

GUMMIBÅTENS HISTORIK

En båtkonstruktion med två uppblåsbara tuber och lite tyg emellan: den är så enkel att man måste fråga sig om, före Zodiac, några andra flytande "uppblåsbara båtar" hade konstruerats - föregångare till Pierre Debroutelles båt.

Enligt Guinness bok om motorbåtar går historien om uppblåsbara "båtar" tillbaka ända till 880 f. Kr. då den assyriske kungen Ashurnasirpal II befälde sina soldater att ta sig över en flod genom att använda infettade djurskinn som de blåste upp kontinuerligt för att hålla sitt flytetyg på ytan. I det forntida Kina, under Sung och Ming dynastierna, användes också uppblåsta lufttäta djurskinn för att ta sig över floder.

Det var först 1839, i England, som de första uppblåsbara pontonerna testades av Duke of Wellington. Nu kom det olika konstruktioner slag i slag. Redan 1844 användes en cirkelformig uppblåsbar båt vid arktiska expeditioner. Ett



tyskt företag marknadsförde 1920 en "pneumatisk" båt. Nio stycken användes redan av den tyska armén.

Frankrike och Storbritannien, Zodiac och RFD, påstår sig båda att ha skapat den första moderna uppblåsbara båten på 30-talet. RFDs grundare, Reginald Foster Dagnall, gjorde sina första tester

1919 och utvecklade sedan en 1-personers livräddningsflotte.

Zodiac firade förra året 100-årsjubileum. Företaget tillverkade huvudsakligen luftballonger fram till 30-talet. Då konstruerade en ingenjör, Pierre Debroutelle, en 2-sitsig uppblåsbar kajak. År 1934 konstruerade han en prototyp till en uppblåsbar båt. Den hade pontonerna i U-form och de var sammankopplade med en akterspegel i trä. Denna konstruktion patenterades den 10 augusti 1943.

När 2:a världskriget startade, startade också en storskalig produktion av räddningsflottor för flygvapnet, flottan och även handelsflottan.

År 1952 utfördes en bedrift som betydde mycket för den uppblåsbara båtens utveckling och ökande popularitet. Det var när Dr Alain Bombard ensam, utan färskvatten och mat, frivilligt seglade/drev över Atlanten från Las Palmas på Kanarieöarna till Barbados i en uppblåsbar båt. Det gjorde han i Hérétique, den motsvarar dagens Zodiac Mark III, 4.70 m lång.





Syftet med färden var att bevisa för omvärlden att man kan överleva på den rikedom havet kan ge. Bombard levde på plankton och den fisk han kunde fånga. Han drack saften ur pressad fisk (*den är osaltad*) och regnvatten.

Resan tog 64 dagar och 12 timmar. Bombard skrev en bok som blev en bästsäljare: Frivilligt Skeppsbruten. Boken kan rekommenderas om du hittar den på ett antikvariat! En serie uppblåsbara båtar bär för övrigt hans namn.

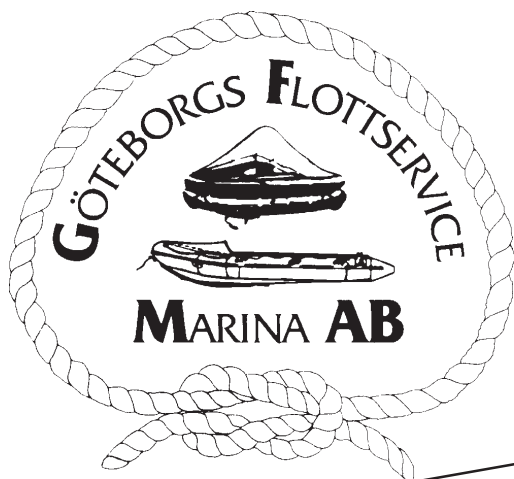
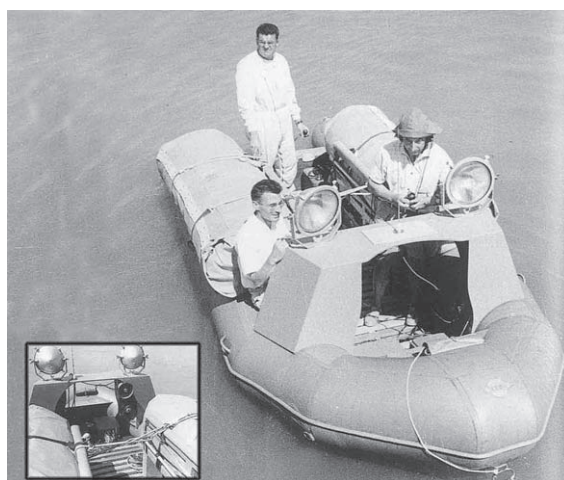
En annan man som betytt mycket för uppblåsbara båtens utveckling och popularitet är Jac-

ques-Yves Cousteau, mannen med de fantastiska undervattensfilmerna i mitten av 50-talet och framåt.

Han använde sig av uppblåsbara båtar som utgick från moderskeppet Calypso på allehanda expeditioner. Cousteau har täckt in de flesta farvattnen från Nordpolen till Sydpolen med sina expeditioner, alltid medtagande ett antal "uppblåsbara". De har blivit slagna av en valstjärt utanför Kalifornien. En vit haj utanför Sydafrika tog en tugga ur en båt. Men eftersom alla kvalitetsbåtar är uppbyggda i flera sektioner så klarar de sig utan att tappa all luft och sjunka. Listan på olika incidenter där uppblåsbara båtar

klarat sig och en "vanlig" plastbåt hade gått under kan göras lång.

