfoten.

Årets första sponsorer



Göteborgs Flottservice Marina AB

Plastimo Nordic AB

Dyk & Flottservice AB

Sea Side Kapellmarket

uni-safe A/S

Gummibåtar på frimärken

Att samla på frimärken är en fantastisk hobby.

Här hittar man alla ämnesområden — även gummibåtar och RIB. Precis som inom alla andra hobbyområden kan det kosta otroliga summor men om man håller sig till de så kallade motivfrimärkena blir det oftast inte så dyrbart.

Ta en titt på ett frimärke med något motiv genom en lupp så kommer du att se saker som du knappt kan se för blotta ögat. Ett frimärke är verkligen ett konstverk i mini-format.

Här kan du se tre frimärken där man har avbildat gummibåtar. Det finns säkert fler i världen men en sak är klar, många finns det inte.



1998 ej ännu katalogiserad

Detaljrikedomen är otrolig och på frimärket ovan från Franska Antarktis finns även en gummibåt på moderfartyget, vilket endast kan ses med lupp.



Isle of Man 1991-02-13

Frimärket från Isle of Man avbildar en RIB. Atlantic 21 class "John Batstone" från det engelska sjöräddningssällskapet RNLI.

Även här är detaljrikedomen

FINLANDS MEST KÖPTA!



Vi har 12 modeller i lager, från 2m jollar upp till 5m RIB-båtar med V-formade dubbla glasfiberskrov.

Modell och pris exempel.

Dingo 265	6.900:-
Dingo 265, inkl. Suzuki 4 hk	13.400:-
Dingo 300	7.900:-
Dingo 300, inkl. Suzuki 9,9 hk	19.900:-
RIB SB 270H	9.900:-
RIB SB 325H	11.900:-

**PASSA
PÅ NU**

För klubbens medlemmar gäller priserna t.o.m. 99 07 31!

SEASIDE

KAPELLMARKET

Koltrastvägen 1-3
SE-183 51 Täby
Sverige
Tel/fax: 08-756 52 06

fantastisk. Blåljusen och lanternorna på båten är ca 0,4 mm men är ändå ritade/graverade i skala och fullt synliga.

Det norska frimärket är av en enklare natur då det är foto som är rasterat och tryckt i offset.

Men oavsett vilken teknik man använt för att framställa frimärkena är alla frimärken små underverk. Det finns dock vissa arabstater som

framställer frimärken enbart för samlare. Dessa så kallade svartlistade länder kan ha en otrolig kvalitetsskillnad på sina frimärken från gång till gång.

Är det någon i klubben som är intresserad av att börja samla motivfrimärken så skriv eller ring till mig så skall jag förmedla några bra kontakter där man mot ett rimligt pris och bra kvalitet kan anskaffa material.

RED



Norge 1993-04-23



Okänd inbetalning!

Vem är du som betalat in 200:- den 28/1-99 men som inte skrivit ditt namn

Om du känner till fler frimärken där det finns avbildade gummibåtar eller RIB — så är du "skyldig" att kontakta redaktionen!

Vet du hur en livflotte fungerar?



Livflottor, flytvästar

ZODIAC

Gummibåtar

ÖVERLEVNADSDRÄKTER

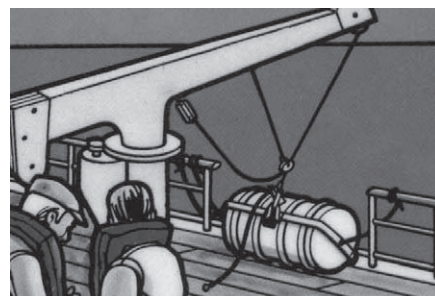
Auktoriserad verkstad, Gummibåtar - Livflottor

Ovädersgatan 7

418 34 Göteborg

Tel: 031-532343, Fax: 031-541320

Gummibåtar och RIB
av flera olika fabriker



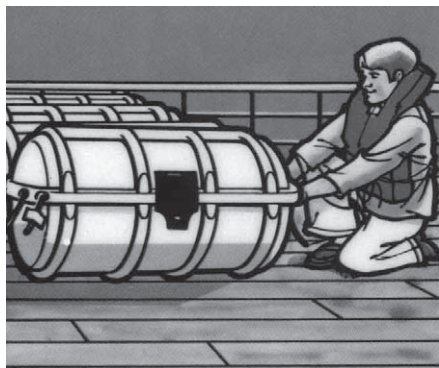
Containern hissas upp och svänges ut, drag ut resten av utlösarlina och flotten blåses upp.



