

Atlantica

Tidningen

**BÅTLIV MED
GOTT SAMVETE**
- spara miljö
och pengar

**MÄTTA BARN
ÄR SNÄLLA BARN**
- TIPS FÖR BARNFAMILJEN

HÅRT VÄDER TILL SJÖSS
- andra delen av
Gurra Krantz' råd

Välsignade
mörker
- Bengt Jörnstedt
kåserar



»Nu stundar
sköna dagar«

Så var det dags att för första gången få skriva några rader i AtlanticaTidningen. I ett halvår har jag nu varit med på skutan och jag är överväldigad av alla positiva kommentarer och inspel jag fått från er kunder. Ni är underbart engagerade och tycker till om både det vi gör bra och det vi kan bli ännu bättre på och det är jag ytterst tacksam för. Vad vore vardagen om man inte hade något att utveckla. Vill passa på att tacka för att så många tog sig tid att svara på vår kundundersökning, era åsikter kommer att hjälpa oss bli ännu bättre på att leva upp till era förväntningar.

I detta nummer av tidningen har vi lite av ett miljö fokus och min förhoppning är att vi tillsammans kan åstadkomma en liten förbättring som hjälper vår vackra natur att må bra.

Nu stundar sköna lata dagar och många av er kommer fira midsommar och andra trevliga stunder ute till havs. Var rädda om er och ta en extra titt på himmelen innan ni ger er ut, och lyssna på sjörapporten. Om man är väl förberedd så kan även lite tuffare väder vara en källa till njutning och ny energi.

Trevlig sommar!

Lars Torgersson

LARS TORGERSSON



foto TEAK TECHNIQUE

Inga skruvar, inget läckage och längre hållbarhet med vacuumsuget teakdäck

* Ellösföretaget Teak Technique har utvecklat och patentsökt en ny och bättre teknik för att lägga böjda teakdäck. Man använder vacuumsugning mot en yta av polymerbaserat lim och tekniken kan användas både vid tillverkning av nya båtar och vid byte av däck på äldre. De böjda teakribborna fogas i sidled med en specialprofil och mot skrovets däck vacuumsugs de och fästs med lim.

Med denna teknik kan man lägga böjda däck utan vare sig skruvar eller mellandäck. Väl på plats är däckets helt tätt. Dessutom har teaklisterna djupare slipmån än vad som är vanligt, sju millimeter i stället för det vanliga fyra mm. Det ger däckets längre hållbarhet. Hallberg Rassy har helt gått över till

den nya tekniken och Arcona har gjort det för en del av sin produktion. Till hösten 2011 planerar flera av de ledande båttillverkarna på Orust att börja arbeta med Teak Techniques däck. Andra ledande tillverkare i Norden är också starkt intresserade.

Teak Technique arbetar nu också på att till större reparationsvarv i norra Europa sälja licenser för utnyttjande av sin nya teknik.

Kostnaden för teakdäck med Teak Techniques metod ligger på samma nivå som de tidigare vanliga skruvade teakdäcken. Bättre däck till samma pris ger förutsättningar för en bred spridning av nyheten.

-TOM ROECK HANSEN



Båtliv med gott samvete

Uppvaknandet har tagit tid - och är väl långt från färdigt. Människors aktiviteter kan få negativa följder för naturen. Misströsta inte - det finns mycket du själv kan göra!

text TOM ROECK HANSEN
foto BATMILJO.SE

* Bilbranschen vaknade med ett ryck en bit in på 2000-talet efter att ha sovit på övertid. Väckarklockan var i första hand det nya medvetandet om klimatförändringarna och att våra utsläpp spelar en aktiv roll i det sammanhanget. Miljöbilen blev ett nytt begrepp och många började anstränga sig för att ändra sitt beteende. Det är visserligen bara en början - ännu används stora SUV'ar som shoppingbilar i förfärande hög grad. Men utvecklingen har kommit i gång och nya beskattningsregler stöder utvecklingen.

Inom båtvärlden har det dröjt ännu längre. Det finns många förklaringar till det. Fritidsbåtar har en mycket längre livscykel än bilar. Först och främst handlar det om användning på fritid och under en begränsad del av året. Slitaget blir inte så hårt och båtarna får lång livslängd. Fyrtio till femtio år gamla båtar i gott

skick är inte ovanliga. Beståndet av fritidsbåtar förnyas alltså rätt sakta medan bilparken byts ut ungefär vart femtonde år. Båtbeståndet har fortsatt att öka, trots vissa lågkonjunkturår, och påverkar miljön på skilda sätt. Och det tar lång tid att förnya vårt båtbestånd så att miljöförbättringarna slår igenom. En annan sak som skiljer båt- från bilvärlden är att båtar tillverkas av många och relativt små företag som inte har möjlighet att satsa stort på att utveckla miljövänliga alternativ. Ändå har några tillverkare under de senaste åren visat upp nya lösningar med förbättrad miljöprofil.

Våra båtar påverkar naturen - det är ett faktum. Den som i dag köper båt har möjlighet att satsa på driftsekonomiskt skrov, miljövänligare motorer och låg förbrukning av drivmedel. Men de flesta av oss äger redan våra båtar och då blir

frågan - hur ska jag bete mig för att kunna använda min båt med gott samvete. Glädjande nog finns det mycket att göra.

Förbrukningen av drivmedel är en huvudpunkt. Dels är det en ändlig resurs, dels lämnar bensin och diesel skadliga utsläpp. Alla åtgärder som minskar förbrukningen är därför positiva. Förbrukningen av drivmedel ökar starkt när båtens botten täcks av påväxt som ökar friktionen. Åtgärder som håller båtens botten och propeller rena sparar alltså drivmedel och därmed miljön.

Hjälpmedel som gör det möjligt att avstå från bottenmålning innebär att inga rester från bottenfärg faller ut i vattnet. Ännu en viktig effekt.

Fritidsbåtarnas toatömning är på väg att förändras i takt med att stationer för deposition av avfallet inrättas. Det är ytterligare en förbättring och något som alla kan försöka utnyttja.





Något som var och en kan påverka är hur man lastar sin båt och sättet att köra den. Gångläget och valet av rätt varvtal betyder mycket för bränsleförbrukningen.

Hur vi uppträder påverkar djurliv och stranderosion. Under sommaren är trafiken så livlig på många ställen att fåglarna skräms upp, ungar blir byten för trutar och bullret stör friden. Låga stränder ut-sätts för ständig erosion när svallen går in.

Gamla utombordsmotorer utnyttjar bränslet illa och släpper ut cirka en tredjedel i oförbränt skick direkt i vattnet. Byte till en modern fyr- eller tvåtaktsmotor innebär en stor förbättring.

Underhåll av motorn lönar sig. Använd fräscha tändstift, rengör förgasare och rengör eller byt bränslefilter. Effekterna är märkbara.

Det finns mycket att göra. Och det bästa är att effekten av åtgärderna syns i plånboken också!

Slösar du bort 20-30 procent av bensinen?

Tyvärr är det vad som händer om du kör en gammal tvåtakts utombordsmotor. Dålig förbränning gör att två till tre deciliter av varje liter går rätt ut i vattnet. Att det kostar pengar är klart, men skadan på miljön är värre.

Både fyrtaktarna och de direktinsprutade tvåtaktarna har oerhört mycket effektivare förbränning. Skifte till ny motor innebär alltså en stor förbättring. Har du många driftstimmar per år sparar du in rätt stora delar av kostnaden för den nya motorn genom bränslebesparingen.