Nästa steg i utvecklingen var skrovformen. De första båtarna hade en plan durk, ofta av gummi-belagd duk. En uppblåsbar köl eller en tråköl var nästa steg. Det hjälpte upp kursstabiliteten väsentligt. I tillägg har Zodiac på sina Futuramodeller mindre extra pontoner under/innanför huvudpontonerna. De ger både extra lyftkraft och kursstabilitet.



Livflottar, flytvästar

ZODIAC

Gummibåtar

ÖVERLEVNADSDRÄKTER

Auktoriserad verkstad, Gummibåtar - Livflottar

Ovädersgatan 7

418 34 Göteborg

Tel: 031-532343, Fax: 031-541320

Gummibåtar och RIB
av flera olika fabrikat



**Aldrig sprit
i bilen under färd!**

Varför då i båten?





Kvalitet - Duktyper

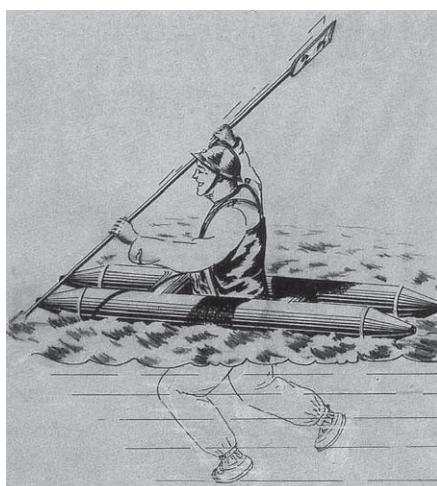
Jag har medvetet försökt att undvika ordet "gummibåt" som tyvärr är etablerat för denna typ av båtar i Sverige. Det får ofta folk att tänka på barnens leksaker när man talar om att man är gummibåtsfrälst. Det är andra, dock närbesläktade material som används. Läser man utländsk litteratur i ämnet finns ordet "gummi" inte omnämnt. Det

Materialet i uppblåsbara båtar har också utvecklats. Från djurhudar till dagens Hypalon och PVC-material förstärkt med väv. Hypalon anses som det bästa materialet men har nackdelen att det inte kan maskinlimmas. Att använda människans arbetskraft är som bekant dyrt och det gör alltså att båtar

byggda i Hypalon har ett högre pris än de som är byggda i något PVC-material. För "vardagsanvändaren" har det nog ingen större betydelse. Men skall man använda båten vintertid är det Hypalon som gäller. PVCn blir känsligare för skador vid minusgrader.

Ett ofta hört argument mot uppblåsbara båtar är att de är ömtåliga och lätt får punktering. Det

är helt rätt - om vi pratar om barnens leksaksbåt! Men dagens uppblåsbara båtar tål mycket stryk! Det är t ex en populär båt för dykklubbar. De är inte alltid snälla mot sina båtar, tro mig. Klubbarna uppskattar framförallt bärkraften. Åtta dykare med utrustning i en båt som är 4.70 m lång utan några som helst problem med stabiliteten och sjösäkerheten.



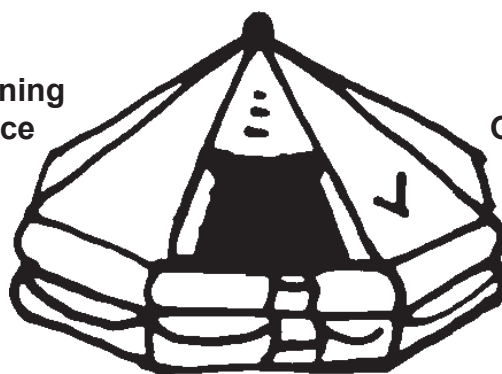
A- / B.

BACHMANS



Skeppshandel

DYK & FLOTTSERVICE AB

Försäljning
ServiceLivflottar
Gummibåtar

Butik & Flottservice

Krangatan 2 211 24 Malmö

Tel: 040-185561, Fax: 040-182461



R.I.B.

En av de nyare konstruktionerna är där uppblåsbara pontoner är uppbyggda runt ett hårt skrov. Den konstruktionen kallas för RIB. RIB står för regid inflatable boat, hård uppblåsbar båt. England och Italien ledande i

Europa med ett stort antal tillverkare. De har t o m specialtidningar för uppblåsbara båtar och RIB. Sverige och Finland har tillverkare av specialbyggen. Inget för den breda massan.

Det som utmärker en RIB är att de har ett hårt skrov av glasfiber eller aluminium. Ofta skarpt V-format. De har använts av militären i årtal men under senare år blivit tillgängliga i storlek ner till 3 meter. Fastän de inte kan rullas upp som en uppblåsbar båt är de rela-

Sälforskare jag pratat med har berättat att de utan tvekan kör rakt upp på klipporna för att snabbt kunna komma ur båten för att märka sälungar innan de hinner ner i vattnet. Det finns ingen annan båtkonstruktion de kan använda som klarar de kraven. Hur de klarar motorn är en annan historia!



www.svenskasjo.se

Besök Svenska Sjö på nätet. Läs våra förmånliga villkor.

Räkna ut din premie – svar direkt på skärmen!

Jämför våra skadeersättningar med andra!

