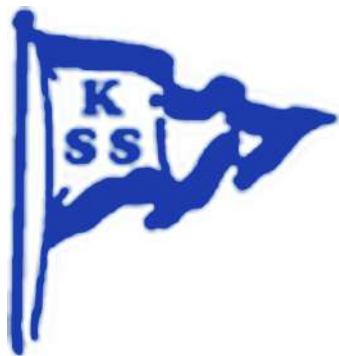




UTKIKEN

Medlemsblad för Karlskrona Segelsällskap

Årgång 45 - Våren 2025, Nr 1





Medlemsblad för Karlskrona Segelsällskap

KSS Seglarevägen 8 371 37 Karlskrona

E-post: kss@knss.nu

Hemsida: www.knss.nu

Redaktionskommitté:

Anders Landenstad

Torgny Johansson

Tommy Svensson

Har Du något Du vill berätta? Skicka in bilder och texter till

redaktion@knss.nu



KSS numera berömda fisksoppa

Det var många som frågade efter receptet på fisksoppan som serverades på uppdragningen i höstas. Givetvis delar vi med oss av receptet.

Antal: 4 portioner

Ingredienser:

120 g strimlade / tärnade morötter

80 g rotselleri i tärningar

100 g paprika / djupfryst paprikablandning

100 g purjo

100 g tärnad potatis

ca 1 - 2 msk curry

1 l fiskbuljong

1 dl grädde, visp- eller matlagings

2 dl creme fraiche

2 msk citronsaft / 2 st citroner (saft + skal)

1 msk vetemjöl

400 g torsk eller annan vitfisk

10 g dill

10 g gräslök

100 g skalade räkor

Salt och vitpeppar

Gör så här:

Fräs morötter, selleri, paprika och purjolök.

Tillsätt curry, potatis och fiskbuljong.

Koka tills grönsakerna är nästan mjuka. Tillsätt grädde, Creme Fraiche och citron och red av med vetemjöl.

Så i med fisken skuren i bitar. Låt soppan sjuda tills fisken är färdig.

Tillsätt dill och gräslök och smaka av med salt och peppar.

Garnera med räkor och servera soppan med mjukt kuvertbröd.





Hej alla medlemmar i Karlskrona

Segelsällskap

Som nytilträdd ordförande vill jag börja med att tacka för förtroendet deltagande medlemmar gav mig, vid årsmötet i november förra året. Vem är jag då undrar ni säkert?

Många av er känner eller åtminstone känner till mig, men för de som inte har en aning så är jag 65 år ung och sedan förra året nybliven pensionär eller i ärlighetens namn "jobbonär", då jag inte släppt arbetslivet fullt ut ännu. Född och uppvuxen i Gävle och flyttade till Karlskrona 1984, där en av anledningarna till valet att bosätta mig här var mitt dåvarande arbete på numera nedlagda KA 2. Men största orsaken var väl kanske att jag då träffade Anette, som jag levte ihop med sedan 41 år tillbaka.

Inom KSS har jag sedan tidigare deltagit i redaktionskommitté och producerat Utkiken under några år och de senaste åren som vice ordförande i sällskapet. Under 15 år var jag aktiv i Karlskrona Navigationssällskap som kassör och ordförande, så min erfarenhet av föreningsliv och arbetet i en styrelse är jag rätt förtrogen med. Men det är en stor skillnad att driva en förening som Karlskrona Segelsällskap med allt vad det innebär, jämfört med Karlskrona Navigationssällskap, så jag är väldigt ödmjuk inför uppgiften som ordförande för KSS.

Som ni säkert förstår så har jag, som så många andra i den här "staun", en bakgrund som marinofficer. Men jag har också ett förflutet från varvet (Kockums) och även några år i fritidsbåtsbranschen, dels som egen företagare, dels som ansvarig för båtillbehörsbutiken 1852 Marin och Fritid. Har sedan barnsben vistats på vattnet bland annat i min fars gamla Solö 25 och byggde som 5-åring min första båt i wellpapp. En kartong med påtejpad för och vindruta. Den flöt sådär...(!)