Men även om du inte kan eller vill byta motor finns det saker att göra för att lugna samvetet. När motorn körs på

akrylatbensin minskar utsläppen av skadliga ämnen i luft och vatten med 80-90 procent. Trots subvention är dock priset högre än för vanlig bensin.

Gå över till biologiskt nedbrytbar tvåtaktsolja. Den bryts ned snabbare än vanlig olja och ger mindre utsläpp av farliga ämnen. I dag finns det miljöanpassade oljor till alla motorer.

Miljötrimma motorn inför säsongen. Det handlar om små åtgärder som sammantagna ger positiv effekt: Kolla tändstiften. De ska vara i bra skick och passa till motorn. Annars - byt! Kontrollera att brytarspetsarna är rätt justerade. Kontrollera att bränslefilter, fördelardosa och tändkablar är hela och rena. Undvik bränslespill.

Ta till vana att varmköra motorn innan du drar på. Börja med att lägga i en växel och starta långsamt för att öka farten först när motorn börjar bli varm. Oljan i drevet eller växelhuset blir tunnare när den är varm och därmed lättare för motorn att dra runt. Det bidrar också till att motorns livslängd ökar.

Lätta att tvätta bort

Havstulpaner som sätter sig fast på båt-botten ökar friktionen, drar ned farten och ökar bränsleförbrukningen. Men det är ett elände som kan undvikas utan att man använder giftiga färger, som nu dessutom är förbjudna.

Havstulpanen är ett litet kräftdjur. Den börjar livet som fritt simmande larv, men söker sig sen till en yta där den sätter sig fast och bygger upp ett skal av skyddande kalk. Tar man bort den direkt när den satt sig fast går det lätt, men senare blir det riktigt jobbigt. Känner man till när havstulpanerna är i färd med att sätta sig fast kan man mycket enkelt ta bort dem.



Sen några år tillbaka har det etablerats undersökningsstationer i Östersjön som rapporterar när det är dags att tvätta båten för att bli av med havstulpanerna. Informationen finns att hämta på Håll Sverige Rent som erbjuder en gratis sms-tjänst och genom informationscentralen för Egentliga Östersjön (www.infobaltic.se) kan man beställa e-post med varning.

Ännu en enkel åtgärd som sparar bränsle och gör att man kan klara sig utan bottenfärg.

Lär dig köra ekonomiskt

Sök det gångläge som din båt går bäst i. Ekonomin kommer ur en kombination av minskad belastning, rätt viktfördelning, undervattenskrov utan påväxt och sättet att anpassa sig till sjöns rörelser. Detta är vad som i dag kallas ecodriving och det finns flera institut som ger kurser i ämnet.

Ett viktigt hjälpmedel är bränsleflödesmätaren. Med hjälp av den kan du registrera vilken effekt dina åtgärder har och hitta fram till en bra körstil.

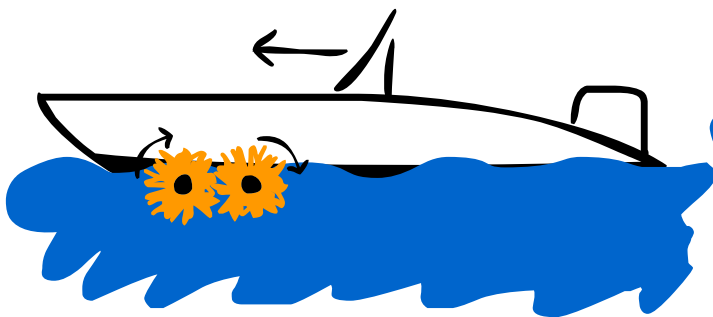


Antifouling

För en miljömedveten båtägare finns en hel del att göra när det kommer till bottenbehandling.

* För det första bör man tänka efter om man alls behöver behandla sin båt mot påväxning: många målar i onödan även båtar som ligger i insjöar med bekämpningsmedel! För det andra finns det många andra sätt att förhindra påväxning än traditionell bottenmålning.

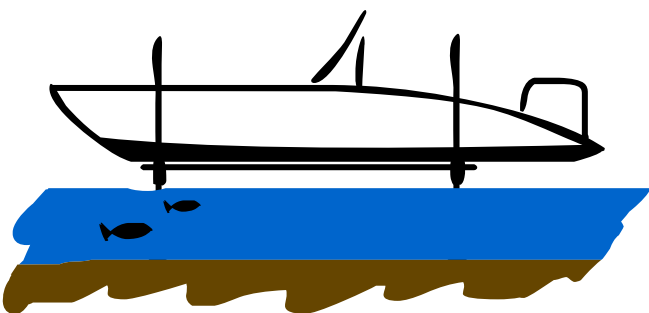
Generellt kan sägas att det finns två typer av beväxningskontroll: lösningar som förhindrar eller förebygger påväxning respektive lösningar som åtgärdar påväxning.



Borstvättar

Borstvättar fungerar ungefär som bilvättar med roterande borstar under vattnet. På segelbåtsskrov missar borstarna ofta i övergången mellan skrov och köl, och på motorbåtar visar det sig mycket svårt att rengöra drev och akterspegel. Den lokala miljöbelastningen kan öka med bruket av båtvättar, eftersom gammal giftig färg efterhand tvättas bort.

Det är alltså viktigt att samla upp avtvättat material. Det är också viktigt att man inte kompletterar vanlig bottenbehandling med tvätt.



Båtlyftar

Båtlyftar finns i många olika versioner, med många olika tekniska lösningar: mekaniska, manuella, pneumatiska och hydrauliska, både i väldigt billiga och väldigt dyra utföranden, och för dessutom med sig ett antal fördelar förutom att de effektivt hin-

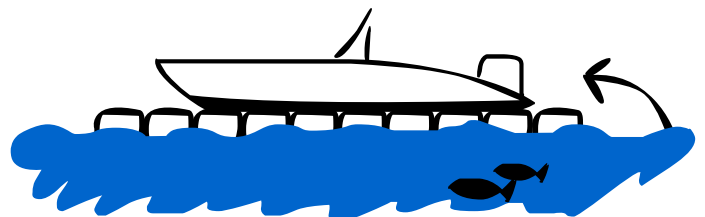
drar något att växa på båten: det går ofta att låta båten ligga kvar på lyften även på vintern, båten blir väsentligt svårare att stjäla om den ligger på en lyft, den riskerar inte att tappa förtöjningar och slås sönder mot bryggor, eller sjunka om en bottenventil skulle falla. Dessutom kan torrförvaring minska skrovets vikt med uppemot 10%!



Skrovskydd

Funktionen är enkel: genom att kapsla in skrovet när det ligger på plats i vattnet elimineras påväxt. Vattnet som omger skrovet får då inte näringsämnen, syre och ljus, vilket effektivt hindrar uppkomst av såväl alger som det mesta annat liv.

Skrovskyddsdukar finns av två typer, plana flytande dukar för motorbåtar och »påsar« som hänger från en flytläns, och fungerar till snart sagt vilka båtar som helst, var som helst. Tack vare sin enkelhet kan skrovskyddsdukar säljas mycket billigt.



Köra-upp-på-bryggor (KUB)

En KUB är en flytbrygga som är så konstruerad att det går att köra en motorbåt rakt upp på den. Flytbryggan utgörs av ett stort antal luftfyllda flytelement, hopfogade på ett sätt som ger konstruktionen viss flexibilitet.

KUBor kan vara alltifrån enkla saker till avancerade modeller med variabel flytkraft, som kan klara båtar upp till 20 ton. På en KUB ligger båten helt stilla, och man kan med lätthet kliva i och ur båten, lasta, lossa och så vidare, men också sköta om sin båt. Dessutom kan man ofta vinterförvara båten även på en KUB.