Sökfunktioner till båtklubbar, kontaktpersoner och besiktningsmän. Klicka in dig nu på

www.svenskasjo.se

Din kontaktman: Fred Lundberg

Svenska Sjö är Båtorganisationernas Egen Försäkring för medlemmarna i Svenska Båtunionen, Svenska Kryssarklubben, Svenska Seglarförbundet, Navigations-sällskapet, Kungliga Svenska Segel Sällskapet, Kungliga Motorbåt Klubben och Saltsjön-Mälarens Båtförbund.



försäkrar din båt bäst

Svenska Sjö AB, Box 266, 185 22 Vaxholm.

Tel 08-541 330 30. Fax 08-541 328 92.

www.svenskasjo.se



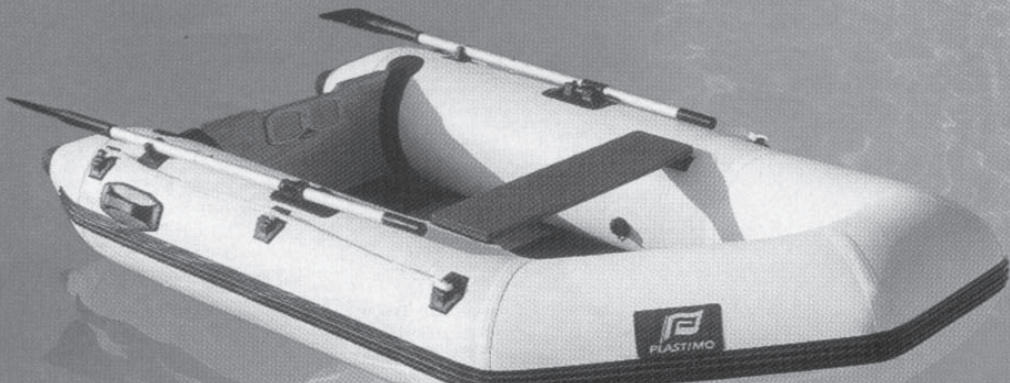
tivt enkla att lagra och mycket roliga att köra.

Användandet

Fastän dagens uppblåsbara, eller luftfyllda, gummibåtar har gjort enorma tekniska framsteg sedan de första tillverkades för över 50 år sedan har användandet knappast ändrats. Eftersom en uppblåsbar båt kan urluftas, kan den vikas ihop och lagras på en relativt liten yta, och dess tubiska konstruktion gör

att den har en mycket hög bärkraft för sin storlek. En uppblåsbar båt är också en stabil plattform och ges den korrekt behandling i och ur vattnet kräver den ett minimum av skötsel.

Eftersom den är relativt liten i packat tillstånd är det en idealisk båt för t ex husbils- och husvagns-folket. Seglarna har fått en idealisk jolle med litet dragmotstånd. Tar vi de lite större båtarna, 3-5 meter, är de fantastiska båtar för utflykter, fiske, vattenskidåkning. Tack vare sin låga vikt kräver de en mindre motor än en plastbåt i motsvarande storlek för att uppnå samma prestanda. Sjösäkerheten kan militären, sjöräddningen och t ex Greenpeace vittna om. För att inte tala om alla de krävande expeditioner som använder uppblåsbara båtar.

Plastimo P270

Plastimo — Säkerhet på sjön

Plastimo gummibåtar

Det är med tanke på Din och Din besättnings säkerhet som vi har designat våra gummibåtar. Breda båtar med stora pontoner och konstruerade med den know-how som har gjort oss till världsledande livflottetillverkare. Sortimentet består av 23 olika varianter från 1.80 m till 3.20 m, alla med samma kännetecken:

- Stora pontoner.
- Bred avbärarlist.
- Förstärkt akterspegel med länsplugg.

Kraftig PVC väv i 1100 decitex.
4-års garanti på material och sömmar.



Marknadsförs av Plastimo Nordic AB - Box 28, 473 21 Henån - Tel. 0304-36060 - Fax. 0304-30743 - E-mail info@plastimo.se

PLASTIMO



Det finns i Skandinavien en klubb för de som har eller är intresserade av uppblåsbara båtar och RIB.

Skandinaviska Gummibåtsklubben, SGK. Klubben ger ut en egen tidning, 4-6 ggr/år, som innehåller reportage och mycket annan kunskap man har glädje av när det gäller uppblåsbara båtar och RIB.

Klubben arrangerar även gemensamma utflykter på olika ställen runt om i Skandinavien.

Enklast blir du medlem genom att sätta in 250 kronor på svenskt postgiro nr 490 31 55-2. Även medlemmar från de övriga nordiska länderna är välkomna.



Källa: Zodiacs Jubiléumbok 1869-1996
Översättare och sammanställare
Olle Janson

uni-safe
Amager Strandvej 124
2300 København S
Telefon 32 58 16 15
Telefax 32 58 13 30
e-mail info@unisafe.dk



COMET
SECUMAR
BOMBARD
ZODIAC

www.unisafe.dk

PLATSANNONSER

Vi saknar fortfarande kompetens till nedan uppgifter. Finns det någon medlem som kan ta tag i detta?

Översättning till norska

Även om Sverige, Danmark och Norge har ett ganska gemensamt talspråk är det ändå så att det finns ett "motstånd just på grund av språket", i alla fall när det gäller det skrivna ordet.

Framförallt när vi skriver till sponsorer, tidningar och gör annonser bör dessa vara på rätt språk för att ge mesta möjliga utdelning.

Därför söker SGK nu någon som vill ta på sig uppgiften att översätta lite av det svenska materialet till norska. Din första uppgift blir att översätta ett brev som skall sändas ut till alla gummibåts/RIB agenter och till landets båt och friluftstidningar.