Sänk flotten till däckshöjd — sträck styrlinorna, embarkeringsduken fastgöres ombord. Embarkera. **OBS – lossa linorna innan nedfirning.** Dock ej utlösarlina, vilken tjänstgör som fånglina.

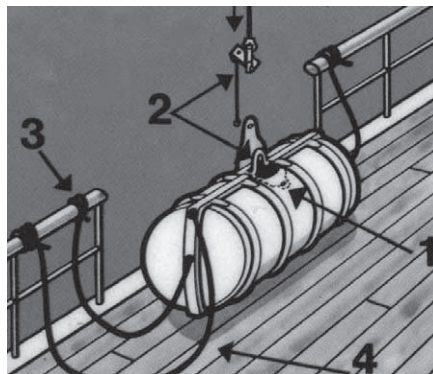
De flesta som läser denna tidning har också en uppblåsbar båt av något slag — men hur stor är kännedomen om en uppblåsbar livflotte?

Det man oftast ”ser” av livflotten är dess vita container den ligger i och man hoppas att den kan ligga kvar där den ligger. Här kommer en liten produktinformation, som är hämtad från Nordisk Gummibådsfabrik som tillverkar Viking räddningsflottor.

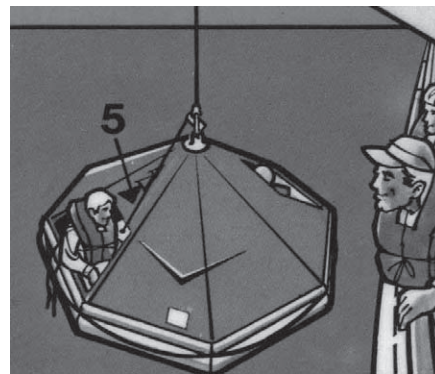


Flottor som förvaras i **container** framtages från förvaringsplatsen — placera flotten vid däverten.

Tag bort den löstagbara delen av räckets vid däverten.



Öppna fliken på **containern** (1). Hugg slipkroken i ringen/shackeln (2). Gör fast styrlinorna (3) drag ut ca 10 meter utlösarlina och sätt fast ombord (4).



Flotten firas ned. Utlös slipkroken manuellt när flotten flyter fritt (5).



Flotten är nu fri från kranen, fånglinan sitter fortfarande kvar ombord i fartyget.



Använd kastringen för att bärga eventuella personer i vattnet



När alla är ombord i flotten så kapas fånglinan. **OBS om det är nödvändigt så kapas fånglinan samtidigt med att slipkroken lossas.** Knivar finns i och på flotten.



Sätt ut drivankaret. Om nödvändigt så peta ner drivankaret i vattnet.



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



OBS!:

Den nedfirningsbara flotten kan även användas som en vanlig flotte. Flotten kastas i så fall överbord. **Glöm ej att göra fast utlösarlinan imbord!**

Räddningsflotten som vi beskrivit här är den typ som bland annat finns på passagerarfartyg och kan ta upp till 50 man.

Livflottar för privat bruk kan man antingen köpa eller hyra.

Räddningsflotte på en gummibåt? Ja naturligtvis lika mycket där som på någon annan båt, om det krävs för turen.

Det finns ett otal typer av räddningsflottar, både stora och små. Flera av våra sponsorer säljer/hyr ut sådana.



Sjöredningssällskapet är en helt frivillig organisation som har funnits sedan 1907.

Vår viktigaste uppgift är att rädda liv runt Sveriges kuster och i Vänern, Vättern och Mälaren.

Men vi räddar inte bara liv, utan så fort du befinner dig i en nödsituation till sjöss finns vi där för att assistera och hjälpa dig.

För personer och fartyg i sjönöd är sjöredningens insatser helt kostnadsfria.

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

En uppblåst tillvaro på sjön - fördelar och nackdelar

Fartmätaren visar drygt 46 knop. Vi rusar fram rakt mot en byig vind På 13 - 14 meter per sekund. Dropparna i det fina duggregnet känns som nålstick i ansiktet. Värst är det när de träffar ögonen — det gäller att hålla uppsikt framåt. Vilken känsla när den två och ett halvt ton tunga uppblåsbara båten med glasfiberskrov, trots farten, förvånansvärt mjukt skär genom vågorna.