På den vägen är det med intresset för sjöliv och båtar. När jag kom till Karlskrona hade jag med mig min lilla Baracuda, en 4,7 meter lång sportbåt med en 50 hp Mercury i aktern. Den kändes efter ett tag för liten och suget växte efter något större som man kunde övernatta i. Motorbåtsintresset höll i sig ett tag och vi investerade i en gammal Ancas Queen 24. Men så småningom förändrades mitt båtlivstänk. Med en motorbåt som dundrar fram i 30 knop mellan ön A och ön B så är man ju inte på sjön utan nästan bara iland på öarna. Och med en numer salig svärfar som seglat hela sitt liv, med meriter som VM-trea (inofficiellt Folkbåts-VM) i San Francisco 1977 och svensk mästare i samma klass 1976, samt Anette uppvuxen i segelbåt, som nog tyckte att segling var behagligare, blev steget inte svårt att





byta båt till en med segel. Jag tänkte - har man segelbåt så måste man väl vara med i segelsällskapet och blev därför KSS-medlem i slutet av 80-talet.

Vi började med vad vi tyckte då en lagom instegsbåt, en Comfort 30. Minns att jag fick en dansk gästflagga av min svärfar Nisse, av någon anledning (som jag däremot inte minns). Den inspirerade mig hur som helst att för första gången segla över till Bornholm. Har man fått en dansk gästflagga måste den ju användas. Många sköna seglatser till Bornholm följde flera somrar i rad, som vi fortsättningsvis oftast seglade till nattetid, för att komma fram lagom när det började bli plats i hamnarna. På den tiden var även kappsegling något vi ägnade oss åt, och genom mitt dåvarande jobb kappseglade jag även en del i 606. Dock med ganska mediokra resultat. Men vad är det man säger; "det viktigaste är inte att vinna..." Har aldrig riktigt förstått det påståendet, för då är det väl ingen idé att tävla? Nåväl...

Familjen utökades så småningom med två söner och med utökad familj växte behovet av större båt. Med större båt utökades även seglingsområdet framför allt norrut till såväl Gotland, Stockholms skärgård som Åland. Vid många besök i olika hamnar har vi strosat runt och konstaterat att det ofta sitter ett ensamt äldre par i en, för två personer, onödigt stor båt. Och med barnen utflugna sedan ett tiotal år tillbaka så har vi hamnat i samma "fälla". Men jag måste medge att utrymmet är gott att ha när barn och barnbarn kommer på besök och alla samtidigt vill ut på sjön och sova över i båten. För finns det något mer njutbart och fridfullt för själen, att en sen eftermiddag efter en seglats, knyta fast vid en klippa eller brygga, få tända grillen, ta sig en kall pilsner och så småningom njuta av solnedgången. För att tidigt nästa morgon vakna upp och ta sig ett morgondopp. ...Ja det där sista överlåter jag gärna till dem som inte är en så'n badkruka som jag har blivit med åren. Men allt det övriga står jag för.

Det om mig. På KSS då? Där har vi i skrivande stund precis fått våra nya fina bryggor och bommar på plats. Lite arbete kvarstår men det största jobbet är klart. Hamnkapten Jerker Stötsberg med platsinnehavare, brygglag och förre ordförande Lars-Göran Forss i spetsen har gjort ett "hästjobb". En stor eloge till "bryggänget" som fixat fler, nya och större platser i vår fina hamn.

I samband med investeringen och installationen av de nya bryggorna fanns en kalkylerad brist i vår likviditet, där "svackan" i sällskapets räkenskaper skulle täckas med en kortfristig checkkredit, till dess att intäkterna började komma in. Då vår bank inte ställde upp, trots vår stabila ekonomi och tillgångar, så ställde i stället KSS medlemmar upp och betalade sina platsavgifter i förtid - En fantastisk insats av medlemmarna som löste vårt tillfälliga likviditetsproblem, så att fakturorna kunde betalas för bryggor och arbete. Det visar på det stora hjärta och engagemang som våra medlemmar har för sällskapet.

