

Atlantica

Tidningen

MED KBV 304
på spaning längs
smålandskusten

**HÅRT VÄDER
TILL HAVS**
Gurra Krantz
ger råd

NORDWEST VÄXER
med ny design och
gammal tradition

Mina bästa
grund



»Tack
och adjö!«

Nu mönstrar undertecknad av och blir en glad pensionär. Efter 15 år på Atlantica, varav de sista 11 som kapten, kan jag se tillbaka på en helt fantastisk resa. Atlantica har under den här tiden blivit den helt dominerande spelaren på båt försäkringsmarknaden, närmare 50% större än närmaste konkurrent, sett till omsättningen. Ett litet nischbolag som smäller de stora försäkringsjättarna på fingrarna, det är helt unikt.

Huvudanledningen till framgången är ett envetet, konsekvent och varsamt vårdande av den bärande affärsidén som grundlades redan på 1930-talet av Hugo Röhss, salig i åminnelse.

God kunskap om reparationskostnader och metoder för bästa kostnadskontroll och mycket goda relationer med reparatörer för att uppnå bästa service för våra kunder, är huvudingredienserna i affärsidén.

Nu lämnar jag över arvet till min efterträdare Lars Torgersson, en hängiven båtentusiast från Västkusten (liksom Hugo Röhss var). Lars tar över en riktigt fin besättning och har alla förutsättningar att lyckas.

Läs mer om Lars och alla andra i personalen på Atlantica på sidorna 16-19. I nästa nummer är det honom du möter här på ledarsidan.

När snön ligger meterdjup där ute känns det långt till sommaren, men den kommer, jag lovar! Kanske ses vi då ute på böljan, den blå.

Fair winds, sa man förr för att önska lycklig seglats, så det får väl bli mina avskedsord.

CONNYS LANDSTRÖM



FOTO ELLIOT ELLIOT

Pilsnerlag för sjön

* En massiv riksdagsopinion har i många år förespråkat införande av vägtrafikens 0,2 promille sjöss. »Trafik som trafik«, har man menat, och sett i synnerhet fritidsbåtarten som något slags bilåkning till sjöss. Synsättet har gett Sverige en unik alkoholreglering för sjön, utan motstycke i andra länder.

Planerna hejdades länge av kunniga remissinstanser. Våren 2010 tyckte sig regeringen ha nått en kompromiss att lägga fram för en villig riksdag. Från 1 juni är sjölagen ändrad med 0,2 promille som fast alkoholgräns, medan 1 promille kvarstår som gräns för antaget grovt sjöfylleri. Promille får testas slumpvis, även vid felfritt framförande. Inte heller får den testade åberopa att han gjort allt rätt.

Den gäller för båtar om tio meter eller mer och sådana som kan gå i femton knop för motor. Polis och kustbevakare får kolla alla som kan antas fylla de kriterierna. Fartkriteriet bör gälla för båten med befintlig utrustning eller nedlastning. Ett rättsfall har fastslagit att en båt som på grund av motorfel inte kan nå den angivna farten faller utanför.

Regeln gäller inte bara för den som styr båten utan för envar som har en sjösäkerhetsmässigt väsentlig funktion

ombord. Det krävs inte ens att båten rör sig: en nitisk polis kan testa den som förberett dagens tur genom uttagna waypoints, ja rentav vem som helst som utför en kanske trivial men säkerhetsmässigt viktig syssla!

Båten är för många en sommarstuga där man vill leva som folk gör mest och gärna ta en öl till maten, under gång eller i hamn. Invändningar om att ändrad vind kan tvinga till hamnbyte har viftats bort med att sånt får man göra enligt nödregler. Men om förutsättningen ska vara nöd, får man uppenbarligen inte ge sig av förrän läget blivit verkligt farligt!

Fyller denna nyordning något påvisat behov annat än att reglera folks livsföring? Alkoholgrundade båtolyckor har genomgående berott på grovt sjöfylleri, som varit straffbart länge. Sjörettsinstitutet i Stockholm har i mer än 20 år undersökt sjöfyllerifall, och inte något med dödsfall eller allvarlig kroppsskada har visats bero på påverkan under 1 promille. Av de hittills 21 rättsfall som institutet mottagit om rutinkontroller enligt den nya regeln har inte i ett enda antecknats något annat fel än att den åtalade haft minst 0,2 promille. Snacka om pilsnerlag!

-HUGO TIBERG

Lågt marknadsvärde på båtar som inte är CE-märkta

Reglerna inom EU föreskriver att alla importerade båtar tillverkade efter 1950 ska vara CE-märkta. Märkningen innebär att båten motsvarar de regler gällande kvalitet och säkerhet som utformats inom EU.

* Under en följd av år har det förekommit import av båtar från länder utanför EU, främst har det handlat om attraktiva motorbåtar från USA som gått att köpa till måttliga priser. Då säger reglerna att den båt som importeras måste granskas, åtgärdas och CE-märkas för att få användas i Sverige. Det kan handla om olikheter i elsystemen, gasolkopplingar och mycket annat som måste motsvara CE-kraven. Sådan inspektion och CE-märkning får bara utföras av företag som är auktoriserade.

Tyvärr är det så att en hel del direkt-importerade båtar inte har CE-märkts och det ställer till problem. Eftersom båthandlare anslutna till Sweboat inte får befatta sig med omärkta båtar kan de aldrig säljas via den seriösa båtbranschen. Det i sin tur innebär att båtarna får ett mycket lågt pris på marknaden. Och eftersom marknadsvärdet ligger till grund för beräkningen av ersättningar vid försäkringsskador i samband med stöld, brand eller totalhaveri så kommer ägaren av båten att få en låg ersättning.

Köp därför inte en båt som saknar CE-märkning. Eller, om du vill ha just den båten, vänd dig till ett företag som är auktoriserat att utföra CE-märkning.

Den myndighet som övervakar CE-märkningen i Sverige är Transportstyrelsen. På deras hemsida finns regelverket beskrivet,

<http://www.transportstyrelsen.se/sv/Sjofart/Fritidsbatar/Ce-markning/>

Gå in där om du vill ha fullständig information.

- MARTIN ÅBERG



3

Om motorn är märkt och registrerad ökar chansen att få tillbaka den vid stöld

Utombordsmotorer stjäls som bekant alltför ofta, särskilt moderna fyrtaktsmotorer.

* Det tråkiga är att alla fabrikat, med ett undantag, är dåligt märkta från tillverkaren. Ofta består märkningen bara av två klisterlappar, som är mycket lätta att ta bort.

Och när märklapparna är borttagna finns det ingenting kvar som kan bevisa vem som är ägare.

Det är därför som vi på Atlantica sen länge propagerat för märkning. Märker du din motor eller båt med Securmark så

sker samtidigt en registrering av dig som ägare. Påträffas motorn efter att den stulits, kan du alltid bevisa ditt ägarskap.

Ett exempel: I november förra året stoppades en bil med trailer av polisen i Stockholm. På trailern stod en båt försedd med utombordsmotor och motorn var märkt med Securmark. Stölden hade ännu inte blivit upptäckt och anmäld, men polisen hade skäl att misstänka att båt och motor var stulna. De fann Securmärkningen på motorn och kunde med vår hjälp spåra ägaren via Securmarks register. Ägaren kunde sen bekräfta att ekipaget var hans och polisen kunde gripa tjuvarna.

På bilden intill går det att läsa av märkningen.

- MARTIN ÅBERG





Kustbevakningen är våra ögon och öron

ute längs kusten

4

Vi besökte stationen i Västervik och när vi anlände till Lucernahamnen låg KBV 304 klar för avgång och Kent Källström som är chef för stationen i Västervik bjöd med oss ombord.

text TOM ROECK HANSEN

foto ANNA BERGSTRAND

* Syftet med dagens tur var att kontrollera vad som hänt med den arbetsplattform som strandat utanför kärnkraftverket i Simpsvarp och samtidigt göra ett rutinsvep ned längs skärgården.