Så upplevde jag att flyga fram över fjorden mellan Otterön och Musön i norra Bohuslän. För en som alltid ogillat snabba, högljudda motorbåtar är det nästan snöpligt att erkänna att farten har sin tjusning. Den uppblåsbara båten vi färdades i var en Zodiac Hurricane 733. Två stycken V6 Johnson utombordare på vardera 150 hk drev den drygt 7,30 meter långa båten med en imponerande kraft. Under en kväll och eftermiddag hade Sportmanship inbjudit båtjournalister till Tanum Strand för att testa Zodiacs och Bombards uppblåsbara båtar - även något missvisande kallade gummi-båtar - i storlek från två meters längd och upp till fartvidundret på drygt sju meter. Sammanlagt hade 14 olika Zodiac och 9 Bombardbåtar ställts till förfogande. Generellt kan de uppblåsbara båtarna delas i framförallt tre kategorier: Jollar till större båtar, motsvarigheten till sportbåtar (roddbåtar och styrpulpitbåtar) samt professionella båtar för t ex segelklubbar, hamnförvaltningar, sjöräddning, brandkår, tull och polis osv. Nedan följer några reflexioner endast beträffande fritidsbåtarna.

Många modeller

När det gäller jollar finns ett stort antal modeller att välja mellan. Från flatbottnade, enkla att rulla ihop och stuva till lite större modeller med uppblåsbara kölar, olika typer av durkar, med eller utan ett plastskrov s k semirigida (RIB) båtar med ett plastskrov på vilket pontonerna är fästade. Valet avgörs av möjligheten att stuva undan jollen (om den inte skall släpa efter eller hänga i dävertar), vikt, pris och användningsområde. Ju mindre jolle, ju lättare, billigare och stuvbar är den naturligtvis. Skall jollen användas till fler ändamål, som t ex enkla transporter med eller utan motor är de större båtarna lämpligare. Vid val av båt måste köparen ha klart för sig vilket användningsområde den skall användas till. Det gäller även nästa storlek - sportbåtarna. Även här får användningsområdet styra valet. Bland de erfarenheterna från testen i Tanum Strand kan nämnas att båtar med köl eller skrov är lättast att manövrera. Flatbottnade har en viss tendens att själva välja färdriktning och är dessutom stötiga i vågor. Bland de båtar med RIB-skrov som testades fanns bl a Zodiac PRO Open 550 (siffran anger längden dvs 5,5 m)

med styrpulpit och fyra fasta säten varav två bakom styrpulpiten. Genom att en båt med pontoner kan ha ett skrov med kraftig V-botten blir gången i sjö mycket mjuk. Pontoner gör att båten trots detta är mycket stabil. En motsvarande konventionell båt skulle vara betydligt rankare med en liknande botten.

Bra alternativ

Pro 550 väger 397 kg och har en rad praktiska detaljer, inkl. stuvutrymmen, lanternor och mycket annat. Den har en bärighet som klarar 9-11 personer ombord även om tre-fyra personer är mer lagom. Med två personer gjorde den båt vi testade drygt 30 knop med en 70 motor. För dagsturer eller som transportbåt i skärgården är den här båten ett utmärkt alternativ. Även Bombard har en liknande båt och bland testbåtarna fanns Bombard Explorer 600 med styrkonsol och dubbelsäte. Skrovet väger 275 kilo utan motor och uppförde sig mycket fint i sjön med en motor på 90 hk. Bombardbåtarna är tillverkade på samma fabriker som Zodiac. Utseende, modeller samt färre tillbehör, gör att de ligger prismässigt lägre.

För- och nackdelar

Vad finns det för fördelar och nackdelar med att välja en uppblåsbar båt i stället för en båt med konventionellt skrov? Bärigheten och lastförmågan hos en uppblåsbar båt är betydligt bättre och med de nya material som de uppblåsbara bå-

tarna i dag är tillverkade av, kan man med gott fog påstå att även säkerheten är betydligt större. En av de mindre jollarna med trädurk testades fö i Tanum utan luft i pontonerna. En person kunde fortfarande köra båten även om det inte var så mycket mer. Vikten betyder för många en hel del och i så fall har de uppblåsbara båtarna en fördel. De är lätta att transportera och stuva undan. Det är knappast att rekommendera att låta en uppblåsbar båt ligga kvar i vattnet under längre perioder - till skillnad från konventionella båtar. Visserligen kan den uppblåsbara båtens pontoner och ev bottenväv slitas av att släpas mot klippor, snäckor och sandbotten, men kan relativt lätt repareras om inte skadan är alltför stor. Det finns väl knappast någon som vet hur lång livslängd en bra och välskött glasfiberbåt har.