-HÅKAN LUTZ, EVOLUTZION AB

Till sjöss med familjen

recept SANNA FYRING LIEDGREN
foto OSCAR LIEDGREN

Fredag kväll

Fisk och skaldjursgryta med hemlagad aioli

Laga grunden till soppan och aiolin hemma. Då går det enkelt och snabbt att sjuda fisken och lägga ner musslor och räkor när det börjar bli dags att äta.

4 portioner

1 gul lök
2 vitlöksklyftor
1 fänkål
2 morötter
4 potatisar
2 msk olivolja
2 dl torrt vitt vin
1 burk krossade tomater
2 fiskbuljongtärningar
1/2 kuvert saffran, 0.25 g
1 liter vatten
ca 2 krm cayennepeppar
1 tsk råströsocker
salt
300 g vit fast fisk t ex torsk eller hälleflundra
300 g lax
1 burk fina skalade räkor, 170 g
1 burk blåmusslor, 225 g
2 msk finhackad gräslök

Finhacka lök och vitlök. Ansa fänkålen, skala morötter och potatis. Skär fänkål, morötter och potatis i tärningar. Fräs lök och vitlök i lite olja tills den är mjuk och glansig. Tillsätt fänkål, morötter och potatis, fräs ytterligare en liten stund. Håll över vinet och låt puttra. Lägg i tomaterna, smula i buljongen, smula i saffran och håll på vattnet. Låt koka i ca 10 minuter. Smaka av med cayennepeppar, råströsocker och salt. Skär fisken i kuber. Lägg i fisk och låt soppan sjuda sakta i ca 5 minuter. Håll av spadet från musslorna och räkor. Lägg i dem i soppan och låt bli varmt. Dekorera med gräslök. Servera soppan med aioli och ett gott bröd.

Aioli

4 portioner

2 äggulor
2 dl neutral olja t ex solrosolja
4 vitlöksklyftor, finhackade
ca 1 msk pressad citron saft
salt och peppar

Ingredienserna ska ha samma temperatur. Vispa äggula i en skål. Tillsätt oljan, först droppvis, sedan sakta i en tunn stråle samtidigt som du rör. Tillsätt vitlök. Smaka av med citron, salt och nymalen peppar. Lägg upp i en burk och ställ svalt. *Tips!* Om du inte hinner laga egen aioli så ta med en burk majonnäs och blanda i några finhackade vitlöksklyftor.

Små mörka chokladmousser med rårörda hallon

De blir härligt sega och lagas utan grädde så de passar bra att ta med ut till sjöss även utan kylskåp. Passar bra att förbereda hemma. Toppa med rårörda hallon precis innan servering.

4 portioner

100 g mörk choklad
2 ägg
2 msk strösocker
2 msk neutral eller -nötolja
1 tsk vaniljsocker
ev 1 msk rom
1/2 liter hallon
1/2 msk strösocker
1 kvist mynta

Smält chokladen i vattenbad. Knäck äggen och dela gulor och vitor. Vispa vitan riktigt styv. Tillsätt socker och vispa blandningen till en blank, seg maräng. Blanda gulan med oljan. Blanda försiktigt ner äggulan i chokladen. Tillsätt vanilj-



Barnen på bild är Hugo, Thea och Flora

socker och ev rom. Vänd sedan ner hälften av marängsmeten, blanda försiktigt. Vänd sedan ned resterande marängsmet. Fördela i portionsformar. Låt stå svalt. Rör hallon med lite socker. Riv myntabladen fint och blanda med de rårörda hallonen. Toppa chokladmoussen med hallonen.

Lördag lunch

Papardelle med sommarkantareller och gräslök

4 portioner

1 förp Papardelle eller annan pasta, 500 g
1 finhackad schalottenlök
1 vitlöksklyfta
3 msk smör
1 liter kantareller
2 dl grädde
1 dl finhackad gräslök
2 dl riven parmesanost
salt och nymalen peppar

Koka pastan enligt anvisningarna på förpackningen. Stek lök och vitlök i smör utan att det tar färg. Håll i svampen och stek ytterligare i ca 5 minuter tills svampen har fått fin färg och ev vätska kokat bort. Håll på grädden och låt puttra. Smaka av med salt och nymalen peppar. Servera pastan med kantarellerna, strö över rikligt med gräslök och parmesan.

Lördag middag

Marinerade lammgrillspett med hemrostade kryddor serveras med couscous och chèvremousse

4 portioner

800 g lammfilé eller lammracks
kryddblandning till lammet
1 tsk hel koriander
1 tsk hel spiskummin
2 tsk bruna senapsfrön
1 liten torkad chilifrukt
1 stjärnanis
6 svartpepparkorn
100 g chèvre på rulle
2 dl crème fraîche
3 dl couscous
6 dl vatten
1 rödlök
1 knippe persilja
2 tomater
4 msk olivolja
saften av 1/2 liten citron
salt och nymalen peppar

Hetta upp en torr stekpanna och rosta kryddorna tills de börjar dofta och knäpa. Stöt kryddorna fint i en mortel. Skär lammfilén i bitar och trä upp på träspett eller putsa lammracksen. Klappa in kryddorna. Lägg i plastpåse och håll svalt. Mosa chèvren med en gaffel rör i hop med crème fraîche. Lägg couscous i en bunke och håll på kokande vatten. Låt stå i ca 10 minuter under lock. Finhacka rödlök och bladpersilja. Hacka tomaterna. Lufta couscousen med en gaffel. Blanda i lök, persilja och tomater. Tillsätt olivolja och citronsaft. Smaka av med salt och nymalen peppar. Grilla lammet på utegrillen eller i en grillpanna. Salta. Servera det grillade lammet med couscous sallad och chèvremousse.



Hemlagad sommarmarängsviss med lemoncurd, grädde, och sommarbär

Gör egna maränger hemma eller köp med en påse färdiga.

Maränger

ca 40 små maränger

4 äggvitor
1/2 krm salt
2 1/2 dl strösocker
1 msk majzena
1 tsk saft av pressad citron

Sätt ugnen på 125°. Vispa äggvita, salt, strösocker och citron. Ta lite socker i taget. Vispa äggvitan länge tills den är helt blank i ca 15 minuter. Vänd ner majzena. Håll i en spritspåse. Spritsa små toppiga maränger på en plåt med bakplåtspapper. Ställ in i ugnen och sänk ugnsvärmen till 100°. Grädda i 1 timme. Låt svalna och lägg i en burk eller påse.

Sommarsviss

4 portioner

ca 16 maränger
2 dl vispgrädde
2 rågade msk lemoncurd
2 passionsfrukter
1/2 liter färska bär t ex hallon, vinbär, jordgubbar

Vispa grädden och vispa ner lemoncurden. Dela, gröp ur passionsfrukterna och vänd ner i grädden. Ansa bären. Varva maränger, grädde och bär. *Tips!* Det är fint att servera ur gamla väl rengjorda glasburkar.

Söndag frukost/ lunch

French toast med apelsinsallad

4 portioner

4 apelsiner
2 ägg
1 1/2 dl mjölk
3 msk smör
8 skivor ljust rostbröd
2-4 msk honung
1 tsk malen kanel

Skala och skär apelsinerna i skivor. Vispa upp ägg och mjölk i en djup tallrik. Hetta upp smör i en stekpanna. Doppa brödet i ägg och mjölkblandningen och stek dem gyllene i smör. Servera med apelsinsallad, ringla över honung och pudra över lite kanel.