Nu har vårsolen börjar ge sig till känna och snart stundar sjösättning. En ny seglingssäsong börjar, som vi hopas ger bra vindar och vackert väder. Vi ses på Dragsö eller på havet.



KALLELSE

ALLMÄNT MEDLEMSMÖTE

TORSDAG 10:E APRIL 2025 KL 19.00

DRAGSÖ UTKIK

KARLSKRONA

FÖREDRAGNINGSLISTA ENLIGT STADGARNA

Underlag publiceras på hemsidan (för medlemmar) senast 10 dagar före mötet. Inloggning krävs.

www.knss.nu

samt i begränsad upplaga i klubbhuset



Allmänt vårmöte 2025

Tid: Torsdagen den 10/4 kl 19.00

Plats: KSS Klubbhus

PREL FÖREDRAGNINGSLISTA

1. Fastställande av röstlängd för mötet
2. Val av ordförande och sekreterare för mötet
3. Val av protokolljusterare och tillika rösträknare
4. Fråga om mötet utlysts på rätt sätt
5. Fastställande av föredragningslista
6. Fastställande av styrelsens sammansättning samt vilka sektioner, grupper och befattningar som självständiga funktionärer som ska finnas nästa verksamhetsår.
7. Val av tre ledamöter i valberedningen för en tid av ett år av vilka en skall utses till ordförande.
8. Fastställande av upphalningsdagar 2 år framåt.
9. Behandling av styrelsens förslag samt inkomna motioner.
10. Styrelsen informerar
11. Ordet fritt.

Väl mött!

Peter Rehnström

Ordförande

Handlingar till pkt. 6,7,8,9 publiceras på KSS web.

Enstaka exemplar placeras i klubbhuset



Kölbåtskappsegling 2025

I år har vi planerat följande kappseglingar för kölbåtar:

- **Skärgårdsrundan** 14 juni.
Skärgårdsrundan är en distanskappsegling inomskärs med så kallad jaktstart, vilket innebär att varje båt får en individuell uträknad start-tid baserat på dess SRS-tal och första båt i mål blir vinnare. Start och mål vid KSS, Dragsö.
- **Aspö Runt** 28 juni.
Distanskappsegling inom- och utomskärs på en bana runt Aspö. Vi planerar riktningen på banan för att undvika kryss genom Bollö-sund. Start och mål vid KSS, Dragsö.
- **Trärodret** 6 september.
Samarrangemang med Ronneby SS. Inom- och utomskärs shorthanded distanskappsegling med start och mål vid Järnaviksfjärden, strax ost om Tjärö.
- **Höstrusket** 13 september
Distanskappsegling inomskärs med start och mål vid KSS, Dragsö.
- **Kvällskappseglingar** på onsdagskvällar 28/5-25/6 och 6/8-10/9
Kortare distanskappseglingar inomskärs med start och mål vid Karlskrona SS, Dragsö. Varmkorv och eftersnack efter seglingarna. Vi kommer liksom förra året att använda oss av appen Klubbsegling för startförfarande och tidtagning och resultatberäkning.

Dessutom kommer vi att tillsammans med Karlskrona Jolleklubb att arrangera sprintkappseglingen **Skärgårdsfest-Sprinten** i Borgmästarfjärden den 2 augusti (i samband med Skärgårdsfesten). Denna segling sker med 2 Krona-jollar som tillhandahålls av arrangörsklubbarna. Sprint segling innebär att vi kör många korta seglingar (ca 15 minuter per segling) i kval-heat och finalseglingar för de bästa.