Livslängden

Zodiac uppger livslängden, för sina och Bombards båtar, till tio år och äldre med dagens material i väveri. Vi har själva en Zodiac som är ca 15 år och fortfarande utan några större fel tilläggas kan att den inte använts alla år. Skall man köpa begagnat rekommenderar Sportmanship att den tillverkats efter 1980. En konventionell båt kan vinterförvaras genom att man vänder upp och ned på den eller lägger en presenning över. Den uppblåsbara bör förvaras inomhus - ett kallgarage eller under carport duger också. Flera av RIB-båtarnas pontoner kan lossas från platskrovet vilket ytterligare underlättar transport och förvaring. Helt klart är att de uppblåsbara båtarna har många fördelar och användningsområden som de passar mycket bra för - inte minst för en del av den yrkesmässiga användningen. 1980 införlivades Bombard i Zodiac-koncernen och helt nyli-

gen köptes Avon, som efter Zodiac/Bombard är världens näst största oberoende tillverkare av uppblåsbara båtar. Zodiac är en världsomspännande koncern och Europas tredje största tillverkare av båtar om man mäter till omsättning i kronor. När det kommer till antalet båtar, är Zodiac störst. Koncernen är omfattande och omspanner en rad närbesläktade företag, som tillverkning av nödrutschkanor för trafikflygplan. Den totala omsättningen ligger på 5 miljarder franc, varav franc varav båttillverkningen omsluter 600 miljoner franc, varav Avon svarar för ca 100 miljoner. Zodiac är ett begrepp i Sverige säljs årligen omkring 1 300 Zodiac och Bombardbåtar, vilket innebär 65 till 70 procent av marknaden. På många ställen i världen har namnet Zodiac blivit ett begrepp för alla uppblåsbara båtar, även om företaget inte haft ett dyft att göra med tillverkningen. Detta är något som bekymrar företaget eftersom kvaliteten hos andra tillverkare kan vara undermålig och skapar ett dåligt rykte hos uppblåsbara båtar och som därmed drabbar även Zodiac.

Carl Nisser

**Källa:
Royal Gothenburg Yacht Club
Seglarbladet nr 4-98.**

Livslängden på en kvalitetsgummibåt?

Man hör ofta att en gummibåt skulle ha en ungefärlig livslängd på runt 10 år — stämmer detta?

Det finns en hel del medlemmar i klubben som har båtar som är en bra bit över 10 år av varierande fabrikat och ser ut som "nya" trots att de används flitigt.

Själv har jag en Avon Searider från 1984 i ett skick som gör att jag tror mig kunna använda båten ytterligare minst 10 år till utan problem.

Det finns också tillverkare idag som lämnar just 10 års garanti och båten bör ju rimligtvis då inte vara helt slut för detta hade inte varit någon bra affär för tillverkaren.

Materialet i båten spelar naturligtvis en stor roll, men här pratar vi om "gamla" beprövade vävar.

Det är kanske tid att omvärdera livslängden hos gummibåtar. Har vi någon i läsekretsen som kan mer om ämnet så ring, faxa eller skriv till klubben.

**Fred Lundberg
SGK**

Speciellt till danska medlemmar!

För varje år som går får klubben fler och fler danska medlemmar, men detta speglas verkligen inte i klubbtidningen.

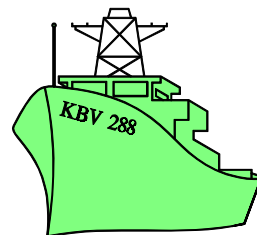
Tanken är naturligtvis att klubbtidningen "Gummibåtar & RIB" skall vara en skandinavisk tidning med artiklar från både Sverige, Danmark och förhoppningsvis någon från Norge även om vi har svårt för att få fotfäste där.

Som jag skrivit 100-tals gånger tidigare så blir både klubb och klubbtidning vad medlemmarna gör det till — varken mer eller mindre.

Tänk om vi kunde få en dansk redaktör, som skriver om gummibåtslivet i Danmark, för som det är idag är det ju i princip 100% svensk information i tidningen — kom igen nu danskar!

KBV 288 ett föredöme för yrkeskåren

I Gummibåtar & RIB 98-4 gav jag kustbevakningen i Falsterbokanalen en känga för deras dåliga stil och uppförande. I detta nummer vill jag ge Kustbevakningen i Marstrand en blomma för deras goda stil och att de är ett föredöme för yrkeskåren.



Sjömän fick en svensk jul, tack vare personalen på Kustbevakningsfartyg KBV 288.

När det är jul och man är långt hemifrån känns det nog ganska trist. Ännu värre blir det om man varken har julgran eller julmat och inte har fått någon lön på flera månader.

De 58 ryska sjömän som bor

ombord på ett ryskt fiskefartyg utanför Marstrand hade det precis så.

Ända tills kustbevakningen insåg deras trista belägenhet, drog på sig tomteluvan och fixade en

rejäl jul för de deprimerade sjömännen.