Översättning till finska

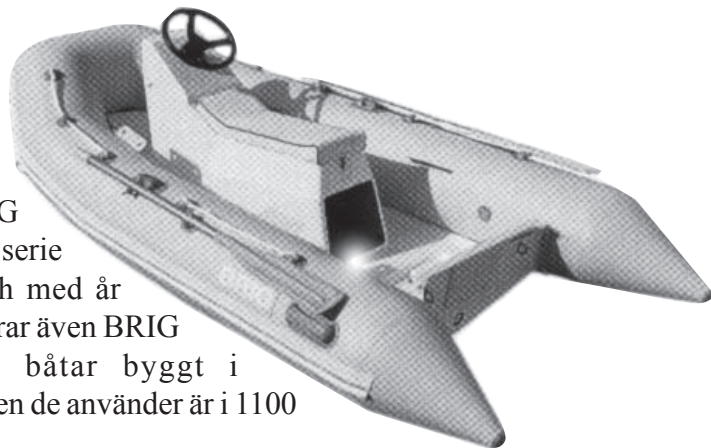
Det finska språket skiljer sig ju markant från våra övriga skandinaviska länders och här är det fullständigt omöjligt att få fotfäste om vi inte har vårt material på finska.

Visserligen kan en hel del finnar svenska, men långt ifrån alla. Därför söker SGK nu någon som vill ta på sig uppgiften att översätta lite av det svenska materialet till finska.

Din första uppgift blir att översätta ett brev som skall sändas ut till alla gummibåts/RIB agenter och till landets båt och friluftstidningar.

BRIG-RIB

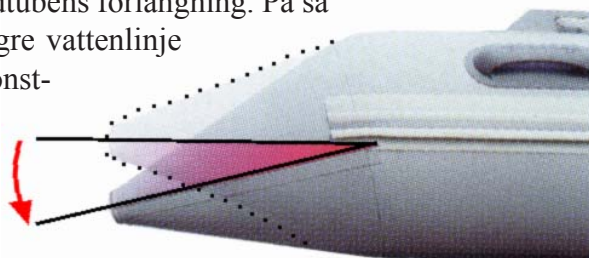
Nu går även fabrikatet BRIG in med en hel serie RIB. Från och med år 2000 presenterar även BRIG ett program båtar byggt i Hypalon. Väven de använder är i 1100 Decitex.



Olika vinklar på tubspetsarna

De längsgående huvudtuberna slutar nästan alltid med en spets (*kon*). Däremot börjar man titta på vilken vinkel denna kon skall ha.

På Brigbåtarna har man "sänkt vinkeln" så att underdelen nästan fortsätter rakt ut i huvudtubens förlängning. På så sätt skapar man en längre vattenlinje och får också en sorts konstgjort fast trimmplan, som skall motverka bl. a. överstegring vid acceleration.



Källa: SGK:s servicehäfte

YAM gummibåtar och RIB



Tuffa och snygga gummibåtar för alla behov. YAM finns i 2 tender- 8 sport- och 6 RIB-modeller från 2,3 till 5,5 meter vilket gör det lätt att hitta en modell som passar just dig.

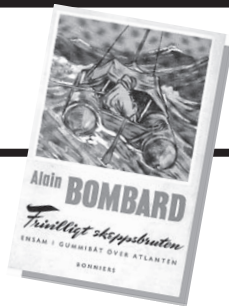
YAM

Powered by



YAMAHA

Yamaha Motor Sweden AB, www.yamaha-motor.se.



65 dygn på Atlanten

Ett enda exemplar till salu

SGK har kommit över ett exemplar av Dr Bombards bok "Frittilligt skeppsbruten" på svenska (*original* är på franska och heter "Naufrage volontaire") i ett antikvariat.

Dr Bombard är "gummibåtens fader" och boken handlar om en frivillig förlisning på Atlanten för att bevisa att det går att livnära sig på vad havet ger under lång tid.

1952 tillbringade han 65 dygn i sin gummiflotte utan mat och vatten. Vätska fick han via regnvatten och att pressa fisk i en fruktpress. Maten han åt var till största delen fisk, men även plankton som han hävade in utgjorde föda. Boken

finns i ett enda exemplar och vill du köpa den kostar den 160:- inkl porto.

Ring eller skriv till klubbens kansli och meddela ditt intresse.



Dr. Alain Bombard testar här sin fruktpress inför Atlantturen.

Gummiflotten "Trotsaren" strax innan avfärden ut i det okända.

3 veckor efter att detta nummer blivit utsänt går intresseanmälningarna ut. Därefter kommer boken att lottas ut till en av dessa. Detta för att alla skall ha samma chans oavsett när man fått tidningen. Det tar ca 4-5 dagar innan alla säkert har fått sin tidning från utsändningsdagen.

FINLANDS MEST KÖPTA!



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

Priser från 5900:-

Kolla båtarna på
www.seaside.a.se

SEASIDE

KAPELLMARKET

Koltrastvägen 1-3
SE-183 51 Täby
Sverige
Tel/fax: 08-756 52 06
Fax: 08-544 402 54

e-post: seasidekapellmarket@telia.com



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

Vår viktigaste uppgift är att rädda liv runt Sveriges kuster och i Väner, 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 sjörräddningens insatser helt kostnadsfria.

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



Ny sponsor till SGK



Det kommer fler och fler nya sponsorer till SGK för varje år som går. Sist i raden är Grand RIB & equipment i Stockholm. De har agenturerna för OCEAN – RIBEYE – AQUAPRO – COWES MARIN. Således bara fina märken. För nya gummibåtsentusiaster kanske mindre kända här uppe i norr, därför en liten kort presentation av dem.