Inbjudan och Seglingsföreskrifter kommer att publiceras under respektive segling på [Karlskrona Segelsällskap - Sailarena](#)

Har du inte provat på kappsegling tidigare, så kan jag varmt rekommendera att prova på i våra klubbseglingar som sker i enkla och trevliga former. Har man ingen egen båt så kan man segla med klubbens C55-or, och ofta brukar det finnas möjlighet att följa med som gäst på någon av de kappseglande båtarna, vilket kan vara ett perfekt första steg till kappseglings-världen. Ett bra sätt att sätta sig in i grunderna när det gäller kappsegling är att titta på Svenska Seglarförbundets: [Introduktion till kappsegling - Kunskapsarenan](#).



NU KAN DU GÖRA SKILLNAD!

**Säkra återväxten i klubben genom att vara
"vuxen på land" under årets seglarskola**

**För att kunna erbjuda seglarskola i år behöver vi hjälp från er medlemmar. Vi har ledare på vattnet men behöver stöttning på land. Ett enkelt uppdrag som gör stor skillnad för våra barn och ungdomar. Samla ett gäng och ha en mysig sommar med våra barn och ungdomar!
vecka 25, 26 ,29 och 33.**

Hör av er till jollegrupp@knss.nu





Kort från Jollegruppen

Ja då var isen borta och det börjar bli vår, och som vanligt är det våra jolleseglare som är först med att sjösätta. Vi ser återigen framemot en hektisk vår inom jolleseglingen. Formen ska finslipas och redan i slutet av april drar de stora tävlingarna i Sverige igång. Vi är en klubb med förhållande vis många seglare som är aktiva på de nationella tävlingarna även om det kanske ser lite tomt ut på hamnplanen om man jämför med när det var som flest.



Det har under de senaste åren varit en nedåtgående trend gällande aktiva seglare i Sverige och med undantag på ett par "storklubbar" så är nedgången jämt utspridd i landet. Många vi pratar med i andra klubbar ställs inför samma bekymmer. Men nu är det något nytt på gång tror vi. Det samarbetas och pratas mycket mer mellan klubbar och förbund, och alla vill samma sak. **fler seglare så**

länge om möjligt. Seglarskolor runt om i landet är fulltecknade år efter år men det gemensamma bekymret för de flesta klubbarna är att behålla utövare även när sommaren tar slut och det blir lite kallare i vattnet. Vi har i år därför sökt och blivit beviljade pengar ur Anders Gäfverts minnesfond för att kunna köpa in våt- eller torrdräkter för utlåning. Vi tror starkt på att sänka ribban för deltagande i segling som fritidsaktivitet genom att möjliggöra utlåning av båt, flytväst och framöver även kläder för en längre seglingssäsong.



Vi har som jag ser det två huvudsyften i jollegruppen, dels är det att hjälpa till att säkra tillväxten inom segling i vår närhet. Om inte ungdomar börjar segla tidigt i livet så är tröskeln att segla som vuxen mycket högre och då är risken att båtlivet aldrig blir av. Här är det egentligen inte så viktigt var man seglar, man kommer nog ändå så småningom söka sig till en plats

på Karlskrona segelsällskaps fina anläggning. Det andra syftet är att möjliggöra en meningsfull fritidsaktivitet åt våra barn och ungdomar. I Karlskrona segelsällskap, eller KNSS som det förkortas på tävlingsbanorna, är det kappsegling i fokus. Men vi förstår



samtidigt att alla inte är intresserade av kappsegling och därför samarbetar vi med systerklubben Karlskrona Jolleklubb genom att gemensamt slussa seglare dit deras intresse passar bäst. Vi tror mycket på samarbete dels mellan Kölbåtsseglare och jolleseglare och dels mellan klubbarna i stan och närområdet. Vi hade bland annat nyss ett par fina helger tillsammans med övriga klubbar i södra Sverige där det bjöds på samträning med uppåt 20 båtar på vattnet. Och varje vecka åker seglare från både Växjö och Kalmar för att träna hos oss.