— De skall få skinka, köttbullar, korv och allt annat som hör julen till. Det är mycket spartanskt ombord, så vi ville göra det lite trevligare, berättar Kurt Eriksson, befälhavare på kustbevakningsfartyg KBV 288.

Han och hans arbetskamrater har varit ombord på det ryska fartyget flera gånger och fått bra kontakt med ryssarna.

De beslöt sig för att på juldagen göra sina ryska kollegers jul lite trevligare och samlade ihop pengar från olika håll för att kunna ge dem ett rejält julbord.

— Äter vi så överdådigt att vi måste gå på promenad efter julmiddagen, kan vi hjälpa dem lite grand och de är väldigt, väldigt tacksamma, säger Kurt Eriksson.

Källa: Kvp/TT

uni-safe



Du som ännu inte betalat in 1999-års medlemsavgift. Gör det nu så missar du inget nummer av Gummibåtar & RIB eller Båtliv.

Lita inte alltid på vad du ser

Angående julkortet som bifogades i Gummibåtar & RIB 98-5

Jag vill på detta sätt meddela att julkortet som bifogades i nummer 98-5 är ett fotomontage. Julkortet består av 8 olika bilder, som sedan är ihopmonterade och båten mitt i bilden är en bildmanipulation.

Båten har aldrig ens varit i närheten av dessa, Kullabergs farliga klippor. Båten är inkopierad och både skummet och vågorna på bilden är förstärka för att skapa mer dramatik. Övriga bilder är i originalutförande och autentiska. Således ingen risk för att sjöräddningen skulle behöva rycka ut.



Här är originalbilden på båten, fotograferad mellan Ystad och Kåseberga, med de berömda Hammars Backar i bakgrunden. (på öppet hav även om det var lite sjögång.)



Annons Svenska sjö

Avon en båt för yrkesmannen

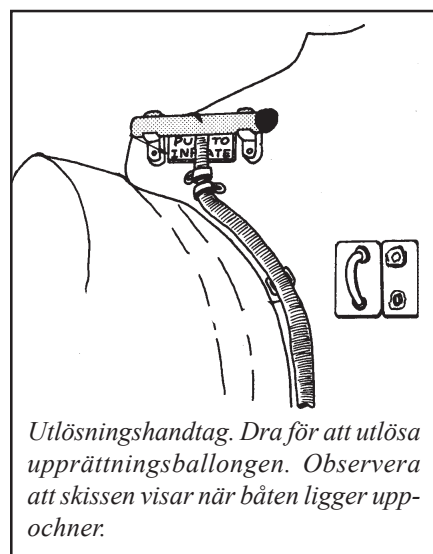
I förra numret av Gummibåtar & RIB presenterade vi Radhial en udda RIB-konstruktion, och i detta tar vi en titt på Avons Searider modeller.

Avon är ett engelskt fabrikat och har i alla tider varit yrkesmannens favorit. Avon har alltid vänt sig till de som ställer höga krav på en RIB och vill ha en av de mest robusta och säkra båtar som någonsin byggts. På senare år har man dock fått konkurrens från många andra märke.

Avon tillverkar alltid sina båtar i materialet Hypalon/Neopren, som av de flesta än idag anses som outstanding när det gäller kvalitet och hållfasthet. Trots att det genom åren dykt upp många andra nya material har alltid Hypalon/Neopren förblivit yrkesbyggarnas favorit. I dag tillverkar dock även Avon sina mindre båtar som vänder sig till privatpersoner i PVC-material. "Billiga" båtar i "normala" prisklasser är alltid tillverkade i PVC, eftersom man kan tillverka dessa båtar maskinellt med industrirobotar. Numera kallar de olika tillverkarna sitt PVC-material för "fina" namn och detta är natur-



ligtvis för att dels ta bort det många gånger "dåliga" ryktet om PVC i allmänhet, men också att det skall göra det svårare för oss konsumenter att välja båt. PVC-materialet som användes i gummibåtar är naturligtvis ingen vanlig plast som användes i bärkassar och leksaker. PVC-materialet i gummibåtar är mer än väl tillräckligt för den normale användaren och klarar mycket mer än vad fritidsskepparen gör när det gäller påfrestningar.



Utlösningshandtag. Dra för att utlösa upprättningsballongen. Observera att skissen visar när båten ligger uppvänd.