Kent var för dagen befälhavare. Ombord fanns i övrigt Per Åke Eriksson, också han med behörighet som befälhavare, och Johan Löfqvist och Henrik Smitterberg som båda har maskinistkompetens.

304´an är ett fint litet fartyg, avsett för sjöövervakning och byggt i en serie om 10 båtar. Hon är utrustad för att kunna arbeta med miljöräddningstjänst, sjöövervakning, fiskekontroll, läns-pumpning, brandbekämpning och assistans av nödställda. En finess är att djupgåendet bara är 1,2 meter och att hon drivs med vattenjet vilket betyder att hon är väl anpassad till jobbet i grunda skärgårdar.



Kent Källström är stationschef och för dagen befälhavare.

Novemberdagen, som börjat kall och molnig, överraskar med sol och stilla vindar.

Då vi kommit ut från kajplatsen nedanför Kustbevakningens lilla kontor går vi upp i marschfarten 24 knop och Kent väljer den yttre skärgårdsleden ned mot Oskarshamn.

Dagens jobb är avslutningen på ett normalt arbetspass som omfattar tre dagar och två nätter med tjänstgöring avbruten av jourtid. Under ett sådant pass bor och äter besättningen ombord.

Det är en märklig upplevelse att se skärgården helt tom på båtar, särskilt för den som kommit samma väg mitt i sommarens armada av fritidsbåtar. I dag finns inte några rapporter om oidentifierade båtar som behöver kontrolleras. Inte heller har det kommit någon förvarning om pågående båtstölder i området.

Sedan Sjöfartsverket så gott som helt



Johan Löfqvist är kustbevakare med maskinistkompeten.

dragit sig tillbaka från fyr- och lotsplatser, Marinen bantats till en miniatyr och SMHI-rapporterna blivit automatiserade är det Kustbevakningen som fungerar som landets ögon och öron längs kusten. Det betyder att man blivit en slags allmänpraktiserande myndighetsrepresentant och för att klara jobbet krävs god samverkan med andra myndigheter och organisationer. I Västervik finns en lokal samverkansgrupp där man träffas, berättar om pågående aktiviteter och lär känna sina kollegor. I den ingår Räddningstjänsten, Polisen, Akuten på Västerviks Sjukhus, Ambulansen, Sjöfartsverket och Kustbevakningen.

Om något inträffar som kan beröra kollegorna informerar man snabbt och enkelt genom att skicka mail.

Kustbevakarnas egna huvuduppgift är dock miljöskyddet och det är i ett sådant ärende vi är på väg ned mot Oskarshamn. Arbetsplattformen utanför kärnkraftverket klarade inte de häftiga stormbyarna i slutet av september, de fyra cirka trettio meter långa benen, som placerade i var sitt hörn skulle hålla den stående, bröts och ekipaget drev upp på det låga och steniga skäret Gröttlan. Där strandade den i extremt högvatten och blev när vattennivån sjönk ett knivigt bärgarproblem. Det viktiga ur miljösynpunkt är att följa upp så att de 2 000 liter hydraulolja och 300 liter diesel som finns ombord inte hamnar i den grunda viken där utsläppet skulle kunna ställa till med stor skada. Kustbevakarna håller kontakt med entreprenören som äger plattformen, driver på och håller sig informerade om vad som planeras. Dagens besök visar att läget är stabilt och samtal med entreprenörens folk pekar på att de snart ska få dit en lyftkran som

orkar lyfta plattformen bort från grundet. Det är Transportstyrelsen som kontrollerar om den kan bedömas sjövärdig och Per Åke tillbringar en god stund i samtal med den ansvarige inspektören.

Innan vi påbörjar återfärden är det dags för lunch och då handlar det inte om några uppvärmda aluminiumformar. Per Åke har lagat en gräddig och fin rotfruktssoppa som serveras med färskt bröd. Matlagningen turas man om med och principen är att man ska göra något riktigt fint av sin lunchpaus.

Vi går genom den inre skärgården på vägen tillbaka. Nere i sydost skymtar genom diset konturen av Blå Jungfrun och i syd syns gamla lotsutkiken i Kråkelund. På vägen norrut passeras Vinön, en skärgårdsby som tidigare byggde sin försörjning på sill- och ålfiske, och fortfarande har ett par yrkesfiskare som bor året runt. Man ser deras bottengarn på tork. Strax norr om Vinön möter vi en fiskebåt med en Fjordling på släp. Kent skojar och säger »Om vi ser en fritidsbåt en sån här dag måste vi nog kontrollera den.« Men det behövs inte, det här handlar om en gammal bekant så det blir bara en vinkning. Sammanlagt ser vi fyra båtar på hela rundturen, en viss skillnad mot sommaren. Hamnö dyker upp på babordssidan och försvinner snart bakom oss. Kent visar båtens suveräna manöveregenskaper genom att ta vägen genom några snäva passager där undervattensstenarna skymtar förbi helt nära båtsidan. Varje gång vi närmar oss bryggor med förtöjda båtar drar han ned till sakta fart för att inte lämna onödiga svall efter sig.



Per Åke Eriksson har också kompetens som befälhavare. Här i samtal med entreprenören som äger arbetsplattformen..



Så kommer vi till Spårö sund där båken tronar högt upp på styrbordssidan, precis så vacker som man sett den på alla bilder. Den är en vacker symbol för den här delen av smålandsskärgården.

Under det gångna året har det skrivits mycket om Kustbevakningens nykterhets- och fartkontroller. Men i och omkring Västervik har det gått lugnt till. Det är



Henrik Smittberg har lämnat Gotland för smålandskusten. Han har också maskinistkompetens.

främst i samband med de festivaler som ordnas som det dyker upp en del syndare. Och vad fartkontrollerna beträffar väljer man alltid att försöka förebygga överträdelser genom att lägga sig väl synligt vid känsliga ställen där fartbegränsningar gäller.

Ett udda fall var dock värt att nämna. Mitt i sommaren fick Västervik förvarning om att en mycket stor fritidsbåt lämnat Visby och att man hade goda skäl att anta att de som förde båten var onyktra. Båten var lånad och de som förde den kände tydligen inte till att den var utrustad med AIS. De blev därför överraskade när kustbevakarna låg och väntade på dem exakt där de angjorde. Hela överfarten från Gotland hade varit fullt dokumenterad. De var mycket riktigt onyktra!

Bättre, enklare och hållbarare Utvecklingen av seglen går vidare

* AtlanticaTidningen träffade Anders Lewander på North Sails för att få hans syn på vad som händer på segelmarknaden. Han ser en utveckling som fortsätter att drivas av erfarenheter från både skärgård och de stora haven, där segelmakarna är närvarande och starkt engagerade i det rätta elementet. På marknaden samsas stora internationella segelmakare med nationella företag. De internationella har fördelen av att kunna överföra konstruktioner och lösningar mellan de olika länderna där man arbetar och av att ha resurser att integrera mast- och tillbehörstillverkning och i en del fall också fiberbearbetning. De nationella firmorna arbetar ofta mera specialiserat mot några typer av segel och kan där bli framgångsrika.

Användningen av nya typer av fibrer har förändrat tillverkningsprocesserna. I många segel byggs duk och segel numera i samma moment, en teknik som gör det möjligt att styra både fibrernas riktning i seglet och hur tätt fibrerna läggs i olika delar av seglet. Det gör att man kan skapa extra styrka på alla de punkter där seglen utsätts för de största påkänningarna och att man får bättre resistens mot riv- och stickskador tack vare stor fibertäthet. Motståndskraften mot UV-strålning förbättras också tack vare starka ytskikt.

Man kan i dag använda stummare fibrer som ger starkare laminat och



foto SEGLINGSBILDER

därmed segel med mindre töjning och formförändring.