Som ni säkert märkt så är optimistjollen allra populärast i vår jollegrupp. Det är en fantastisk nybörjarbåt, inte tack vare någon utmärkt prestanda kanske utan snarare för att de allra flesta börjar i optimisten och startfälten är därför gigantiska i jämförelse med andra klasser. Optimisten är dock en klass med max tillåten ålder på 15 år vilket gör att man måste hitta något nytt att segla med om man vill fortsätta segla. Tyvärr är det en

tröskel många inte tar sig över och seglingskarriärer avslutas inte sällan vid just 15 års ålder. Just nu är vi i ett läge där några seglare är inne på sitt sista år i optimisten eller seglade sista året i fjol, men vi ser hoppfullt på att de tar sig vidare in i någon ny klass såsom ILCA, E-jolle eller liknande. Så efter den hektiska vårens tävlingar så kan vi nog se framemot att se fler av lite andra typer av båtar träna utanför Dragsö. Och kom ihåg, segla jolle kan man göra hela livet, så om ni blir sugna när ni ser jollarna susa fram så tveka inte att själva testa på. Våra ledare hjälper gärna till och vi har kurser för vuxna varje sommar i vår seglarskola.

Just i år är det fem veckor seglarskola planerade, vi har försökt få till fler veckor men lider av brist på ledare som nått myndig ålder, vilket krävs för att genomföra en säker och trygg seglarskola. Vi söker därför volontärer bland er seglingskunniga att ställa upp som "vuxen på land" under årets skola. Det krävs inte jättemycket av er utan det gäller att skapa en trygg miljö för våra unga ledare, att de kan ha någon att diskutera de gällande väderförhållanden med och att kunna hjälpa till om det mot förmodan skulle hända något som en ung ledare av naturliga själ har svårt att lösa. Om intresse finns så hör gärna av er till jollegrupp@knss.nu.

Och till slut, om ni skulle vara nervösa inför stundande sjösättning så kan ni ta ett snack med våra ungdomar, de sjösätter flera gånger i veckan nästan hela året, de har rutin.



Långsegling med Nomad 2.0, 2022-2024

En berättelse i tre delar

1. Tankarna, båten, förberedelse.
2. Seglingen, 2 år.
3. Erfarenheter, lärdomar och goda råd.

Del 1 - Tankar kring en långsegling

Drömmen om att segla jorden runt har funnits där sedan jag som 7-åring såg TV-serien Villervalle i Söderhavet. Vad kunde vara härligare än att bo på en liten sandatoll i shorts bland glada infödingar under palmträd med den blåa oceanen runt omkring där man kunde fånga sin middag i form av färgglada fiskar och humrar.

Jag har seglat sedan barndomen. Först med Optimistjolle och sedan med familjens J10 och sedermera Fingal. Som tonåring seglade jag runt i Stockholms skärgård med mina kompisar i våra respektive föräldrars, Fingal, IF och en Maxi 77. Våra löften till varandra den gången var att aldrig hitta en tjej som inte ville med ut och segla. Inför mina föräldrars stundande pension byggde de en OE 32 då de planerade, att som pensionärer, segla till Medelhavet. Fingalen (på storlek med en Vega) tyckte de skulle vara för liten för deras planerade segling. OE 32an kändes på den tiden, 80-talet, som en passande stor båt. De tog kanalerna genom Europa ner till Medelhavet. Där seglade de runt i främst Grekland och Turkiet med vänner och familj i 8 år innan de tyckte de blivit för gamla för att fortsätta segla. Båten seglades härefter hem från Medelhavet till Karlskrona, återigen via kanalerna.

Det är nu länge sedan jag flyttade från Stockholm, först 15 år i Danmark, och nu 35 år i Blekinge. Jag har inte längre kontakt med mina seglarkompisar i Stockholm och jag vet inte om de hittade några seglingsintresserade partners. Jag blev förälskad i Hanne från Köpenhamn. Hennes föräldrar hade en Beason31, som de seglade med i de danska farvattenen, till hennes två bröders stora glädje. Hanne var mest glad över att hon inte behövde segla med.