Skafteri

1 fl torrt vitt vin
1 burk krossade tomater
fiskbuljongtärningar
6 st ägg
1 liten flaska neutral olja t ex solrosolja
olivolja
1 förp couscous
1 förp Papardelle eller annan pasta, 500 g
ljust rostbröd
1 påse maränger
100 g mörk choklad
vaniljsocker
1 burk lemoncurd
strösocker
rom
flytande honung
kryddor
malen kanel
1 kuvert saffran
cayenne
salt
hel koriander
hel spiskummin
bruna senapsfrön
1 liten torkad chilifrukt
stjärnanis
svartpepparkorn

Mejeri och ost

smör
4 dl grädde
1 bit parmesanost
100 g chèvre på rulle
2 dl crème fraîche
mjölk

Grönsaker

1 gul lök
1 vitlök
1 fänkål
2 morötter
4 potatisar
1 citron
schalottenlök
1 liter kantareller
1 knippe gräslök
1 rödlök
1 knippe persilja
2 tomater
1/2 liter hallon
1 kvist mynta
2 passionsfrukter
1/2 liter färska bär t ex hallon, vinbär, jordgubbar
4 apelsiner

Fisk

300 g vit fast fisk t ex torsk eller hälleflundra
300 g lax
1 burk skalade lyxräkor på burk, 170 g
1 burk blåmusslor, 225 g

Kött

800 g lammfilé eller lammracks



8 Slut på utsläppen

av toalettavfall från fritidsbåtar

text TOM ROECK HANSEN
foto STAINLESS ENGINEERING

Transportstyrelsen arbetar på uppdrag av regeringen med förslag till utformning av förbudet och räknar med att beslut ska tas nästa vår.

* I diskussionen har en del fört fram att utsläppen från fritidsbåtarna skulle vara relativt obetydliga och därför inte kräva något förbud. Mot det står att vattenmiljön vid våra kuster och i skärgårdarna är hårt belastad och att en minskning av utsläppen är nödvändig. Alla utsläpp bygger på miljöproblemet.

Internationella överenskommelser förpliktar oss dessutom att införa ett svenskt förbud såsom grannländerna Finland, Danmark och Tyskland redan gjort.

Enligt den båtlivsundersökning som gjordes 2010 har andelen båtar som är utrustade med toa ökat liksom också andelen som har fast toa som kan sugtömmas genom däckbeslag. Och sugtömning är den metod som nu utvecklas snabbt. För-

delen med den är att avfallet samlas vid tömningsstationerna och sen kommer till nytta i avfallshanteringen.

Förslaget till förbud innebär två viktiga saker:

1. Generellt förbud för fritidsbåtar att släppa ut toalettavfall.
2. Förtydligande av kravet att alla fritidsbåthamnar ska kunna ta emot det toalettavfall som anlöpande båtar behöver lämna ifrån sig.

Avsikten är alltså att beslutet ska tas nästa vår och att förbudet ska träda i kraft 2014 för större delen av ostkusten, västkusten och insjöarna och 2016 för norrlandskusten. Den här övergångstiden behövs för uppbyggnad av mottagningsstationer och

för att ändra ombord i befintliga båtar.

Båthamnarna kan söka så kallade LOVA-bidrag till installation av mottagningsanläggningar. Hamnen får inte ta ut en extra avgift för mottagning utan den ska vara inbakad i en generell avgift såsom den vanliga hamnavgiften eller medlemsavgiften i båtklubben.

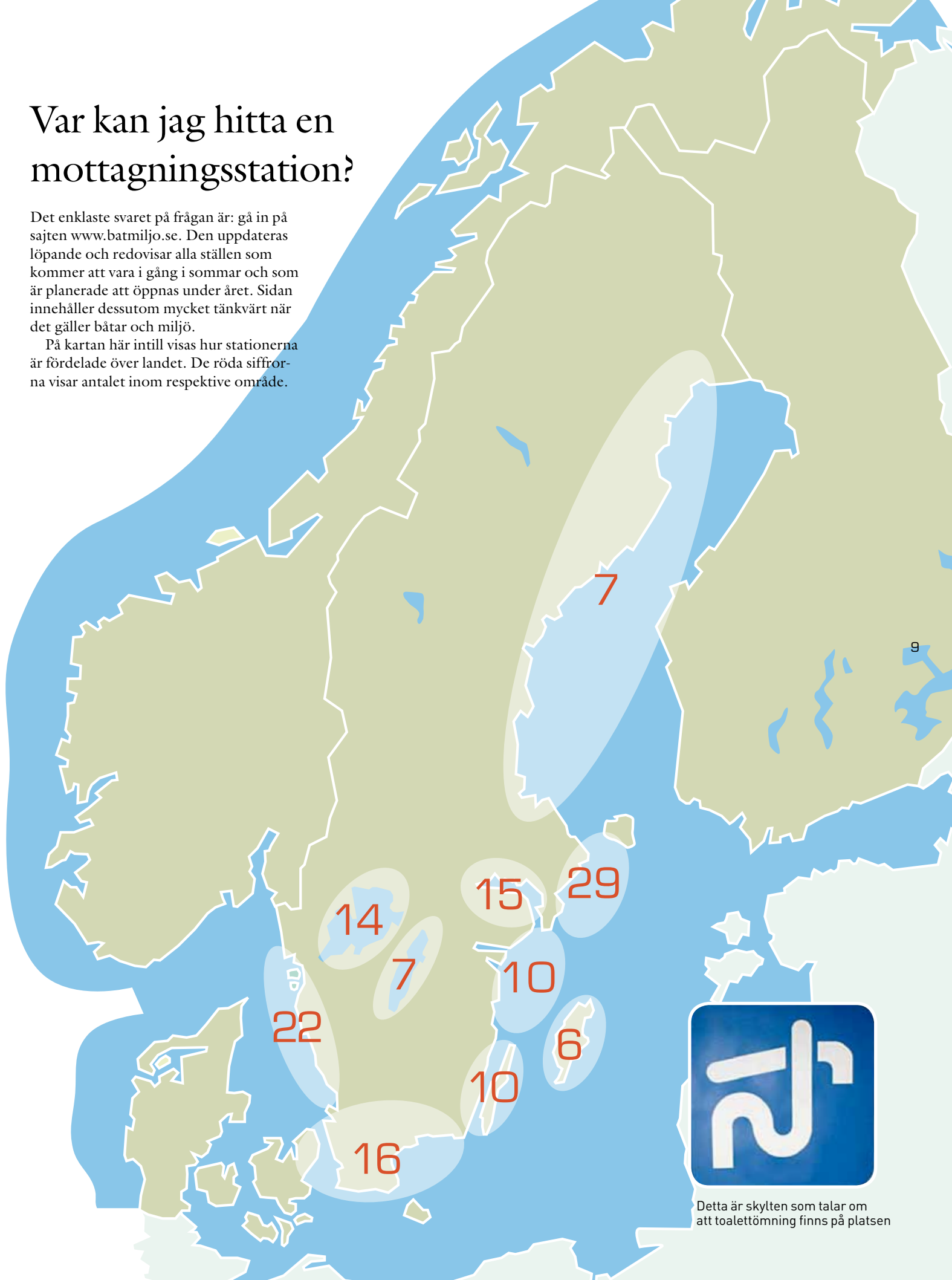
Nya båtar är naturligtvis byggda efter de nu aktuella reglerna, det ingår i de krav som ställs för CE-märkningen och båtbeståndet byts ut över tiden. Myndigheterna kommer inte att satsa på några extra kontroller av båtar och hur de uppträder. Däremot kommer kontroller att göras i samband med fart- och nykterhetskontroller.