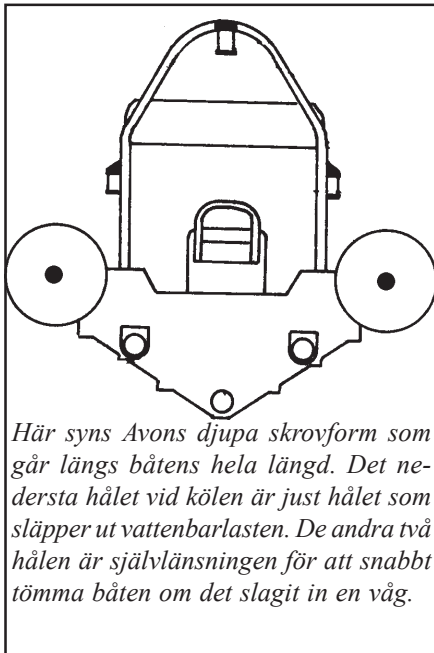


Här en upprättningsballong på en Zodiac från Uni-Safe i Danmark, men principen är lika oavsett fabrikat.

Avon Searider en klassiker

Avon Searider är den mest sålda båt genom tiderna när vi talar om kommersiell användning och finns precis över hela världen. Sjöräddning, militär, kustbevakning och andra som kräver en i stort sett perfekt båt väljer oftast en Searidermodell.

Avons Seariderskrov är ett av de bästa skroven som en RIB har försetts med, och det är inte många som kan konkurrera med detta. Searidermodellerna som är mellan 3.70 och upp till 5.40 har i sin tur en mycket speciell konstruktion på sitt dubbelskrov. Man kan säga att båtarna har ett ytterskrov och ett innerskrov och där i mellan bildas då ett utrymme som fylls med vatten när båten ligger still, på 5,40 modellen hela 600 liter!



Här syns Avons djupa skrovform som går längs båtens hela längd. Det nedersta hålet vid kölen är just hålet som släpper ut vattenbarlasten. De andra två hålen är självlänsningen för att snabbt tömma båten om det slagit in en våg.

Eftersom dessa båtar många gånger användes för att plocka upp PIV (*person i vattnet*) så innebär detta att när båten ligger bredvid den som skall plockas upp ligger båten mycket stabilt och känns som klistrad på vattenytan. Förutom båtens egen vikt är det ju nu också barlasten på över ett halvt ton vatten som finns i mellan skroven som

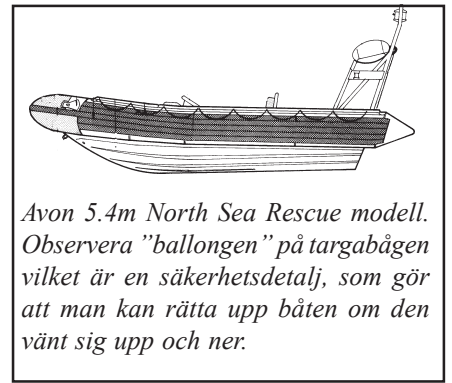
trycker ner båten mot vattenytan.

När man sedan lägger i växel och skall köra iväg finns det ett stort runt hål i aktern där vattnet forsar ut när båten börjar röra sig framåt, och det tar allt mellan 3-10 sekunder att tömma beroende på hur stark motor och accelerationsförmåga båten har. När väl vattnet är ute planar båten enkelt upp.

En annan liten "egenhet" med Avons skrov är att de är smalare och djupare än motsvarande fabrikat. Detta gör att det blir lite mindre utrymme inne i båten men i gengäld så klyver skrovet vattenytan på ett helt annat sätt än andra skrov. Avon Seariderskrov är Skarpt V-format hela vägen till aktern, där de flesta andra RIB har en måttlig V-form i fören och sedan nästan är helt plana i aktern.

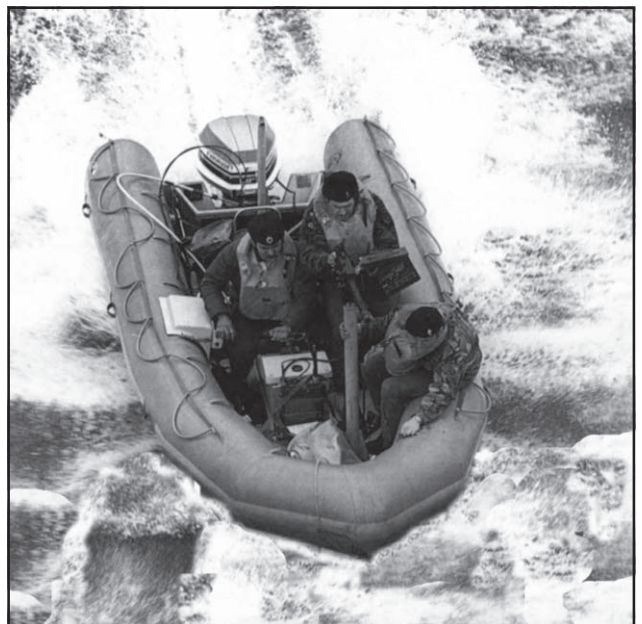
Det finns naturligtvis olika idéer om hur ett skrov skall vara konstruerat och i vilka vatten man skall använda det. Skillnaden är dock att ett Seariderskrov skär igenom vattnet, där andra skrov går på vattnet. Detta fenomen är ju känt på konventionella gummibåtar, att de går på vattnet, istället för i det. Detta i sin tur gör att när det börjar gå sjö blir färden betydligt stötigare ju planare ett skrov är.