Ocean

Bygger sina RIB både för in- och offshore bruk. De gör väldigt bra ifrån sig i racet runt England

AquaPro

AquaPro bygger sina RIB som Zodiac designat och med lite roligare utrustning som biminip. Mycket prisvärd RIB för de människor som vill åka vattenskidor, fiska, eller behöver en RIB till segelklubben.

Cowes

Cowes Marin är ett företag som levererar mycket skrov till Avon, men har också en egen tillverkning och levererar bl a till dykerier och militären.

Mannen som designar Cowes Marins båtar säger att de skall inte kännas att man sitter på en båt, utan i en båt. Därför är skroven djupare invändigt och detta gör att man sitter säkert och torrt.

Ribeye

Ribeye bygger sina RIB med ett nytt V-format skrov som gör att den har mycket bra giregenskaper samt att de är väldigt lätta.

Detta gör att man kan gå ner några hästkrafter och då blir det mer ekonomiskt.

Grand RIB & equipment

OCEAN – RIBEYE – AQUAPRO – COWES MARIN



Ocean 8,530m

RIBär mellan 2,4m - 15m inom fritids- och yrkessektorn
Ring eller maila för mer info

Grand RIB & equipment, Råseglarhuset, Skeppsholmen, SE-111 49 Stockholm
Tlf: 08-611 88 88, Fax: 08-611 34 52, e-mail: janis.petrov@grandrib.se

Internationella kontakter



Sasa Brkic

Klubben har nu fått en medlem som tagit på sig ansvaret att hålla i våra internationella kontakter. Det finns många gummibåts, eller kanske rättare sagt RIB-klubbar runt om i världen som vi säkerligen har mycket att lära av.

Trots att SGK var en av de första etablerade gummibåtsklubbarna i världen, är det ju ändå så

att vi fortfarande är U-länder här uppe i norr när det gäller denna båttyp. Detta har inneburit att många andra gummibåtsklubbar är framför oss i utvecklingen.

Inte så konstigt egentligen. Tittar vi i utländska facktidningar kryllar det av annonser av olika RIB och gummibåtar. När den kommersiella marknaden trycker på så hårt som den gör i vissa länder underlättar det naturligtvis oerhört även för de ideella föreningarna.

Tyvärr får man fortfarande leta efter RIB-annonser i våra facktidningar. En och annan artikel ”orkar ibland” någon tidning ta in, och en och annan annons då och då. Glädjande är dock att trenden de sista två åren har börjat vända – det blir mer och mer RIB, och också fler företag som säljer RIB.

Konkurens är bra för alla. Det blir en massivare marknadsföring

när många företag annonserar samma produktgrupp – vilket helt klart ökar efterfrågan hos konsumenterna. Detta i sin tur gör att det blir fler sålda båtar totalt, vilket gynnar oss när vi skall ragga medlemmar.

Importörer och agenter visar mer och mer intresse för vår förening vilket är trevligt. Men vi jobbar ju också hårt med att marknadsföra klubben och den fantastiska båttyp vi blivit förälskade i.

Jag ser mycket fram emot de nya utlandskontakter som jag är helt övertygad om att vi kommer att få.

Vill så här officiellt hälsa Sasa Brkic välkommen i klubben och inte minst ett extra tack för att han tagit hand om våra utlandskontakter.

Fred Lundberg
ordf. i SGK

I nästa nummer kommer vi att ta upp orimligt dyra sjösättnings- och hamnavgifter när vi bara ligger 2-3 timmar i hamnen. Brev är utsänt till alla Skånes båtklubbar som är anslutna till SBU med förfrågan om hur deras inställning och motivationen för priset är. Resultatet kommer att redovisas i nästa nummer.

Dagen efter årsmötet

När de andra gav sig iväg mot Bron och Dragør, stannade vi kvar i närheten av Limhamns Småbåtshamn för att invänta Björg och Olle. Vi åkte runt och tittade på brofästet och livet i de närliggande hamnarna.

Vindstyrkan ökade och var stundtals över 12 m/sek. och det började bli sen eftermiddag när Björg och Olle anlände. Vi tyckte inte det var någon idé att sjösätta för en kort sjötur utan hoppades att morgondagen skulle bjuda på bättre väder.

På söndagsmorgonen hade vinden mojnät och Sundet låg spegelblankt, solen sken från en klar himmel, en perfekt dag för utfärd.

Tyvänn blev vi bara två båtar som åkte iväg mot Bron och Danmark, de andra var av olika anledningar tvungna att avstå.

Vi åkte längs bron över mot Pepparholm och fortsatta sedan mellan den och Saltholm. Vid Saltholm är det mycket långgrund med stora stenar men närmast Pepparholm är djupet ett par meter och tillräckligt för våra båtar.

Färden går vidare mot Dragør där vi lägger till och går runt i "byen". Det märks att färjetrafiken

har upphört. Den strida strömmen av svenskar, bärande på och rullande med kärror fyllda med öl och sprit, saknas i gatuvimlet. Många av de stora "livsmedelsbutikerna" har slagit igen. Men, känslan

av att kommit utomlands har blivit mycket mer påtaglig.

När vi lämnar Dragør dyker Misse och Svend upp med sin stora Zodiac. Det blev en "klubbträff" i alla fall. Vi åker norrut mot Saltholms lilla hamn för att äta vår medtagna lunch. Det är fortfarande ett strålende solsken och vi njuter av en härlig utsikt med Ven i norr och Bron i söder.