Tillsammans med de andra typer av toaletter som finns, portabla, förbrännings- och paketerande, kommer nu systemet med mottagningsstationer att ta hand om problemet. Dessutom finns det ju på många ställen ett utbyggt system av tillgängliga landtoaletter.

Var kan jag hitta en mottagningsstation?

Det enklaste svaret på frågan är: gå in på sajten www.batmiljo.se. Den uppdateras löpande och redovisar alla ställen som kommer att vara i gång i sommar och som är planerade att öppnas under året. Sidan innehåller dessutom mycket tänkvärt när det gäller båtar och miljö.

På kartan här intill visas hur stationerna är fördelade över landet. De röda siffrorna visar antalet inom respektive område.



Detta är skylten som talar om att toalettömnings finns på platsen

Hårt väder till havs
Atlantica ger råd

foto GETTY IMAGES



10

Hårt men härligt!

Hårdväderssegling till havs kan vara en härlig upplevelse, när man sitter i en bra och välutrustad båt med en bra besättning. Det är samspelet med naturens krafter, den trygga känslan av att båt och besättning fungerar och att säkerhetsmarginalerna är betryggande. Då kan man njuta av skådespelet och känna friheten. Det är stunder som gottgör all nedlagd tid och alla kostnader. Vägen dit heter förberedelse.



* I förra numret av tidningen delade Gurra Krantz med sig av syn på segling i hårt väder till havs och de krav som den ställer på båt och utrustning. Få svenskar är bättre lämpade än Gurra som sammantaget tillbringat flera år av sitt liv på havseglingar. I denna artikel talar han om de förberedelser som man bör vidta innan man sticker ut på öppet vatten.

Nu ligger alltså båten i vattnet, färdigrustad och försedd med all utrustning. Nästa steg är att kontrollera att allt fungerar som det ska och att träna besättningen på att hantera all materiel. Den första frågan blir då - hur är besättningen sammansatt? Om det handlar om en erfaren båtbesättning med rutinerade seglare kan förberedelserna skötas ganska snabbt.

Det är på besättningen det hänger

Grundläggande är att det inte finns någon säkerhet om det bara finns en segel- och navigationskunnig ombord. Om den personen skadas eller går över bord är båten helt överlämnad åt slumpen. Minst två personer måste ha den kompetensen, annars ska man inte ge sig ut på en längre segling utanför kusten.

Ett gott råd är att inte starta någon långsegling förrän båten varit i gång en månad så att alla hunnit få träna på sina arbetsuppgifter. Börja med att fördela sysslorna ombord, vilka ska kunna vara rorsmän i hårt väder, vem eller vilka ska sköta navigation, kommunikation och väderinformation, vilka ska sköta skoten, vilka ska vara beredda att skifta segel eller reva, vem ska ta ansvar för matlagningen. Den här arbetsfördelningen behöver man inte hålla strikt på vid gott väder men det är den som ska gälla när det börjar blåsa elakt.



foto GETTY IMAGES

11

Ta tid till praktiska övningar



foto GETTY IMAGES

Passa också på att gå igenom säkerhetsfrågorna. Alla ska självklart vara försedda med flytväst och ha tillgång till selar. Hur man ska uppträda vid man-över-bord bör absolut övas praktiskt. På nytt krävs en inövad arbetsfördelning. Vem tar rodret, vem följer och pekar ut riktningen till den som gått över bord och vilka förbereder för att hjälpa honom eller henne ombord. Det är inte så lätt som det låter - det kräver träning. Passa på att göra det första gången när det är lugnt väder.

Hårt väder kräver särskilda hård-vindssegel. De ska provas, inte bara när man ligger vid bryggan, utan under gång och gärna när det blåser. Om det känns job-

bigt då, så kommer det att bli sju resor jobbigare när man tvingas skifta då det blåst upp. Rullsegel förenklar men har sina problem. Rullstoren kan fastna när vindtrycket är hårt och hindra seglet från att komma varken ut eller in. Det är alltså viktigt att rulla in i tid. Bra är att som ersättning kunna hissa ett litet lösfotat segel.

Snabbrev är praktiskt och relativt oömt. En annan fördel är att man vid segelminskningen får segeltrycket lågt placerat, medan inrullning i masten behåller segeltryck högt upp. Det betyder att stabiliteten inte förbättras när segelytan minskas.



Vid hemmabryggan

Innan man kastar loss är det också en hel del att tänka på. Ta för vana att göra en noggrann koll av den stående riggen, se efter så att det inte finns brott eller angrepp på vajerns trådar, tejpa över ojämnheter, sök efter ovala hål eller böjda ringbultar som skvallrar om överbelastning och kolla mastens stöttning vid däckgenomgången (gäller genomgående mast).

Se till att ha tillräckligt med beslagsband för att kunna beslä storen om den måste tas ned och kolla att det går att säkra bommen mot däckets så att den inte far omkring i sittbrunnen.

Gör en färdplan och hämta in den aktuella väderprognosen. Passa samtidigt på att se ut alternativa mål om vädret gör det svårt eller omöjligt att nå fram dit man planerat.

Skaffa alla sjökort som behövs, digitala och fysiska.



foto SEGLINGSBILDER

Före avseglingen

12

Meddela hemmavarande färdplanen och ange när ni tidigast kan kontaktas efter att ha kommit fram. Se till att de i besättningen som brukar bli sjösjuka tar sjösjukemedel innan eländet börjat. Tar man det för sent får det inte någon effekt.

Gör en vaktindelning. Varm dryck och mat är viktigt för välbefinnande och

ork. Det kan vara svårt att åstadkomma senare, passa därför på att förbereda mat och att fylla termosar.

Påbörja hellre seglingen med för lite segel uppe än det motsatta. Det är lätt att slå ut rev eller rulla ut, men det är jobbigt att göra tvärtom när det behövs.



foto GETTY IMAGES



Några av de receptfria åksjukemedlen.

Till sjöss

Spara på krafterna, se till att frivakten tar tillfället i akt att vila. Var noga med att lämna av position, kurs och segelföring vid vaktavlösning.

Använd gärna VHF'en för att tala med fartyg som verkar passera obehagligt

nära. Följ upp väderprognoserna. Var alltid beredd att återvända eller välja annat mål om det hotar att bli svårt väder.

Lita inte blint på GPS och plotter utan se till att föra ett vanligt bestick på sjökortet ifall det skulle bli batteri- eller elproblem.



foto SEGLINGSBILDER

Bli inte avskräckt. Segla är härligt.

Det är klart att en hel text med råd och anvisningar kan låta avskräckande men förberedelser på alla områden är nyckeln till säkerhet. Och utan säkerhet blir det fråga om chanstagning. Det går oftast bra, men...

Inga säkerhetsråd ska dock få skymma det faktum att segling över öppet hav

med fria horisonter är en nästan religiös upplevelse av natur. Den upplevelsen är värd alla förberedelser.

Gurras första regel:

Om du kan undvika hårt väder - gör det!

Läsning för intresserade

* Boken »Hårt väder till havs« av Adlard Coles uppdaterad av kände storsegelaren Peter Bruce kan rekommenderas för den som vill läsa mer om konstruktion, segel, rigg, hur man läser väder och anpassar sig till det, hur man klarar stora vågor, hur man använder drivanordningar och hur man förbereder båt och besättning. I andra delen får man läsa berättelser från dramatiska situationer på de flesta av jordens hav. Överkurs - men intressant.

Boken är utgiven på svenska av Norstedts.



Peter Bruce är en av världens främsta kappseglare. Han har sedan Adlard Coles dog uppdaterat »Hårt väder till havs« tillsammans med andra experter.