Cruisingsegelare vill ha och får längre livslängd med de nya teknikerna. Och allmänt gäller regeln att ju större investering man är beredd att göra desto bättre fart och livslängd kan seglen ge. Det traditionellt vävda dacronseglet fortsätter dock att vara prisvärt. Rullfocken har slagit igenom och är nu standard på de flesta nytillverkade segelbåtarna.

När det gäller rullstor är utvecklingen delvis en annan. Användningen av rullstor innebär alltid en betydande förlust av fart. Lösningen med seglet som löper med travare i mastskena är överlägsen. Och ledande segelmakare samverkar ofta mycket nära med masttillverkarna för att bygga en bra helhet.

Rullstoren har sina användare bland de segelare som vill kunna hantera sin båt med liten besättning och enkel anpassning till skiftande vindar och som är beredda att betala priset i form av lägre fart. De söker vad Anders kallar ökad tillgänglighet.

När man köper en ny segelbåt är den utrustad med leveranssegel. Köparen måste då göra en bedömning om det är de segel man vill segla sin båt med eller om man ska utrusta den med segel av högre kvalitet.

Anders konstaterar att en stor fördel med att tillhöra den internationella gruppen North Sails är att mycket tid frigörs och att den då i stället kan användas till förbättrad kundsupport och leveranskontroll. Och - en annan viktig sak - satsningar på utbildning i segeltrimning och vård.

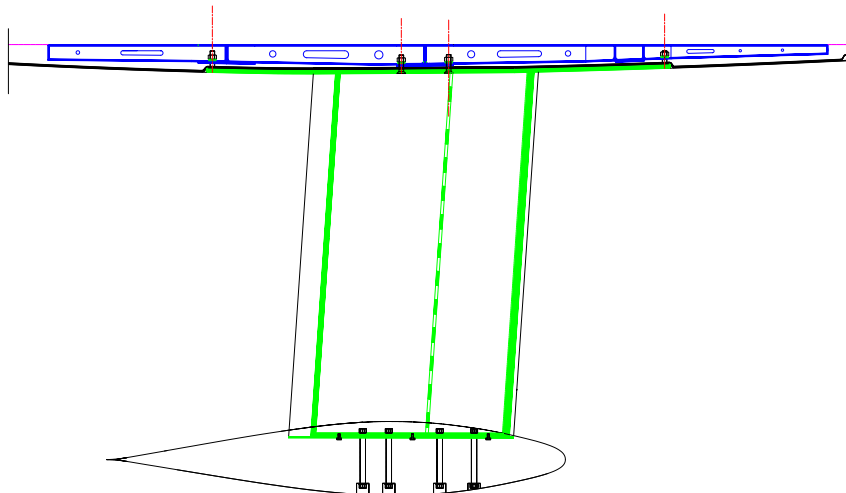
Ny kölkonstruktion tål grundstötning i 7 knop

* Svenska Aspect 40 har fått en intressant kölkonstruktion som beräknas hålla vid grundstötning i 7 knops fart.

Konstruktionen bygger på tre komponenter. Först kölbladet som byggs i stål, sen en stålplatta som fälls in i skrovet underifrån och så en stålgrid inuti båten. Kölbladet svetsas fast i stålplattan och plattan bultas fast i griden, som är lång och försedd med tre sidospant.

Längst ned på kölen sitter en blybulb och hela enheten inklusive griden väger cirka 2 ton.

Det låter tryggt. Skrovsador i samband med grundstötning med fenkölade båtar är annars bara alltför vanliga.





Håll myggen borta

- Häng upp myggnätet över ingångsluckan till kajutan. Myggnätet fästes med tamp på varje sida, i till exempel avlastarna ovanför ingångsluckan. Blybandskanten håller myggnätet på plats. När man går in/ut så lyfter man bara på ena sidan och myggnätet faller enkelt på plats när man har gått in/ut. Nätet passar de flesta båttyperna men går att specialbeställa. Pris 995 kr. www.waterlinedesign.se



Skyddsfodral till iPad

- Vattentätt och stötsäkert hölje för iPad som är särskilt utformat för utomhusbruk av Apple iPad. Alla funktioner är fortfarande användbart medan iPad är i fodralet. Fodralet skyddar inte bara mot vatten, stötar, droppar, repor och damm, utan fodralet är också enkelt att använda, på några sekunder lägger du in iPad i fodralet och stänger locket med knäpplåsen. Inga verktyg behövs. Pris: 2 995 kr. För mer info gå in på www.soltek.se

Färgstark på båtturen

- Färgstark, dubbelväggig vakuumtermos i borstat rostfritt 18/8 stål med »Quick-Stop«-förslutning och kombinerat lock och mugg. God isoleringsförmåga och låg vikt utan att göra avkall på hållbarheten. Fungerar utmärkt med både varm och kall dryck. Volym 0,2, 0,35 och 0,75 l. Pris 159 kr, 169 kr och 219 kr. Läs mer på www.primus.se



SD-1 Seaquip

- SD-1 underlättar all slags hantering av drev till motorbåtar. Vid montering eller service blir hanteringen mycket enkel och minimerar risken för skador på både drev, rygg och fingrar. Pris 13 750 kr. Mer info på www.seaquip.se



Mörkernavigering i nytt ljus från Raymarine

- T-seriens kameror ser allt i totalt mörker. Värmekameran är överlägsen radar vid angring av hamnar i mörker visar tydlig video var pirar, sjömärken, bojar, och andra föremål finns i totalt mörker. Vid en man-över-bord situation i mörker identifierar den personen i vattnet omedelbart. Finns i väl sorterade marinbutiker, för mer info gå in på www.raymarine.com

Släck branden innan den tar sig

- Släcker mindre bränder i båten. Sprayflaskan behöver inte skakas eller hållas i visst läge för att fungera. Stå på 1,5 meter och rikta strålen mot branden. Släckmedlet är varken giftigt, brandfarligt eller explosivt utan 100% biologiskt nedbrytbart. För mer info och pris gå in på www.swtab.se





Modern design och klassisk Orust-tradition

NordWest är en framgångssaga

text TOM ROECK HANSEN
foto ANNA BERGSTRAND

Det är ingen slump att framgångsrika NordWest bygger sina båtar på Vindön som ju är en del av Orust. Här byggs, och har sen länge byggts, kvalitetsbåtar. Och NordWest bygger motorbåtar av högsta klass.

* Hela företaget är en framgångssaga. Sagan handlar om en ung Orustgrabb som efter att ha gjort sina läroår på Hallberg-Rassy bestämde sig för att det var motorbåtar som han ville bygga. 1989 köptes norska NordWest AS, i försäljningen ingick namnet och deras modeller 900 och 1100. Det var vad Benny Martinsson köpte och startade sin verksamhet med. Den konstruktionen blev basen för företaget, men skulle följas av ett flöde av egna konstruktioner. Benny Martinsson är NordWest. Han är ägare, företagsledare och båtkonstruktör. Och - en äkta entreprenör.

På tjugo år har företaget vuxit till att i dag sysselsätta 130 personer och omsätta i överkant av 300 miljoner. NordWest har sin plasttillverkning i Lysekil och monte-

ring och all övrig tillverkning på Vindön. I filosofin ingår att göra allting själv från konstruktion till träarbeten och smide.

Lyx är egentligen ett rätt negativt ord, men NordWest bygger lyxbåtar med klokhet och känsla. När man ser någon av båtarna på båtmässan gör den sig inte full rättvisa även om det naturligtvis går att se hur skickligt båtens volym utnyttjas för att ge ägarna ett gott liv ombord och hur välbyggd den är i alla detaljer. Nej, det är när man ser båten i sjön, hur den rör sig och kan manövreras som bitarna faller på plats.

NordWest arbetar hela tiden med en avvägning mellan klassiska linjer och modern design. Alla skrov har ett skarpt v i fören som plattas ut under aktern. Det ger bra gångläge i hög fart och hög ekonomisk marschfart.