Att välja ett mindre V-format och därmed inte ett så djupgående skrov kan ju även det ha sina skäl. Användes gummibåten i skärgården och i mer skyddade vatten så kan man naturligtvis mycket enklare "köra upp på land" med ett skrov som har mindre V-form. Att dra ut en Searider från stranden som borrar ner sin vassa köl i sanden är verkligen ett kraftprov.



Avon 5.4m North Sea Rescue modell. Observera "ballongen" på targabågen vilket är en säkerhetsdetalj, som gör att man kan rätta upp båten om den vänt sig upp och ner.

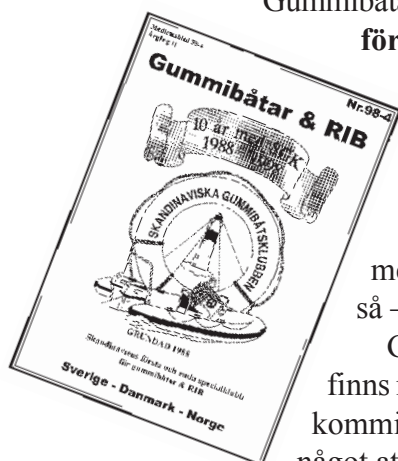
Avon Searider har också en karakteristiska form och färg. Om båten inte är specialdesignad är den alltid med ett rescueorange skrov och grå tuber. De grå tuberna är kanske inte så upphetsande rent färgmässigt men det är en färg som är mycket lätt att hålla ren och smuts och repor som kan uppstå genom åren märks knappt. Man kan naturligtvis här som överallt annars få tuberna i vilken färg som helst, det är bara frågan om vad man vill betala. På senare år har Avon gjort fritidsbåtar som påminner om Searidern, dock inte med specialskrovet, men med mycket färggladare tuber. Ljusa färger har från tillverkarhåll nu varit en trend, men vem vill egentligen ha en båt med vita tuber som efter första turen ser ut som en bättre begagnad.



Här en Searider från den engelska militären, med en kul-spruta monterad i fören.

Som medlem i SGK

- ☑ får Du klubbens egen medlemstidning 4 - 6 gånger om året.
- ☑ får Du all den hjälp som behövs för att köpa, äga och vårda en gummibåt.
- ☑ får Du automatiskt medlemskap i Svenska Båtunionen SBU.
- ☑ får Du Europas största båttidning, Båtliv 5-6 gånger om året.
- ☑ får Du tillgång till all den fackkunskap, som klubben fått genom åren.
- ☑ får Du möjlighet att köpa utrustning, såsom båtar, kameror, kikare, VHF och andra tillbehör till ett rabatterat pris.
- ☑ får Du vara med om ett unikt kamratskap.
- ☑ får Du möjlighet att delta på klubbens nationella och internationella träffar.
- ☑ får Du all tillgång till den service och kunskap om gummibåtar och RIB som tänkas kan, och alla de tips och råd, som behövs.



Gummibåtar & RIB, vår klubbtidning gjord av och för medlemmar, helt på ideell basis.

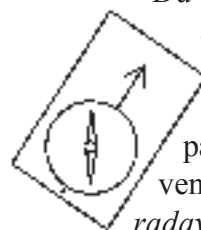
Detta innebär att alla måste försöka komma med idéer, förslag, artiklar, bilder, tips, mm — ja allt som kan vara av intresse.

Om du har något, så sänd in eller meddela mig detta. Du kanske tänker som så — ”detta är nog ingenting”.

Gör inte det! Låt mig avgöra detta. Det finns många trevliga artiklar genom åren som kommit in där författaren inte tyckte det var något att skriva om — men visst var det det.

Fred Lundberg
RED

Kompasser kvar!



Du har väl inte glömt att du får en Silva kompass om du sänder in en artikel på 1-1½ maskinskriven A4 (med normalt radavstånd- tack). och bifogar 2-3 foton.