Välsignade *mörker...*

Det kunde vara lite cowboy-stuk på verksamheten när havskappseglingen var ung. Kanske skulle vi ha missat segern i Half Ton Cup om inte lanternorna hade slocknat.



Bengt Jörnstedt var chefredaktör för tidningen Segling 1982-2005. Under ett par decennier havskappseglade han flitigt i Sverige och internationellt.



* Det var mörkt bara en kort stund, men ändå – det kom lägligt, måste man nog medge.

Det här var 1971 och sensationella 30-fotaren Scampi var inne på sitt tredje segerrika år. Först genombrottet 1969, med den förkrossande överlägsenheten vid Half Ton Cup i Sandhamn. Året efter seglade de första seriebyggda båtarna.

Konstruktören själv, Peter Norlin, tog en ny seger med Scampi II. Med systerbåten Smuggler tog mina kompisar och jag andraplatsen. Nu var det ett år senare, Half Ton Cup gick i England och vi hade folk från både Scampi II och Smuggler ombord på nybyggda firmabåten Scampi III.

Basen för VM-regattan låg i Portsmouth. Ute på berömda the Solent härskade en obekant faktor – tidvattnet ... Vi

lärde oss snabbt något viktigt: att segla tätt inpå land när motströmmen sätter in! En nattlig kryss utmed Isle of Wights klippiga stränder krävde iskalla nerver, den som vågade gå längst in tjänade mest. Starka ficklampor lyste i mörkret och navigatörerna bedövades med lugnande medel medan det smällde i graniten och en och annan lanternan gick från full fart framåt till full stop.

Lanternor, ja. Kanske var det där det avgjordes. Men på andra sidan, i det franska mörkret.

Half Ton Cup-seglingarna avslutades alltid med ett avgörande havsrace. Vi skulle segla från Portsmouth tvärs över Engelska kanalen, runda ett märke utanför Le Havre, och så hem igen. Tre Scampi låg i topp: finska Z, Scampi III och Orao från Kanada. Bara 1,25 poäng skilde oss tre åt och först i mål skulle ta VM-segern, så mycket var klart.

Men vem?

Solen glittrade ute på havet, det blåste en fin ostlig bris runt 6 meter. Vi sträckte sydostvärt med en aning slack i skoten. Orao hade fastnat i smeten vid starten och kom aldrig loss. Kampen om VM-titeln blev en duell mellan Z och Scampi III. Med den finska båten som fastgjuten i vårt kölvatten ryckte vi stadigt från klungan. Det här var Scampi i sin prydno, snabb på alla bogar tuggade hon ifrån allt annat.

Det hade mörknat när vi angjorde kusten på andra sidan kanalen. Bojen vi skulle runda låg långt inne i Baie de la Seine, den stora bukten söder om Le Havre.

Problemet var att det fanns rätt mycket som lyste och blinkade härinne. Ett annat krux var att vi gick helt på död räkning. Och det i tidvatten som satt oss först åt ena hållet, sedan åt det andra. Med hur mycket?

Det här var för fyrtio år sedan, ska man minnas, då det fortfarande var en sport att hitta på havet. Satellitnavigering var ett okänt begrepp, radiopejlen ett nyckfullt instrument. Logg, kompass och död räkning gällde för vanliga seglare. Att hitta en liten boj utanför Le Havre var väl inte direkt som nålen i höstacken, men inte så långt ifrån.

Det är natt. Z skuggar oss ett par hundra meter akterut. Hon väntar på en blotta då hon kan sätta in stöten. I mörkret kan vad som helst hända, och det gjorde det.

Plötsligt fladdrar det till i våra segel. Scampi III ratar på sig. Riggen skakar och rister, det backar i genuan. På bara några sekunder upphör den stadiga ostvind vi haft hela dagen, och lika snabbt fyller en

ny vind i – från väst! Vinkeln blir nu mer öppen, och vi får snabbt upp spinnakern. Den dröjer på Z och vi kan rycka ett par hundra meter, vi ser hur hennes lanternor lyser svagare.

Natten är svart, här och där långt borta skymtar ljus; från land, från något fartyg, från någon fyr. Vi borde sikta bojen när som helst – men var? Det här är ett avgörande läge, allt står och väger.

I det ögonblicket blir det mörkt också på Scampi III. Becksvart.

Batteriet har laddat ur och allt slocknar, inklusive kompassljusen – och våra lanternor ...

Nu finns vi inte längre. I alla fall inte för Z.

I havskappsegling diskas en båt utan gångljus. Det är också en fråga om fair play. Så vi gräver frenetiskt i gömslena efter våra batteridrivna reservlanternor – som ligger kvar iland.

Räddningen blir ett par ficklampor, den ena iklädd en grön strumpa, den andra omlindad med vår röda protestflagga. De surras i pulpiten, riktade snett föröver. I häcken vänder vi upp och ner på livbojsljuset. Med en tredje ficklampa kan vi hålla koll på kompassen.

Under tiden har vi tappat kollen på Z.

Och hon på oss.

En stund senare prickar vi bojen nästan pang på. Ner med nylonet, gipp, skota hem, och så tillbaka på kontrakurs mot England.

Vi möter ingen Z. Hon kan omöjligen ha rundat före oss. Antagligen är de just nu på väg med full fart förbi märket, allt djupare in i Baie de la Seine ...

När det ljusnar är vi solo på havet. Halvvinden för oss snabbt tillbaka till Portsmouth. Målskottet dånar, och det dröjer en timme innan nästa båt, en fransos, går över linjen. De tror de vunnit, det var ju tomt på havet föröver. En ung tjej i besättningen faller i gråt när hon ser oss dricka whisky vid kajen.

Z kommer in först som 8:a. Om det berodde på den sena spinnakern eller på våra släckta ljus, ingen vet riktigt. Men hon hade tappat oss och tillbringat halvannan timme med att leta efter nålen i höstacken.

Z kunde ha lagt in en protest. Men de tog förlusten med sedvanlig lågmäld finsk fattning. Stjärnan ombord, OS-seglaren Janne Winqvist, log bara lite spefullt när lanternorna kom på tal. Och på sin sjungande finlandssvenska förklarade han vänligt:

Joo, noog hade vi gjort likadant om vi vaarit i cera kläder ...

Svenska Anytec surfar

på aluminiumvågen och tillverkar i Lettland och Finland



Mats Melbin, VD



Vattenskrämaskinen där aluminium i storlekar upp till 4x9 m skärs med 3000 bars tryck.



En Anytec 860 SPD under tillverkning.



Ett akterparti svetsas ihop.

16

Aluminium som båtmaterial kommer starkt, det syns inte minst på båtmässorna. Som material till fritidsbåtar har det använts i större skala sen 1960-talet och den stora pionjären var förstås Buster.

text TOM ROECK HANSEN

foto PER ÄGREN

* De tidigaste alu-båtarna var nitade och läckor var inget okänt problem. Materialet var bra men det stod snart klart att det var med svetsning man borde utnyttja det. Svetsning av aluminium ställer dock särskilda krav, bland annat är temperaturkontrollen avgörande.

I Sverige utvecklade Marinteknik i Öregrund tidigt hög kompetens i alu-svetsning. Den kom först till användning när man byggde båtar för yrkesanvändning, som till exempel de stora skärgårdsbåtarna för Cinderella. Men med tiden tog man också upp fritidsbåtar på programmet.

Dessvärre levde Öregrundsföretaget ett skakigt liv vad det gällde ekonomi och genomgick flera ägarbyten.