Den första succén var 390-serien som har sålts i stort antal, sen kom det verkliga genombrottet med 420 som blev utsedd till årets båt i Sverige och i England valdes till Motorboat of the Year 2007 och 2008 i sin klass. En bedrift som ingen lyckats med varken förr eller senare. Nästa modell fick beteckningen 370 och den finns nu i fyra utföranden. Här har man återigen en lyckad konstruktion och då är det rationellt och ekonomiskt att utnyttja samma skrov till att bredda utbudet. Med varianterna Sport och SportsTop är man nästan inne och nosar på DC-området.



Här pågår elinstallationen.



Alla båtar utrustas med denna robusta och funktionssäkra elpanel. Martin Waktel demonstrerar.

NordWest är ett företag som inte bara bygger båtar. Lika konsekvent har man arbetat med att bygga upp sitt varumärke. Företaget vill ha full kontroll över alla moment till dess båten körs av en nöjd kund. Det betyder närhet till kunden och service utan mellanhänder. Därför sköts all försäljning direkt från varvet med det lilla undantaget Ryssland. Varje år deltar företaget i cirka tjugo båtmässor och de egna säljarna möter då de intresserade köparna som sen får tillfälle att komma till Vindön och inspektera tillverkningen innan de förhoppningsvis bestämmer sig för köpet. Säljarens ansvar tar inte slut vid ordern utan han har sen att följa båten fram till leveransen och svara för överlämnandet. För kunden som ska hämta sin båt har man ett tvådagars program där man får sin egen leveransperson som följer med under de två dagarna. Han håller i utbildning på de tekniska systemen, svarar på alla frågor och leder träningen i att manövrera båten. Köparen anvisas

samtidigt sin servicekontakt som alltid ska ta ansvar för att hjälpa köparen med eventuella fel. Insatsen kan ske med eget servicelag eller med kontrakterade samarbetspartners med NordWest vid rodet.

Från Lysekilsfabriken kommer skrov och alla större plastdetaljer för att monteras på Vindön, där alla andra komponenter tillverkas parallellt. Montering sker på stationer som alla har en ansvarig arbetsgrupp. En station klargör och monterar hela elsystemet, en tillverkar all teak, en tredje bygger all träinredning, en fjärde monterar flybridge och coupétag och så vidare. Med andra ord en traditionell arbetsgång. Kvalitet går hela tiden före maximal snabbhet. I alla grupper finns en stomme av folk som arbetat på NordWest länge och kan sitt jobb in i minsta detalj.

Hur tacklar NordWest miljöfrågorna? Jo, på samma sätt som allt annat - utan revolutioner men med ett envetet knaprande mot förbättringar. Att bygga båtar med lång livslängd har definitivt ett mil-

jövärde som slit-och-släng saknar. Att passa båtar till Volvo Pentas IPS-system innebär inte bara bättre manöverförmåga, det ger också minskad bränsleförbrukning. Att använda en skrovform som gör att en båt på 11 ton kan köras i 30 knop med två 300 hk motorer som förbrukar 3 liter per distansminut innebär godushållning med bränslet. Och miljöhänsynen visar sig också i många små detaljer som att all belysning sker med LED-ljus.

Den lågkonjunktur som vi nu håller på att försöka komma ur satte inte stopp för tillväxten. Det finns tillräckligt många kvalificerade båtköpare med god ekonomi på de marknader där NordWest främst arbetar Sverige, Norge, Danmark, Tyskland och inte minst Storbritannien. Ambitionen är att fortsätta växa i stadigt tempo, men inte snabbare än att man har full kontroll över sin kvalitet.

Vid sidan om nyproduktionen är NordWest också Sveriges största förmedlare av begagnade båtar (räknat i värde). På Vindön finns en av landets största utställningshallar för begagnat. Arbetssättet är att för säljarens räkning rekonditionera och sälja båtar. Även här tillämpas kvalitetsnormerna. Den båt som säljs är genomgången och återställd så nära nyskick som det är möjligt att komma. Många av båtarna är Nord West-båtar och många av dem är i ett skick som är förvillande nära nyskick. Det är också ett sätt att vårda sitt varumärke. För ägare till NordWest-båtar erbjuds vinteruppläggning i mån av utrymme.

NordWest är en ovanlig kombination av tradition och modernt designtänkande. Man levererar alltid en fungerande helhet. Omsorgen om minsta detalj finns alltid där. Och omsorgen om kunden!



Andreas Sundell och Per Gustavsson är här sysselsatta med installationsarbete.



Ulrika Bergersen handslipardetaljer till inredningen.



Här arbetar man med att rekonditionera en inlämnad båt.

Hårt väder till havs
Atlantica ger råd

foto MAGNUS RIETZ



10

Hårt väder till havs!

Alla har någon gång upplevt hårt väder med vindar av kulingstyrka och växande sjö och har känt hur jobbigt det kan bli. Och hur skönt det var att komma i hamn och koppla av.



* Här talar vi om utsjösegling i kuling eller stormvindar och det är något helt annat än hård skärgårdssegling. När man lämnat kusten för att göra en översegling finns ingen möjlighet att hastigt söka lä eller ta nödhamn. Det finns bara en trygghet och det är att hålla båten gående. Det krävs framfart för att kunna styra en kurs och ta sjön. Och för framfart krävs att man kan föra segel.

Den som är van att sommarsegla i skärgården kan förr eller senare känna lockelsen att sticka ut utanför kusten och

våga sig på en översegling till Danmark, Finland, Balticum eller ännu längre. Det känns inte så märkvärdigt, bara som lite mera av samma sak. Och så kan det ju bli också när vädret är vänligt och allt fungerar som vanligt.

Men det blir en helt annan upplevelse när man överraskas av väder som man varken är utrustad, tränad eller bemannad för. Det går inte att avbryta färden, man måste fortsätta segla och klara av det. Även om det är jobbigt.

Att vara skeppare innebär ett stort ansvar för besättning och båt. Det gäller för en havskappseglare med tränad besättning. Och det gäller i högsta grad för den som är skeppare på en familjebåt med två makar, barnen och kanske en vän med ombord.

När man har semester är det skönt att ta dagen som den kommer och låta vindarna styra färden. De krav som ställs på båt och besättning är de gamla vanliga och inget att oroa sig för. Utsjösegling ställer däremot helt andra krav på komplett utrustning, förberedelser och träning. Ingen standardutrustad båt har vad som krävs för utsjösegling. Det gäller alltså att gå igenom och komplettera båtens utrustning. I den här första artikeln

gör vi en genomgång av hur båten ska vara utrustad.

Men det helt avgörande är hur besättningen klarar att segla båten under extrema förhållanden. Kan de, vill de och orkar de? Vad händer om skepparen blir skadad? Hur många kan faktiskt segla båten? Och hur tacklar man sjösjukan? De frågorna går vi igenom i nästa artikel.

När vädret oförutsett slår om, sjön växer och sikten försvinner måste båt och besättning kunna fortsätta på de villkor som gäller. Utan framfart finns ingen säkerhet. Hårdvindssegling i en bra båt med tränad besättning kan vara en utmaning, men hårt väder till sjöss med en rädd, sjösjuk och otränad besättning kan bli en skrämmande och farlig upplevelse.

Det är dessvärre svårt att undvika pek-pinnar, men för att de ska vara sakligt riktiga och grundade på erfarenhet har vi tagit hjälp av Gurra Krantz, en av Sveriges stora auktoriteter på havssegling. Gurra har deltagit i fyra Volvo Ocean Race och två Americas Cup. Han har en unik kunskap i ämnet.

Gurras första regel är glasklar:
Om du kan undvika hårt väder - gör det!

Båt och utrustning

De komponenter som man måste ha kontroll på är skrovet, riggen, seglen, motorn, skyddsutrustningen, navigationsmedlen och kommunikationsutrustningen. Här kommer nu en kortfattad genomgång.