Perfekt är om du sänder en diskett med texten och du får gärna spara texten i det format som ditt ordbehandlingsprogram använder. Men mycket viktigt är att jag då också får texten i en annan fil som är sparad i ren text (*.txt), och glöm inte att sända med en utskrift på papper.

Bilderna får du naturligtvis tillbaka i oskadat skick.

4 eller 6 nummer av klubbtidningen under 1999.

Jag har ju aviserat att det under 1999 ”bara” skall ges ut 4 nummer av ”Gummibåtar & RIB”.

Detta är ett minimiantal! Om det finns material, bilder, idéer, förslag, tid m.m. m.m. så kan det mycket väl komma ut 6 nummer även i år, men då behöver jag också hjälp.

Det är endast vi medlemmar och företagen i branschen som kan se till att vår klubbtidning kan fyllas med material.

Nästa nummer av ”Gummibåtar & RIB” kommer endast att sändas ut till de som betalat in 1999 års medlemsavgift.

Servicehäftet: ”Råd, tips, körteknik, service och underhåll av gummibåtar och RIB. Sjösättning och trailerkörning” är nu i det närmaste klar och kommer att sändas ut gratis till alla medlemmar. Pris för ickemedlemmar 200:-.



Nytt år och nya friska tag

Vi skriver nu år 1999. Fantastiskt att vår udda båtklubb snart kommer att gå in i ett milleniumskifte, det är ju faktiskt inte många historiskt sett som får vara med om detta.

År 2000, och till och med lite innan kommer vår supertekniska värld med datorer, navigatorer och annan viktig utrustning att mer eller mindre slås ut — eller? Ja förmodligen är det ingen som egentligen vet.

Vad vi däremot vet är att gummibåtar och RIB blir mer och mer kända och snart är det bara vi här uppe i norr som inte har en armada av denna båttyp — varför kan man ju fråga sig.

De som en gång åkt eller kört denna båttyp blir oftast frälsta direkt och kan knappast tänka sig någon annan sorts småbåt. Vi behöver inte gå längre än till klubbens medlemmar där en hel del även har en segelbåt eller en större motorbåt, men gummibåten är många gånger den som används mest.

Om vi skall blicka tillbaka på de år klubben existerat nu när vi klarat 10-års gränsen får vi nog ändå vara ganska nöjda trots att vi har haft både motgångar och framgångar.

Jag ser en av de största framgångarna i att den redan etablerade båtvärlden, som funnits bra mycket längre, tagit oss till sitt hjärta. Minst lika inspirerande är det att fler och

fler från den kommersiella delen av branschen stödjer vår verksamhet (*tyvärr har inte alla annons i vår klubbtidning*).

Även Sjöfartsverket, Sjöräddningen och räddningstjänsten i övrigt har då och då kontakt med klubben. Många gånger handlar det om rena frågor om material, teknik, adresser, namn, leverantörer osv. Även om jag inte kan svara på allt omedelbart, tar jag reda på det. I regel är det mycket enkelt genom att ringa ett eller ett par samtal, oftast till någon av klubbens medlemmar. Vi har gemensamt en mycket stor kunskapsbank bland klubbens medlemmar. Jag tror aldrig det har hänt att vi inte på ett eller annat sätt kunnat lämna uppgifter som hjälpt uppringaren.

Vad jag personligen skulle önska är det gamla vanliga — att fler medlemmar engagerade sig i att skriva och lämna idéer till vår klubbtidning. För det skall Ni veta! Att få ihop material i en så udda nisch som vår är inte lätt. Helst skall ju Gummibåtar & RIB vara en tidning man kastar sig över när den kommer i brevlådan.

Men om vi alla hjälps åt, är jag helt övertygad om att vi kan förbättra tidningen avsevärt och på samma gång värva fler medlemmar till klubben. Det är tack vare ett antal trogna sponsorer som vi kan driva klubben som vi gör, utan dessa hade utskicken till medlemmarna och bearbetningen av media varit betydligt glesare.

Jag vill också här på slutet uppmana alla gamla och nya medlemmar — ta med på klubbens utflykter! Vi har alltid mycket trevligt tillsammans och detta tänker vi fortsätta med och vill gärna att fler skall få ta del av detta.

Du medlem — arranger en lokal träff på just din ort, då är det enklare för fler att komma. Ring bara till mig så hjälper jag till med planeringen och fixar fram eventuell reklam, trycksaker mm.

Fred Lundberg

Du som ännu inte betalat in din medlemsavgift — gör det omgående, så du inte missar något nummer av Gummibåtar & RIB och Båtliv.



**Skandinavien's första och enda specialklubb
för gummibåtar & RIB**

Sverige - Danmark - Norge