Hamnen ligger precis i inflygningen mot Kastrup men vi besväras inte av något större buller eftersom planen näst intill segelflyger in för landning. Det är flygplan från hela världen som med cirka en minuts mellanrum, på låg



höjd, passerar rakt över våra huvud. En magnifik upplevelse, att på så här nära håll, se de stora jumbojeten landa.

Efter avslutad lunch och vila åker vi till Saltholmens sydöstra spets, nära de små öarna "Svaneklappern", för att titta på sälar. När vi stängt av motorerna och låtit strömmen driva oss upp mot öarna, dröjer det inte länge förrän de första sälarna dyker upp i närheten av båtarna. De är mycket nyfikna och efterhand som vi driver norrut samlas fler sälar som vågar sig allt närmare båtarna. Där botten består av fin ljus sand kan man ibland se hur sälarna likt torpeder passerar under båtarna.

Det börjar bli sent när våra danska vänner ger sig av hemåt. Vi känner oss behagligt trötta efter en underbart skön vårdag och sätter kurs mot Limhamn och slipen.

av Marita & Gunnar



Svenska Sällskapet för Räddning af Skeppsbrutne

Presentation av SSRS RIB-flotta.

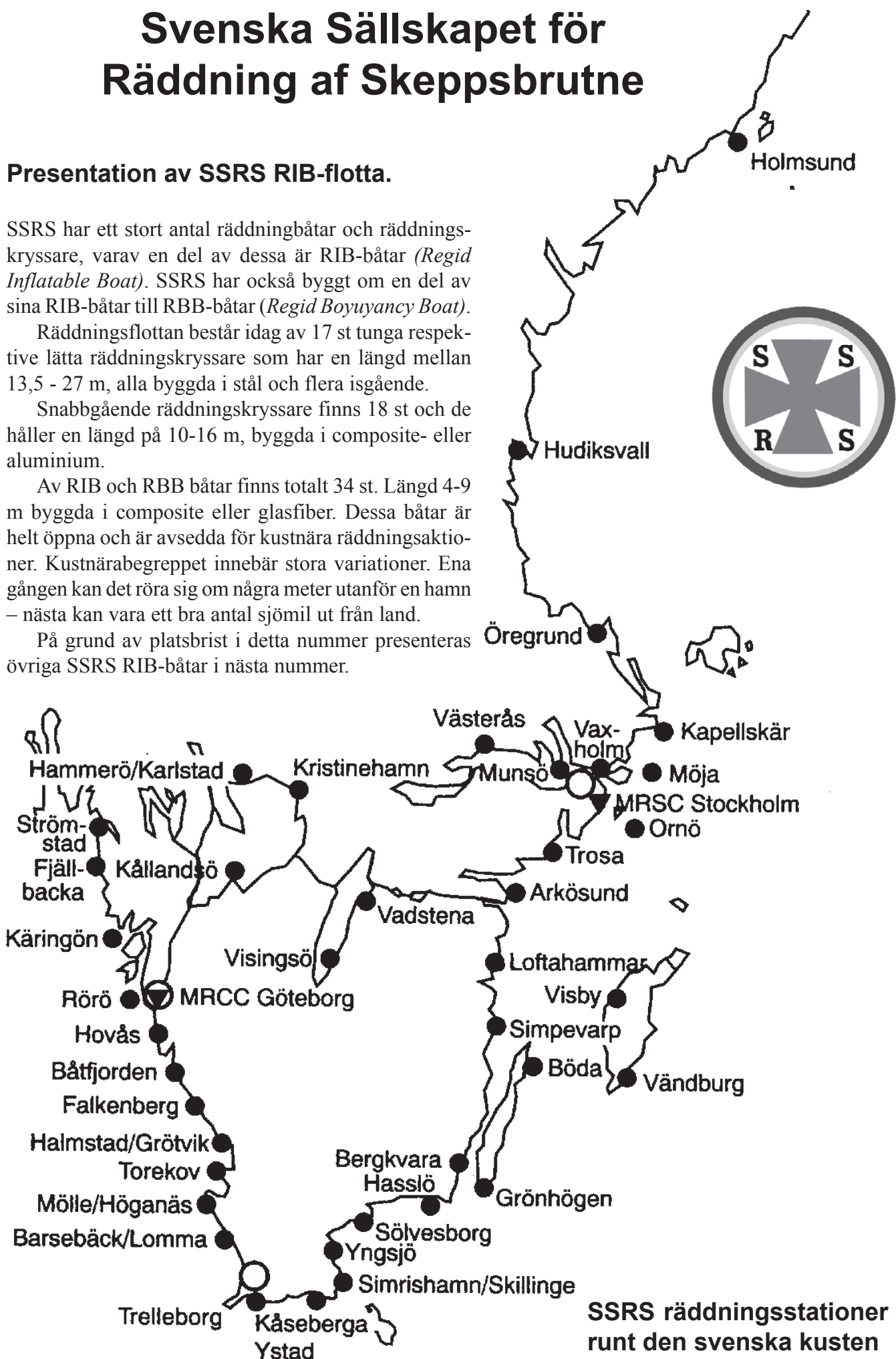
SSRS har ett stort antal räddningbåtar och räddningskryssare, varav en del av dessa är RIB-båtar (*Regid Inflatable Boat*). SSRS har också byggt om en del av sina RIB-båtar till RBB-båtar (*Regid Boyuyancy Boat*).