Båten kan bli utsatt för hårda angrepp från vågor och vind. Särskilt vanliga är skador på roder och styrutrustning. En reservstyrning måste finnas.

Ventiler och luckor ska vara täta, dimensionerade för hårda påkänningar och kunna säkras.

Riggen ska vara genomgången och alla förslitna detaljer utbytta. Rullgenua och rullstor underlättar en segelföring som är anpassad till förhållandena. Lämpligt för familjebåten men knappast på kappseglaren.



foto MAGNUS RIETZ

Seglen, segelgarderoben ska innehålla både stormflock och stormstor i kraftig duk (gäller ej för rullstor). Storen ska ha två revlägen varav det ena långt upp på seglet. Det är viktigt att kunna föra segel. Bara framfart ger manöverförmåga.

Motor, en pålitlig, väl servad, motor ger trygghet. För att orka driva framåt i hårt väder bör den ha tillräcklig styrka. Motorn måste också köras för att ge ström till GPS, dator och annan instrumentering.

Skyddsutrustningen ska omfatta livflotte, radarreflektorer, nödraketer, säkerhetslina, träpluggar att täta läckande bordgenomföringar med, brandsläckare och en extra lång, stark lina för eventuell bogsering. Ett bra tips är att livflotten kan hyras.



Här visar vi några exempel av utrustningen som Gurra rekommenderar, tack till Navimo för bilderna.

Kommunikationen. Nära kust fungerar mobil, försedd med vattentät ficka, extra batteri och batteriladdare. VHF har större räckvidd och tillåter kontakt med yrkes-sjöfarten. Helst fastmonterad med mast-antenn. Datorn ger god kommunikation och tillgång till löpande väderinformation. På långresa rekommenderas satellit-telefon som kan hyras till rimlig kostnad. EPIRB nödsändare ger extra säkerhet.

Navigationsmedel. Utöver kompass, logg och lod bör man ha GPS med plotter, helst en i reserv också. Papperssjökort för aktuella områden är ett måste. Gärna radar. Och även AIS.



12

Viktigast är besättningen

* Utrustningslistan verkar förstås evighetslång och kostsam, även om det ofta handlar om engångskostnader. Men det finns inga genvägar.

Ytterst är det besättningens förmåga som avgör. Bra utrustning som ingen är van att sköta blir värdelös. När kunskapen behövs finns den inte att köpa. Allt handlar om att tänka efter före. Vinterhalvåret när båten sover på varvet är den idealiska tiden att bygga på kunskaperna.

Det är farligt när båtens säkerhet beror av en sjökunnig person. Flera måste behärska samma saker. Samtidigt är det bra

med en klar arbetsfördelning. Lämpliga roller är bland annat väderinformation och motorskötsel. Den som ska ha huvudansvaret för väderinformation kan under vintern gå en kurs i meteorologi för båtfolk och den motoransvarige kan ta en kurs i motorskötsel. Det finns kurser inom alla områden som är aktuella för fritidsbåtar. Nyttigt och roligt.

Så lägger man grunden till en bra båt-säsongs, men att ha kunskapen är en sak och att förmå utnyttja den är en annan. Dit när man genom träning och det är vad man behöver starta med varje år. I

nästa nummer kommer vi att tala om förberedelserna och själva genomförandet av seglingen. Hur ska en checklista se ut? Vad ska med - var - vem?

Hur rollfördelningen än ser ut är det alltid skepparen som har ansvaret. Det handlar om att våga ta beslut. Och att våga ompröva beslut när förhållandena kräver det. Det går alltid att ta tillbaka, men förberedelser kan aldrig göras i efterhand.

Ett annat av Gurras visdomsord:
Check! Double check! Trouble check!

iPad i båten

* Årets julklapp kan kompletteras med applikationer så den kan fungera som en plotter i båten. Det gäller de lite dyrare 3G-modellerna som har inbyggd GPS.

När iPhone kom och kunde visa Google-kartor sjönk aktien för amerikanska plottertillverkaren Garmin. Fallet blev arton procent på en enda dag. Då handlade det främst om att Garmins bil- och landnavigatorer fick konkurrens från uppstickaren på marknaden.

Det finns även navigationsprogram för sjöbruk till iPhone och det går att tanka ner svenska sjökort i den. Men displayen på en iPhone är liten. När nu iPad kommer innebär den, med sin tiotums skärm, ett intressant alternativ till traditionella plottrar.

Det kostar inte mycket att göra en iPad till en riktigt duktig navigator. Man köper exempelvis en app från iNavX för 380 kronor. Alla svenska e-sjökort – identiska till innehållet med de svenska papperskorten – prenumererar man sedan på för 99 dollar/år. De kan tankas ner på två olika enheter och uppdateras hur ofta som helst. På samma sjökort kan man också få in AIS-information som sänds via Internet vilket förutsätter att man befinner sig inom 3G-nätets täckningsområde.

Appen från iNavX kan också visa väderprognoser. Liknande går att hitta när man



foto JONAS EKBLAD

surfar på nätet men här är allt enkelt samlat så vindpilar och isobarer visas direkt i sjökortet.

Än så länge har plottrarna för marint bruk ett övertag när det gäller att tåla vatten, sol och salt. Men det finns vattentäta fodral till iPad ...

Konkurrensen hårdnar alltså och för övrigt har Garmin redan inlett ett samarbete med telefontillverkare. Så framtiden blir nog att vi kommer att kunna navigera med telefonerna och ringa med GPS-plottrarna.

~ JONAS EKBLAD

13

Tips om säker förtöjning

* Välj rätt tågvirke till permanentförtöjning. Det ska ha hög draghållfasthet, tåla nötning, ryck och solstrålning. Lämpligt är långfibrigt tågvirke, s. k. silke, tillverkat av polyester eller polyamid.

Moderna material tål inte ryck särskilt bra. Använd därför ryckdämpare av EDPM-gummi eller en bra gnisselfri stålfjäder. Med bra ryckdämpning kan du till och med använda stumma linor, till exempel skot eller fall. Kom ihåg att också skydda mot nötning. Och dimensionera med rejäl marginal.

Ta till vana att kontrollera tågvirket ofta. Varje knop eller brytpunkt kan vara en svag punkt. Tagla allt tågvirke i ändarna. Förtöjningslinorna mår också mycket bättre om du tvättar dem i milt tvålatten efter säsongen.



foto SEGLINGSBILDER



Mina bästa *grund*

När jag som liten på egen hand började kajka runt skärgården i roddbåt och segeljolle fanns något som kunde få mig riktigt obehaglig till mods. Grund, ständigt dessa otäcka grund...

text LARS GRANATH

illustration CAROLINE TINTEROVA

* Inte för risken att skada båten, nej då. Det gick så långsamt och båtarna var så grundgående och lätta att inget allvarligt kunde hända. Det allvarliga hände i mitt inre. Tanken på ett tyst och gulgrönt algslemmigt klippmonster som sakta skulle stiga upp mot ytan med sina trevande tångruskor vajande för vågorna gjorde mig skräckslagen, och allra värst var det att simma i okända vatten. Tänk om det grundar upp... Och tänk om nå-

gon då haft en kristallkula och meddelat att jag skulle komma att ägna större delen av mitt vuxna liv åt att leta upp och göra hembesök på grund... Undrar vad en psykolog har att säga om sånt?

Nu har jag väl under mer än 35 år i sjömätningens tjänst snokat upp och kontrollmätt hundratals grund om året, jag borde med god marginal ha passerat 5 000, kanske har jag redan firat 10 000-grundsjubileet. Nu är jag inte längre rädd för

dem. Några har jag rentav kommit att betrakta som nära vänner, som bidragit till trevliga upplevelser. Här är några av dem.