Märket Anytec registrerades 2004 och så heter det företag som sen 2009 ägs och drivs av ett konsortium av erfarna industrialister med ambitionen att bygga upp en stor svensk kvalitetsproducent. Svensk i den bemärkelsen att ägande, ledning, konstruktion och marknadsföring ska skötas från Sverige. Tillverkningen ska däremot fortsätta ligga i Riga och, för de stora båtarna, i finländska Jakobstad.

Varför just aluminium?

Så här svarar Mats Melbin, som är chef för Anytec:

»Vi anser att aluminium är ett mycket konkurrenskraftigt material, väl lämpat för båttillverkning. Vår råmaterial är plåt och profiler som vi sen själva vattenskar till monteringsfärdiga delar. Med modern svetsteknik kan vi sen forma starka och relativt lätta båtar, som dessutom är mycket tåliga och kräver ett minimum av underhåll. En välbyggd aluminiumbåt kommer att ha en teknisk livslängd på åtminstone femtio år.

Anytecs 's filosofi är att inte blanda material utan utnyttja aluminium till nästan alla delar av den färdiga båten. På det viset utnyttjar vi bäst materialets egenskaper och underlättar också för en fullständig återvinning när båten tjänat ut.«

Är aluminium miljövänligt?

Mats: »Tillverkningen av aluminium från bauxit är energikrävande. Vår tillverkning är däremot energisnål och sker ju också utan utsläpp av skadliga lösningsmedel. Med vår teknik kan vi bygga jämförelsevis lätta och lättdrivna båtar och det ger



Stora monteringshallen på 1 500 kvm.

resultat i form av måttlig bränsleförbrukning. Och slutligen kan ju hela båten återvinnas. Så, jag anser att helheten ger en begränsad miljöbelastning.»

Om underhållsfrihet

Du talade om att båtarna kräver mycket litet underhåll. Vad måste man göra egentligen?

Mats: »Först och främst tycker jag att en aluminiumbåt ska vara omålad så när som i botten. Det betyder att det enda som behöver göras när man drar upp på hösten är att spola ut- och insida med högtrycksspruta. Därefter lägger man båten rättvänd och pallar upp den så att det är en lutning från för till akter. På det viset kan vatten rinna av. Båten ska inte täckas, det behövs inte. På våren behöver man bara spola av den och titta till bottenfärgen. Sen är skrovet klart. Innan båten går i sjön ska man kontrollera om zinkanoderna behöver bytas. De kan ha ätit upp av galvanisk korrosion.

Det här är båtar som sätter funktionen främst, de behöver inte poleras. Ytan kan visserligen mattas med tiden men det

medför inga praktiska nackdelar. Detta är och ska vara no-nonsense-båtar.»

Hur ska Anytec utvecklas?

»Vi är helt inriktade på fritidsbåtar gjorda för folk som sätter funktionen främst. Vi ska bygga båtar i de mest köpta storlekssegmenten.

Eftersom detta är en nystart vill vi från början bygga ett företag som drar nytta av dataålderns möjligheter. Vi behöver inte alla sitta samlade på ett ställe, vår samverkan fungerar bra ändå. I Öregrund kommer vi att ha kvar konstruktion, teknisk utveckling, eftermarknad och projektledning. Våra mindre båtstorlekar ska säljas genom återförsäljare och det säljarbetet sköts från Norrtälje. Sen kommer vi att driva storbåtsförsäljningen från Stockholm.

I Riga har vi tillverkningen som sköts av 45 välutbildade anställda. Där finns ett industrivänligt klimat och utrymme att växa i.

I Jakobstad ska de större båtarna färdigställas och den lokaliseringen är logisk eftersom österbottningarna är ett båtbyggarläkte.



En Anytec 860 SPD byggs upp i svetsfixturen.



Svetsarna Vjacheslav Sidorov och Andrej Sivaev gillar sitt jobb.

Sverige är självklart huvudmarknad, än så länge är ostkusten stort men försäljningen på västkusten utvecklas snabbt. I både Norge och Finland finns Anytec-båtarna och faktiskt också i Frankrike.»



Båten lyfts för att bottenmålas



Håkan Pettersson

Håkan Pettersson svarar tillsammans med Johan Söderberg för konstruktionen av alla Anytec-båtar. Håkan har arbetat med konstruktion av aluminiumbåtar sen 1985. Från början handlade det mycket om större båtar och båtar för yrkesanvändning.

Det har visserligen inträffat en del ägarskift under tiden, men filosofin ligger fast - de båtar som byggs ska vara kompromisslösa när det gäller sjöegenskaperna, de ska vara trygga och man ska

kunna köra säkert i hög fart. Hela tiden jagas vikt.

Designen är viktig, båtarna ska tilltala och sticka ut på ett tydligt sätt.

När det gäller de större hyttbåtarna eftersträvas moderna inredningar med god familjekänsla och då används kompositmaterial, teak eller mahogny och textilier. Dessutom läggs stor vikt vid isolermaterial som ger tystare gång.

Specifikt för aluminium som material är att man använder sig av enkelkrökta ytor.

Fler fördelar för dig som har din båt försäkrad hos Atlantica

Du som har Atlantica Assistans kan nu teckna Pluskortet för 275 kronor!

Vad är Sjöassistans Plus egentligen?

Vi ställer frågan till Jens Johansson som är chef för Sjöassistans.

»För den som har båt och varje år lägger ned pengar på båttillbehör, besöker gästhamnar, tar någon båttutbildning eller bara vill bo på hotell är Pluskortet ett bra sätt att spara pengar.

Den som har Pluskortet får 15% rabatt på alla de ställen som finns på vår lista. Och det är för båttillbehör SEA SEA's sju butiker i Stockholm, Göteborg och Oslo och SEALIFE's fyra butiker i Stockholm och Marstrand.

Promarinas alla gästhamnar ger också 15% rabatt på dygnskostnad inkl elavgift, kafésortimentet och Henri Lloyd-kläder i gästhamnsbutikerna.

Båttutbildning hos Sjösportskolan i Långedrag och Svenska Båtskolan i Salt-sjöbaden ger också samma rabatt, 15%.

Hotellen som erbjuder rabatt är Hotel Gothia Tower Göteborg, Torekov Hotell, Hotell Skansen Båstad, Sandhamns Seglarhotell, Sälens Högfjällshotell och Gammalgården i Sälén. « Du kan läsa mera om Sjöassistans Plus på hemsidan: www.sjoassistans.se.



Har du Atlantica Assistans?

Atlantica Assistans är hjälparen i nöden när du fått motorstopp, behöver en reservdel, en dunk bensin eller en bogsering. Och alla Atlantica-kunder, som har en båt värd minst 50 000 kronor och som inte är äldre än tio år gammal, får automatiskt Atlantica Assistans utan extra kostnad. Övriga kunder kan teckna en tilläggförsäkring för 450 kronor per år och få samma skydd.

Atlantica Assistans når du på vår dygnet-runt-öppna telefon: 0200-299 400. Dit ringer du också för att beställa Pluskortet.

18

Tack för att ni är nöjda med oss och vill hjälpa oss att bli bättre!

Under mars månad gjorde vi en kundundersökning via e-mail och vår webb.

Vi tackar för alla svar och i Strängnäs, Göteborg, Eskilstuna, Hällekis och Halmstad finns det nu båtar som är märkta med de Securmark kit som vi lottade ut.

Vi är mycket stolta över att ni tycker att vi ger klara besked, lyssnar på er, att vi har villkor som är lätta att förstå och att ni är nöjda med innehållet i våra försäkringar. Att vi dessutom får höga betyg på vår skadereglering framförallt vår snabbhet vid skada och att vi är tillmötesgående och hjälpsamma betyder mycket för oss.