Räddningsflottan består idag av 17 st tunga respektive lätta räddningskryssare som har en längd mellan 13,5 - 27 m, alla byggda i stål och flera isgående.

Snabbgående räddningskryssare finns 18 st och de håller en längd på 10-16 m, byggda i composite- eller aluminium.

Av RIB och RBB båtar finns totalt 34 st. Längd 4-9 m byggda i composite eller glasfiber. Dessa båtar är helt öppna och är avsedda för kustnära räddningsaktioner. Kustnärabegreppet innebär stora variationer. Ena gången kan det röra sig om några meter utanför en hamn – nästa kan vara ett bra antal sjömil ut från land.

På grund av platsbrist i detta nummer presenteras övriga SSRS RIB-båtar i nästa nummer.



Station Hasslö

Räddningsbåten	"Lions II"
Typ	Avon Searider, England
Längd ö.a.	5,4 m
Bredd	2,0 m
Djupgående	0,6 m
Fart	35 knop
Motor	40 Hk Yamaha
Reservmotor	8 Hk Mercury
Övr. utr.	
VHF, radar, brandsläckare och länsump, 100 lit/min	



8 aug

MRCC beordrat HMS Dristig att hjälpa till vid befarat segelbåtshaveri. Avgått med R/b Lions II och hjälpt HMS Dristig med att bärga båten. Två yngre personer ombord. HMS Dristig tagit hand om besättningen och vi båten till säker plats på land. Vind nord till nordost 13-15 m/sek. Grov Sjö.

Station Torekov

Räddningsbåten	"Gripen"
Typ	Avon Searider, England
Längd ö.a.	5,4 m
Bredd	2,0 m
Djupgående	0,6 m
Fart	30 knop
Motor	2x40 Hk Yamaha
Övr. utr.	
VHF + bärbara, sjukvårdsutrustning, pulverbrandsläckare, bogsérkrok, överlevnadsdräkter, flytlänsump och vacummadrass.	



8 maj

Larm från MRCC kl. 04.05. om en fritidsfiskebåt med tre mans besättning med motorhaveri i Skälderviken. Sökt tillsammans med R/b Monica Rydberg utan resultat. Påträffade senare den saknade båten i Torekovs hamn. Vind sydostlig 8 m/sek, klart.

Station Arkösund

Räddningsbåten	"Stina Store"
Typ	Tornado, England
Längd ö. a.	7,3 m
Bredd	2,5 m
Djupgående	0,5 m
Fart	42 knop
Motor	Mariner 175 Magnum EFI
Aktionsradie	120 nm
Övr. utr.	
VHF, sam-rikstelefon, radar, GPS-navigatör, ekolod och sjukvårdsutrustning.	



11 maj

Larm om mindre båt med tre personer ombord, som fått motorhaveri och ej kunde uppge sin position, men att man utgått från Finnkroken. Sökt i området tillsammans med KBV 305 och brandbåten Bottna. Efter 45 min påträffades båten syd Ämtö. Alla välbehållna och KBV 305 assisterade till land. Vi återgått. Sydostlig vind 5 m/sek, klart.

Station Trelleborg

Räddningsbåten	"Gunnel Larsson"
Längd ö. a.	8,4 m
Bredd	3,1 m
Djupgående	0,6 m
Displacement	2,5 ton
Fart	33 knop
Aktionsradie	100 nm
Motor	Volvo Penta 230 Hk, vattenjetaggregat
Övr. utr.	
VHF, VHF-pejl, radar, DGPS, portabel brand- och länspump, bår och sjukvårdsutrustning.	



Gunnel Larsson

18 dec

Larm 10.15. En drivande till synes obemannad segelbåt observerats av KBV-flyget i position syd Kullgrundfyren. Avgått omedelbart och fått kontakt med en segelbåt på ca 30 fot hemmahörande i Klaipedia med tre personer ombord, som drivit i det hårda vädret i fyra dygn. Bl a storm i två dagar. Bogserat till Trelleborg, då propelleraxeln krökt. Övriga deltagande enheter R/b Sjömanshus, Vedettbåten Östergarn och KBV-flyg. Stort press- och tulluppbåd vid ankomsten till Trelleborg. Sydvästlig vind 16 m/sek, kraftig sjögång.

Räddningsbåten	"Elsa H"
Typ	Avon Searider, England
Längd ö.a.	5,4 m
Bredd	2,0 m
Djupgående	0,6 m
Fart	35 knop
Motor	2x40 Hk Mariner
Övr. utr.	
VHF, GPS-navigator, brandsläckare och sjukvårdsutrustning	



Elsa H

10 juli

Larm ang. segelbåt som fastnat i bottengarn ost Smygehamn. Avgått med R/b Elsa H och R/b Marie. Framme vid haveristen kl. 16.55. Assisterat KBV 103 med dykare, dragit loss haveristen som fortsatt för egen maskin till Gislövs hamn. Ostlig vind 8-10 m/sek.

Station Grönhögen

Räddningsbåten	"Grönhögen"
Typ	Tornado, England
Längd ö. a.	7,3 m
Bredd	2,5 m
Djupgående	0,5 m
Displacement	1,3 ton
Fart	52 knop
Motor	Yamaha 6 cyl v, 175 Hk
Övr. utr.	
VHF + bärbar, GPS-navigator, radar, pulverbrandsläckare, överlevnadsdräkter. Kan dessutom utrustas från R/k "Hugo Hammar"	
Dragbil	International



Grönhögen

27 aug

Fått meddelande om att en tysk segelbåt gått på grund 1½ M norr om Grönhögen. Avgått med R/b Grönhögen och R/k Hugo Hammar. Dragit haveristen flott.