Mina första övningsgrund ligger vid Rödlöga. Där utvecklade jag tekniken med flygfoto och lärde mig att hitta rätt. Det var 15 år före GPS-en. Där fick jag också revidera min lätt romantiska uppfattning om skärgårdsborna som levande facit på hur det såg ut under vattenytan. En legendarisk Rödlögabo hade en för

tillfället välvillig inställning till en fjunig stock´olmare och språkade gärna lite om vattnen runt Rödlöga. Och kartan tyckte han såg spännande ut, vad kunde det där vara för en ö, måntro? Jaså Rödlöga. Jag började ana oråd, och insikten om att ett sjökort i hans kretsar nog mest betraktades som ytterligare ett av överklassens konstiga njutningsmedel smög sig allt närmare. Men nog skulle väl Gösta kunna ge exakt besked om en grynnas jag undrade över, väster om Norrstenören?

– Njaa, väst på Norrstenören, si där ska man inte gå...

– Varför inte?

– Njaa, si de gjorde inte farsan... Å inte farfar heller. Så visst är det sant som dom säger. Egentligen behöver man inte veta var alla grunden finns, bara man vet var dom inte finns.

Mina egendomligaste grund råkade jag ut för en sen kväll på sjön Storavan i Norrbotten, på hemväg i midnattsol från ett långt arbetspass i en av sjöns spännande skärgårdar. Plötsligt automatreagerade den näst intill avsomnade sjömätarhjärnan på tre bränningar som jag till min fasa antagligen hade missat i min kartläggning. Det var på långt håll, men det skvalpade duktigt kring dem, och en av dem var så torrlagd att det till och med rotat sig en spretig buske på högsta punkten. Hur kunde jag ha missat så grovt! Ner i båten efter kartmaterialet. Men när

jag väl fått fram underlaget och konstaterat att jag faktiskt inte hade karterat dessa bränningar, då fanns dom inte längre. Hade dom likt Atlantis sjunkit? Plötsligt såg jag dem igen, fast inte alls där jag nyss markerat dem i kartan för närmare kontroll, och min navigatoriska självkänsla sjönk rejält. Nu måste kikaren fram. Då löste sig problemet. Tre simmande älgar, den ena en riktig tolvtaggare. Det var busken, det.

Grund ska hålla sig stilla. Åtminstone tycker jag som sjömätare det. Men gör man sjökort över rinnande vatten får man vara beredd på det mesta. Från sandbankar som flyttar sig, till sådant jag drabbades av en gång i Luleälven, långt före ekolodets ljuva tid. Där small det till och motorn för upp på ett ställe där jag absolut inte karterat in något grund. Stora sökandet vidtog, men nej, botten var alldeles slät på fyra meters djup, precis som den skulle vara enligt beräkningarna. Och ändå small det. Det man inte hittar kan man ju inte heller beskriva. Så varje gång jag passerade området letade jag resultatlost vidare. Tills en dag när älven strömmade extra mycket, och jag slutat dagens arbete. Då, när jag förbi mitt mystiska grundområde fick jag plötsligt se en svag rörelse i vattnet, och sakta, sakta reser sig majestätiskt en jättestock upp ur vattnet, likt en gigantisk säl, tills den når nästan en meter över vattenytan, då

den vänder och lika sakta sjunker tillbaks till den botten den kom ifrån. En fastkedjad stock från timmerflottningens tid, en »dykare«. Det finns mycket man slipper som skärgårdsseglare...

Mitt vackraste grund ligger i Revsunds-sjön. Ett kristallklart droppstilla vatten, belyst av låg guldskimrande kvällsol, ett litet men lagom djupt grund på en dryg meter ska få besök. Inte svårt att hitta, nu är vi inne i GPS-ens tid. Redan på håll såg man att detta var något extra. I sjöar växer inget sjögräs eller tång på hårda ytor, därför lyste den ljusa berghällan med en absolut gyllengul ton i kvällsolen. Som en jämnslipad guldkupol låg den där. Och i små och stora stim simmade orädda fiskar av olika slag intill berget, även dom blev guldfärgade av solljuset. Så stilla var kvällen och vattnet att jag trollbunden förblev liggande över den gyllene hällan med sina fiskar i närmare en kvart utan att vare sig vind eller ström drev mig därifrån.

Så numera är jag vän med mina grund. Men ännu har jag inte lyckats bli vän med sådana grund som i verkligheten visar sig vara vrak. Där kommer fortfarande paniken smygande när grågröna algbevuxna spant oväntat sträcker sin gripklo upp mot ytan. Efter just mig. Då gör jag fort, fort de mätningar jag måste, och sedan flyr jag. Till en lugn vik och en kopp kaffe.





Atlanticaskutan

Atlantica arbetar bara med försäkring av fritidsbåtar och, föga överraskande, är nästan hela besättningen på skutan båtmänniskor. Det är det som gör det så lätt att prata båt med oss. Båttintresset och jobbet sammanfaller. Vi hoppas att du inte behöver utnyttja din försäkring, men om det värsta skulle hända, kan du lita på att vi förstår ditt problem och vill göra vårt bästa för att lösa det.

Här presenterar vi hela vårat glada gäng från toppen och vänster till höger.

Lars Torgersson, ny kapten på skutan sedan årsskiftet. Uppvuxen med segelbräddor och båtar sedan barnsben. Har tidigare bland annat jobbat med båtfinansiering och har gedigen erfarenhet av försäkring. Lars är egentligen seglare men kör för närvarande en Sea Ray 240, som en eftergift åt otåliga tonårsbarn och fartklog sambo.

Camilla Winkler, nyutträd kundtjänstchef som ersätter pensionerade trotjänaren Maria Lindström. Camilla har sommarstuga på Rörtången vid havet och planerar båtköp till sommaren.

Anders Ritzler, försäljningschef sedan våren 2010. Har alltid varit säljare bland annat som egen företagare i båtbranschen. Är för närvarande mellan båtar, då Nimbus 230:an nyligen sålts.

Jan Litzén är nu tillbaka på Atlantica som skadechef. Janne jobbade här även på 90-talet, lika båtintresserad då som nu. För ovanlighetens skull inte seglare eller motorbåtsåkare utan både ock, äger en Express och en Big Buster.

Kristina Norman, marknadsansvarig sedan 2004 och hängiven seglare. Familjen har en Birdie 32:a och en Laser, men Kicki hänger gärna med i besättningen på häftigare båtar på kappseglingar (familjen har även en motorbåt, Ockelbo HT16, men den är väl bara för transport...)

Victoria Neuman mönstrade på för ett halvår sedan som chef för Controller/IT gruppen. Har en mer tillbakadragen roll i besättningen på familjens (läs: makens) thailändska speedboat(!).

Anette Svanström jobbar på kundtjänst sedan 2004. Hon odlar blommor och katter vid kolonistugan nära Askim, hennes båt är en mini-Ryds som fungerar som blomlåda.

Therese Tillman jobbar också på kundtjänst men har just gått hem och fött sitt andra barn. Hon började 2006 och hinner privat inte med så mycket annat än barn och att baka kaffebröd till sina arbetskamrater.

Ann Oresten tillhör de verkliga veteranerna, började på moderbolaget redan 1985 och kom till kundtjänsten på Atlantica Båtförsäkring 2001. När andan faller på blir det en tur i familjens Nord 80:a.

Stefan Karlson började på kundtjänst 2007, riktig skärgårdsbo som bor på Donsö och letar efterträdare till sin nyligen sålda Uttern.

Martin Lindemann kom till Atlanticas skadeavdelning redan 2000. Är framför allt seglare men samtidigt lite lat så det blir mest i vänners utlånade båtar. Brukar också skaffa sig en badbåt till sommaren som avyttras i god tid före den jobbiga vinterförvaringen...

Bill-Owe Johansson gillar däremot saker med motorer; bilar, bågar och framför allt båtar. Är för närvarande båtlös, men har lovat att provsegla med en kamrat kommande säsong så det är nog ett övergående tillstånd. Har jobbat på skador sedan 2002 och är även personalrepresentant i vårt moderbolag Trygs styrelse.