Vi kan också se att det finns några områden där vi kan förbättra oss och en del av det är också inom vår skadereglering.

I år fick vi 4,12 som NKI, Nöjd Kund Index, där 5,0 är det högsta man kan få. Vår ambition är att våra kunder skall känna att vår ledstjärna är »Din båt – vårt gemensamma intresse!«





Atlanticas Lojalitetsprogram i korthet:

- Efter 1 skadefritt år får du skadefrihetsrabatt 10 % och på den nivån ligger du kvar så länge du är skadefri.
- Efter 3 skadefria år får du behålla skadefrihetsrabatten även om en skada inträffat.
- Efter 5 skadefria år slipper du dessutom betala 50 % av självriskan vid en skada.
- Efter 10 skadefria år slipper du betala 75 % av självriskan vid en skada och du behåller skadefrihetsrabatten på 10%.



Det var väl trevligt!

Kenneth Krantz, Särö, har varit kund hos Atlantica ända sen 2001, då han bytte till sin nuvarande segelbåt. När han i somras fick en grundkänning som krävde varvshjälp fick han till sin överraskning klart för sig att han skulle få en lojalitetsrabatt på självriskan eftersom han varit skadefri kund i många år.

– Det var ju positivt, men inte det

bästa, säger Kenneth. Allra bäst var bemötandet. När jag kom med båten till Kullaviks varv sa de genast »det blir inga problem, det är ju Atlantica«.

Och när jag talade med Atlantica sa de likadant »det blir inga problem, det är ju Kullaviks.« Enkelt och rakt!

– Men visst är det bra med en lojalitetsrabatt!

Motorstölder

Tyvärr kan vi konstatera en fortsatt negativ utveckling av stölder av utombordsmotorer. Under det senaste vinterhalvåret har stölderna ökat med nästan 60% jämfört med året före vilket då var den högsta siffran någonsin. Förutom själva motorerna stjåls även växelhus och elektronik separat.

Hjälp oss att bryta trenden! Det är viktigt att du som båtägare själv är observant och vidtar de åtgärder du kan. Försök hålla båten under uppsikt, antingen själv eller om det är möjligt, gå ihop flera stycken. Securmark märk din motor, förse den med startspärr och spårsändare. Om du monterar startspärrar och spårsändare som är godkända av Atlantica får du rabatt på din premie. Även märkning med Securmark ger rabatt. Det bästa att göra om du lämnar motorn obevakad är att ta av den



och låsa in den. Till både växelhus och drev finns nu kodade läsmuttrar liknande de som finns till bilfälgar. De kan köpas i marinfackhandeln och om tjuven ändå är framme får du en reduktion av din självrisk om du har sådana muttrar monterade.

Nya i besättningen



Göran Forsman, ny säljare på västkusten

Göran har en gedigen och lång erfarenhet som affärsman inom den marina branschen. Han började sin karriär inom fa-

miljeföretaget VK marin på -70 talet. VK marin var under många år en av Sveriges största återförsäljare av Ryds båtar.

Man kan väl säga att Göran har båtar och båtliv i blodet. Allt ifrån den kära pojk-Optimisten till ett stort antal andra båtar i olika storlekar och märken och i det militära fick han lära sig att fickpar-kera minröjbåten.

Göran som själv har varit ombud för Atlantica kommer nu att vara Atlanticas representant mot våra ombud på västkusten.



Paul Forell, vår nya skadereglerare

Palle som han kallas har varit polis i 28 år varav 10 år som sjöpolis. Sedan 1994 har han varit aktiv inom SSRS och idag är han stationschef

för Rs Munsö & Rs Stockholm.

Han har varit på två missioner i FN tjänst och för norska regeringen. I Kosovo som polis och Sri Lanka som civil »Naval Monitor« det vill säga övervakade eldupphöravtalet mellan Sri Lanka Navy och de tamilska tigrarnas sjögående enheter.

Vatten och båtar har alltid varit en stor del av Palles liv bland annat har han kört färja inom färjerederiet, charterfartyg/passagerarfartyg i Stockholms skärgård och Mälaren sedan 1993 som extra befälhavare. Han har också haft eget rederi och varit driftledare inom Sjöfartsverket.

Palle kommer att sitta på Atlanticas stockholmskontor.

AVSÄNDARE:

ATLANTICA BÅTFÖRSÄKRING/MODERNA FÖRSÄKRINGAR

BOX 2251, 403 14 GÖTEBORG

ADRESSATEN FLYTTAD

ADRESSATEN OKÄND

innehåll

- 2 Ledare
Teakdäck utan skruvar
- 3 Båtliv med gott samvete
- 4 Antifouling
- 6 Skeppsmat för hela familjen
- 8 Töm toan på stationen
- 10 Hårt väder till havs, del II
- 14 Kåseri
- 16 Aluminiumbåtar i toppklass
- 18 Nöjda kunder
- 18 Teckna Pluskortet
- 19 Resultat av vår kundundersökning
- 19 Nya i besättningen

Redaktion

Ansvarig utgivare och chefredaktör

LARS TORGERSSON

Redaktör TOM ROECK HANSEN

Produktion/Layout 24 PUNKTER

Omslagsfoto FOLIO/LIESELOTTE VAN DER MEIJS

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

Plock ur bokfloden

Det verkar vara en tendens att satsa på endera handböcker eller beskrivningar av jorden-runt-seglingar. Här tar vi upp fem nykomlingar som väl bäst kan betecknas som handböcker.



Stora boken om träbåtsrenovering

Thomas Larsson

Norstedts

240 sidor, pris cirka: 515 kronor

Denna bok innehåller 240 sidor kunnande om båtar av trä och det som behövs för att rusta, sköta och renovera dem. Thomas Larsson är välkänd som träbåtsspecialist och här bjuder han på sin kunskap. Drygt 200 illustrationer, informativa faktalistor och ordlista ingår. För den som vill vårda en träbåt är detta en bibel.



Stora boken om båtunderhåll

Pat Manley, Rupert Holmes

Norstedts

304 sidor, pris cirka: 515 kronor

Detta är en handbok om båtård. Den täcker såväl motor- som segelbåtar, trä-, plast- och andra material. Den ger anvisningar för underhåll och reparationer. Den omfattar el- och andra installationer, motorer, riggar och säkerhetsutrustning. Väl illustrerad, lätt att hitta i och med ordlista.



Genvägar i Stockholms Skärgård

Lasse Granath, Jesper Sannel,

Joakim Lannek

Hydrographica

128 sidor, pris cirka: 395 kronor + porto

Från sjökortsförlaget Hydrographica kommer denna bok som många redan hunnit möta. Här presenteras 85 genvägar, det vill säga passager som av många betraktats som ofarbara eller farliga. Kombinationen storskaligt detaljsjökort, flygbild och vägledande text öppnar kryphålen för säkra passager. Boken är i format A4, ringpärmad och i vattentåligt material och därför gjord för att användas ombord. Pedagogiskt, hanterligt och troligen något som kommer att få efterföljare utanför stockholmsskärgården. Boken beställs på www.hydrographica.se.



Riggskolan

Segelvård

Birger Sjöberg

Norstedts

24 sidor, pris cirka: 210 kronor

Birger Sjöberg har i två separata handböcker, ringpärmade och inplastade, samlat praktiska råd för skötsel av rigg och vård av segel. De är väl disponerade och bra illustrerade av Jürgen Asp och samspelet mellan ord och bild fungerar bra. De är tillrättalagda för den genomsnittlige seglaren. Mycket bra för den mindre erfarne, men kappseglaren får söka sig andra källor.

~ TOM ROECK HANSEN