Station Simpevarp

Räddningsbåten	"OKG Craft"
Typ	Avon Searider, England
Längd ö.a.	5,4 m
Bredd	2,0 m
Djupgående	0,6 m
Fart	30 knop
Motor	2x45 Hk Honda
Övr. utr.	
VHF + bärbar, GPS-navigatör, PR-radio, sjukvårdsutr. pulverbrandsläckare, bogserkrok och överlevnadsdräkter.	
Dragbil	
Chevrolet Blazer 4WD, utrustad med VHF och NMT. Komplet ut ryckningsfordon.	



26 augusti

Larm från MRCC om att någon ropat "MAYDAY" på VHF utanför Figgeholm. Räddningsledaren hade i det läget ingen exakt position. Eftersom det genomfördes en större övning vid kärnkraftverket fanns det gott om enheter att tillgå, bl a polishelikopter. Helikoptern lokaliserade haveristen, en ca 30 fots motorbåt, som befann sig vid Råbäckgrund ca 3 M syd Figgeholm och stod hårt på. R/b OKG Craft och KBV 304 dirigerades av polishelikoptern till platsen, där man hjälptes åt att dra loss. Haveristen bogserats till Figgeholm Marina. Sydostlig vind 5-7 m/sek.

Station Kärringön

Räddningsbåten	"Thomas Stenberg"
Typ	Tornado, England
Längd ö. a.	7,3 m
Bredd	2,5 m
Djupgående	0,5 m
Fart	42 knop
Motor	Mariner 175 Magnum EFI
Aktionsradie	120 nm
Övr. utr.	
VHF, sam-rikstelefon, radar, GPS- navigatör, ekoled och sjukvårdsutrustning.	



Station Mölle/Höganäs

Räddningsbåten	"Mölle"
Typ	Avon Searider, England
Längd ö.a.	5,4 m
Bredd	2,0 m
Djupgående	0,6 m
Fart	30 knop
Motor	2x40 Hk Yamaha
Reservmotor	8 Hk Mercury
Övr. utr.	
VHF, sam-rikstelefon, GPS-navigatör, sjukvårdsutrustning och pulverbrandsläckare	

8 maj

Från kl 01.20 tillsammans med R/b Monica Rydberg spanat efter en saknad båt i Skälderviken. Avbrutit kl. 03.35 p.g.a. bränslebrist. Behövde också komma iland för upptining eftersom det var en kall natt. Behövde inte gå ut igen, vilket var skönt. Sydostlig vind. Klart väder.



Station Yngsjö

Räddningsbåten	"Britt"
Längd ö. a.	8,4 m
Bredd	3,1 m
Djupgående	0,6 m
Displacement	2,5 ton
Fart	33 knop
Motor	Volvo Penta 230 Hk vattenjetaggregat

Övr. utr.

VHF med 3 st headset, 3 st bärbara VHF, PR-radio, sam-rikstelefon, NMT, radar, ekolod, logg, DGPS med plotter, elektroniska sjökort, kompass, pulverbrandsläckare, länspumpar, sjukvårdsutrustning, bogserkrok, bogserändar, räddningsstege och överlevnadsdräkter.



Dragbil

International 4WD, utrustad med VHF + VHF-pejl, PR-radio, sam-rikstelefon, NMT, yttre högtalare, hypotermibår med vakuumdrassler, radar, elverk arbetsstrålkastare, länspump, verktygssats, pulverbrandsläckare, linkastare, winsch och dragkrok.

19 juni

Kl 14.18 larm om turfiskebåten Eystrasalt gått på grund med 21 personer ombord. Kom fram till haveristen 14.30. tagit 10 personer till land, barn och chockade. Återgått till båten och gått igenom skadans omfattning. Lotsbåt 741 och R/k Edna Bengtsson tagit nio personer till land. Senare tagit ytterligare en person till land. Befälhavaren stannat kvar. Vi inväntar KBV 103. Åter stationen 18.10

Barsebäck/Lomma

Räddningsbåten	"Lionsund"
Längd ö. a.	9,0 m
Bredd	3,2 m
Djupgående	0,6 m
Fart	30 knop
Motor	Cummins 6 BTA 6 cyl, 370 Hk/3000 rpm
Aktionsradie	160 nm
Övr. utr.	Radar, sjökortsplotter, GPS, eko lod, VHF, VHF-pejl, bärbara VHF, sökarljus, portabel brand- och länspump, båtar, sjukvårdsutrustning och räddningsnät.



10 juli

Liggande i Landskrona för uppvisning fick vi larm om en motorbåt med motorhaveri utanför Borstahusen. Gått med båda båtarna. Framme vid haveristen tog R/k Jarl Malmros hand om den och bogserade den till Borstahusen.

Under gång hem till Lomma från Landskrona fick vi larm om en båt med motorhaveri 2 M norr om brobygget. Gått mot platsen, men innan vi kommit fram fick vi besked att vi kunde återgå, då haveristen fått hjälp av annan fritidsbåt.

Övriga fem SSRS RIB-båtar presenteras i nästa nummer

SGK - Shop

Några fotpumpar finns kvar för de som vill ha en riktig pump som klarar av att ge rätt tryck i båten. Den är dubbelverkande och ger 3 liter luft när du trycker ner handtaget och 3 liter när du drar upp det.

Pris: 395:- inkl porto

Betalning sker i förskott. Ring och reservera först så det verkligen finns pumpar kvar.