Heléne van den Berg är sedan hösten 2010 vikarie för Lina på kundtjänst. Privat så delar hon sin tid mellan sin älskade Express och sitt uppdrag som volontär för Sjöräddningen.

Henrich Johansson började våren 2010 sitt ganska komplicerade jobb, på sommarhalvåret är han skadereglerare och vintertid säljare. På så vis blir det aldrig lågsäsong... Henrich har ett stort båtintresse och älskar båtbranschen. Han har ägt båtar i varierande storlek genom åren och just nu är han i valet och kvalet att införskaffa sig ett renoveringsobjekt, dock först efter familjens godkännande.

Petra Oliveira är barnledig från sitt jobb på kundtjänst, där hon jobbat sedan 2006. När inte isen ligger tar hon gärna sin styrpulpeta över till sommarstället på Länsö.

Lina Björk kom till kundtjänst 2007, rekommenderad av Petra och liksom hon barnledig (smittar det?). Bor i skärgårdskommunen Haninge.

Ann Larsson, trotjänare på kundtjänst sedan 1994. Flyttade från Göteborgs- till Stockholmskontoret 1998 men har kvar sommarstället på Orust med tillgång till hav och båtar.

Michelle Henriksson Wong började 2009 och är som nästan alla andra på kundtjänst barnledig. Bor mitt i stan och har ingen båt, men blir hjärntvättad av allt båtsnack på jobbet.

Marja Gromoff är vikarie för Petra på kundtjänst. Marja tillbringar gärna fritiden i familjens Albin 25:a, som dock snart kanske får stryka på foten för en segelbåt.

Per Ingberg skötte ett varv i skärgården innan han sommaren 2010 kom till Atlanticas skadeavdelning. Gör skärgården osäker i sin Wellcraft Antigua.

Alf Dahlgren är nestorn i gänget, kom till Atlanticas skadeavdelning redan 1989. Hans Princess 286:a från 80-talet har fått nya motorer två gånger och överlevt tre fruar...

Carl Raneke kom till skadeavdelningen sommaren 2010. Rutinerad skadereglerare med stort båtintresse men för närvarande tar tvååriga dottern för mycket tid för att hinna med egen båt.

Martin Åberg med förflutet som polis och senast 20 år på Larmtjänst, jobbar sedan 2009 som utredningsinspektör på Atlantica. Nyinköpta sommarstället på Vätö skall snart kompletteras med båt.

Olle Arvidsson jobbade på skadeavdelningen från 2005, men gick sommaren 2010 över till säljsidan. Har vid sidan om familjen två stora passioner i livet; Formel 1 och fiske.

Torbjörn Johnson började 2009 på controller/IT-gruppen. Fick i höstas motorn stulen på sin nyinköpta Ryds 510. Inte ens Atlanticafolket klarar sig undan...

Sittande i roddbåten **Conny Landström** som mönstrade av som kapten vid årsskiftet men finns kvar några månader som stöd för nya ledningen. Började som marknadschef 1996 och blev vid millennieskiftet affärsområdeschef för hela Atlantica. Har ett förflutet som båtboende på 55 fots stålkryssare men nöjer sig sedan några år med att fara runt i sin Chris Craft 25:a eller någon av de andra mindre båtarna.

Elektroniska sjökort och GPS kan inte göra hela jobbet!

* De digitala hjälpmedeln är - ja just hjälpmedel. Du kan inte stoppa huvudet i plottern och avstå från all annan information. Då blir du en fara både för dig själv och andra. Det är fantastiskt att alltid veta var man är till och med när det är mörkt eller dimmigt. Och visst är det ett fint hjälpmedel när man går i skärgård.

Men! Det digitala sjökortet är vanligen en vektoriserad version av papperssjökortet som på många ställen baseras på mätningar med handlod under artonhundratalet. Bättre än förlagan blir inte e-sjökortet. Och för att få överblick ska man alltid ha ett aktuellt papperskort ombord. Digital navigation kräver alltid ström. Utan ström och papperssjökort blir man helt vilsen.

Men! Plottern är ingen radarskärm. Du ser inte andra sjöfarare på displayen. Därför måste du alltid hålla god utkik samtidigt som du kör efter plottern. Årligen inträffar ett antal trista händelser där båtar antingen kolliderar eller ränner upp på land när e-kortet är missvisande. Båda-dera kan undvikas om man håller god utkik. Använd vanligt sjövett, håll styrbord i farleden, anpassa farten och undvik de leder som används av den tunga trafiken. Och använd öronen också!

Men! Var medveten om att tekniken har sina begränsningar. Till exempel



finns det ibland buggar i programvaran- särskilt på nya apparater med nya programvaror. Elfel som glappkontakt, säkringar som lagt av eller tomma batterier måste man vara beredd på. Och så måste GPS-antennen vara placerad så att den inte störs av föremål eller människor. Ha extra säkringar med och planera för reservström.

Men! Passa dig för branta girar i mörker och dimma när du går i skärgård. Tendensen är att man girar för sent och när man väl gör det girar man för mycket.

Även i teknikens värld är det människan som är den avgörande faktorn, som värderar all information och som kompletterar bilden genom att väga ihop information från flera källor. Det är du som kör båten och det är du som har ansvaret!

(Baserat på E-navigatörens 10 budord av Sjöfartsverket i samråd med Jonas Ekblad).

Ung bärgare belönad

* Det var midsommardagsmorgon och Liam och farfar Jonas Qvarnström satt och åt frukost i sommarstället på Vårholma. Framför sig hade de Lindalsundet som brukar vara livligt trafikerat. Morgonen var stilla, mulen men med uppehållsväder.

Plötsligt fick Liam, syn på en båt som verkade driva utan någon ombord. Efter att ha följt den med blicken ett tag var även Jonas ganska säker på att den var obemannad så han och Liam tog passbåten och gav sig ut. Båten som var en Flipper 630 hade kapellet på och utombordsmotorn uppfäld och, mycket riktigt, det fanns ingen ombord. Herrarna Qvarnström tog båten på släp och förtöjde den vid den egna bryggan.

Polisen som Jonas ringde var alert och dök upp inom två timmar och deras åtgärd var att ringa efter en bärgare som tog med båten in till Vaxholm, där den fick ligga. Sen man fått veta att båten var försäkrad i Atlantica skrev Jonas till oss. Och vi tyckte att detta var en så positiv sak att vi dels skrev ett tackbrev, dels också gjorde en uppvaktning ute i Vaxholm för att tacka Liam för hans insats och för att överlämna en belöning. Insatser av det här slaget kan spara mycket pengar och arbete. Och det är roligt när någon är vaken och beredd att ingripa. Det vill vi gärna uppmärksamma!

Atlantica's ägare Tryg organiserar om

* Från årsskiftet gäller en ny organisation för Moderna Försäkringar och Atlantica. Till skillnad från övriga delar av Tryg och Moderna så kommer Atlantica att fortsätta med den specialinriktning som har varit signifikativt för Atlantica. Vi kommer, tillsammans med Bilspport & MC i Växjö och Enter (märkesbilförsäkring) i Oslo att ingå i en grupp man kallar Subbrands. Alla tre har jobbat på liknande sätt



med skadereglering integrerat med sälj, marknad och kundtjänst, vilket har gjort att hela respektive organisation jobbat med starkt kundfokus och specialinriktning på våra målgruppsbranscher.

Konceptet har varit mycket framgångsrikt och för att slå vakt om det, har man samlat alla tre i den nya grupperingen, vilken leds av Roy Erik Landehagen, som sitter i Oslo och också är chef för Enter.



Nyheter 2011



Förbättrade åldersavdrag

Vi har gjort det bättre för dig när det gäller ersättningsnivåerna när gamla delar ersätts med nya i samband med en skada. I våra villkor hittar du de nya nivåerna och villkoren finns på vår hemsida www.atlantica.se eller ring vår kundtjänst på 0200-27 27 27 så skickar vi hem dem till dig.

Utökad segelbåts- försäkring, utan extra kostnad.

Du har nu skydd för mast och riggskador, även vid normal segling eller skador som direkt orsakats av hårt väder, i den vanliga försäkringen, utan att behöva teckna till något.

De utökade skademoment som täcktes av tilläggförsäkringen Rigg Exklusiv ingår nu som standard.

Var med i vår kundundersökning! Hjälp oss bli bättre!



* Atlantica låter med jämna mellanrum genomföra kundundersökningar för att få våra kunders betyg på hur väl man anser att vi lever upp till de krav och förväntningar som ställs på oss som båt-försäkringsföretag. Undersökningarna har haft stor betydelse för vår utveckling av produkter och villkor och ger våra kunder möjlighet att påverka vårt erbjudande.

Nu är det dags igen! I februari genomför vi nästa undersökning, denna gång via nätet. Gör så här: Gå in via vår hemsida www.atlantica.se, och följ instruktionerna för att besvara frågorna i formuläret. Undersökningen utförs av undersökningsföretaget Tradewell och svaren behandlas självklart med anonymitet.

Som tack för hjälpen deltar du i utlottningen av 5 stycken märkningspaket av båt och motor från Securmark.

Tack för din hjälp!

Vaktskifte vid rodret för Atlantica



Conny Landström lämnade över rodret till Lars Torgersson vid årsskiftet.

* I samband med organisationsförändringen vid årsskiftet lämnade Conny Landström jobbet som Affärsområdeschef för Atlantica, för att gå i pension. Han finns dock kvar under några månader för att hjälpa nye chefen Lars Torgersson in i jobbet.

Lars kommer från en annan del av koncernen som heter Moderna Trygghetsförsäkringar, där han varit försäljningschef för Bankassurans. Han har ett tjugotal års erfarenhet från försäkrings- och finansbranscherna, varav en del tillbringades hos SEB Finans med båtfinansiering. Framför allt har Lars ett brinnande båtintresse, upp vuxen med segelbrädor och båtar som han är. Ganska naturligt med tanke på att han är från Grundsund där han fortfarande bor med sambo och fyra tonårsbarn.

Under Connys tid på Atlantica har marknadsandelarna ökat med 50%, omställningen fyrdubblats och även resultatet mångdubblats. Atlantica har under denna tid dragit ifrån sina konkurrenter och befäst sin ställning som klart störst på båtförsäkring i Sverige, räknat i premiekronor. Så nu kan han dra sig tillbaka och njuta sitt otium (vad nu det är..) och lämna över stafettpippen till Lars.

innehåll

- 2 Ledare
Pilsnerlagen på sjön
- 3 Lågt värde på icke CE-märkt
- 3 Märk och registrera din motor
- 4 En höstdag med KBV i Västervik
- 6 Seglens utveckling
- 7 Sett & Synat
- 8 Vi besökte NordWest på Vindön
- 10 Hårt väder till havs
- 13 Ipad i båten
- 14 Kåseri
- 16 Atlanticas medarbetare
- 18 Elektroniska sjökort
- 19 Nyheter från Atlantica

Redaktion

Ansvarig utgivare och chefredaktör

CONNY LANDSTRÖM

Redaktör TOM ROECK HANSEN

Produktion/Layout 24 PUNKTER

Omslagsfoto ETSABILD AB / MALCOLM HANES

Tryck SÖRMLANDS GRAFISKA

www.atlantica.se

AtlanticaTidningen utges av

Atlantica Båtförsäkring/
Moderna Försäkringar

Box 2251, 403 14 Göteborg

Tel: 0200-27 27 27 • Fax: 031-723 94 15

Atlantica Båtförsäkring/
Moderna Försäkringar

Box 7830, 103 98 Stockholm

Tel: 0200-27 27 27 • Fax: 08-684 128 03

E-post: tidningen@atlantica.se

Material till tidningen kan skickas till ovan angivna adresser eller per fax 08-684 128 03. Tidningen kan tyvärr inte ta ansvar för insänt, ej beställt material.

Citat är tillåtna om källan tydligt anges.

För tidigare publicerade nummer se www.atlantica.se

Ur höstens och vinterns bokskörd



Medvind - av Bo Malmros och Lisa Livstedt Malmros - berättar om parets fem år långa jorden-runt-segling med Vindrosa på ett trevligt och lågmält sätt. Det handlar om strapatser, myndighetstrassel men också om nya vänner och stora upplevelser. Cirkapris: 310 kronor.

Mot Söderhavet - av Lars Hässler baserat på en bok av Pamela Sisman - skildrar den tremastade, svenskbyggda träskonaren Sofias seglingar och slutliga förlisning. Hon seglades av ett hippiekollektiv. Boken är i viss mån en tidsskildring. Det är intressant att följa hur det trots allt gick att segla ett rätt stort fartyg under så flytande förhållanden. Cirkapris: 310 kronor.

Årstidernas Skärgård - fotograferad och skriven av Sören Colbing - följer årets gång i text och bild. Bilderna som har stor plats är en blandning av detaljobservationer och stora stämningsskapare. Texten utgår ofta från vad som händer i naturen just då och där och bygger på nära studier och mycket kunskap. En vacker och tankeväckande resa genom året. Cirkapris: 510 kronor.

Roland Svensson Ömänniskan - av Ulf Sörenson - är ett imponerande verk på 320 sidor med en slösande rikedom av foton och avbildningar av hans verk. Boken berättar om den unge bankvaktmästarens väg till positionen som sinnebild för skärgårdsmåleriet, om hur intresset för skärgården föder en forskningsiver som gav viktiga böcker till resultat. Och den visar på Roland Svenssons kärlek till andra övärldar. Samtidigt beskrivs hans ständiga kamp för att nå det konstnärliga och inte fastna i det dokumentära, som han var så skicklig på. Även skildringen av människan Roland Svensson är djupgående. En lysande bok! Cirkapris: 465 kronor.

Skinnarmo och Nordostpassagen - av Ola Skinnarmo med text av Johan Tell - skildrar expeditionen som i Nordenskiöld's spår seglade genom Nordostpassagen ombord Explorer. Seglatsen genom de arktiska vattnen fram till Berings sund tog tre månader. Täta dimmor, isfyllda vatten och hårt väder mötte men också skönhetsyner och mänskliga möten. Och tydliga tecken på avsmältning av is och glaciärer. Isbjörnar utan is och valrosar i jättestora landkolonier rapporteras. Välskriven och mycket väl illustrerad. Cirkapris: 375 kronor. - TOM ROECK HANSEN

Som läsare av AtlanticaTidningen får du beställa böckerna om Sven Barthel till förmånspris!

Sven Barthel var kanske den bästa skärgårdsskildrare vi haft. Han dog 1991 men hans texter lever.

Nu finns två böcker - en minnesbok om honom och en kåserisamling av honom.

Minnesboken heter **Sven Barthel på Sillö**

- **Greven och Boden**. Den är skriven av Tom Roeck Hansen, rikt illustrerad av marinmålaren Stig Fyring och formgiven av Anna Bergstrand.

Från 10 år med Vindfält är boken av honom och den utgör ett urval av hans cirka 500 dagspresskåserier och berättelser från tjugo- och trettio-talet. Böckerna ges ut av Hydrographica. Pris i bokandeln cirka 360 och kåserierna cirka 180 kronor inkl moms.

Beställ Sven Barthel på Sillö för 360 kronor och Från 10 år med Vindfält för 180 kronor. Moms och fri hemsändning ingår!

Köp båda böckerna för bara 400 kronor!

Beställ på hemsidan www.hydrographica.se. Ange tydligt Atlantica! Böckerna kan också beställas per telefon: 08 - 679 89 11.