1989 flyttade vi till Karlskrona och året efter kom OE 32an hit. Mina föräldrar som nu kände att de "seglat färdigt" ville att jag och min bror skulle överta båten. Jag och Hanne hade då två pojkar på 7 och 4 år. Samma år som vi övertog båten föddes vår dotter. Våra 3 barn är mer eller mindre uppvuxna på båten. Varje sommarsemester har vi seglar 4-5 veckor. Vart annat år i Stockholms skärgård och vartannat år i danska farvattenen. Det har även blivit till segling genom Göta kanal, till Gotland, och i Ålands



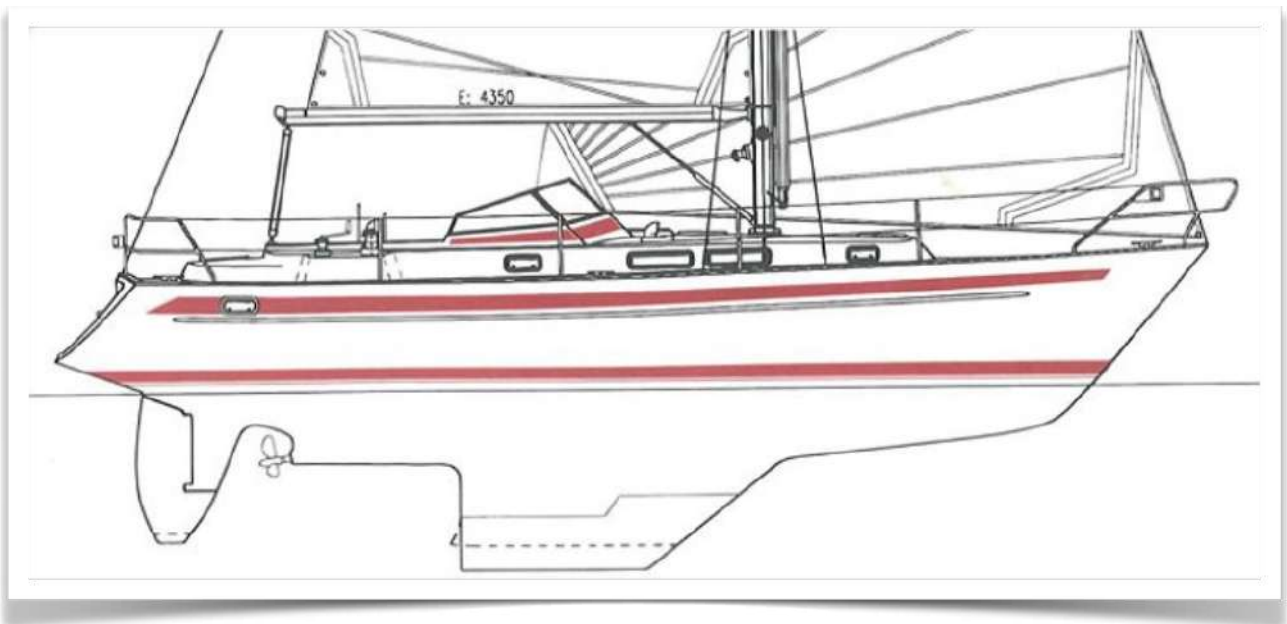
skärgård. På sensommaren har jag ofta "gubbseglat", ett par gånger till Litauen, Polen och Tyskland både i egen men också i andras båtar. Ordet gubbsegling döptes om när vi blev lite äldre. Höstmanöver tyckte vi lät lite bättre. När barnen kom upp i tonåren blev det allt svårare att locka med dem ut och segla. När de en efter en blev gamla nog att sköta sig själva så minskade båtens besättning. Barnen är nu vuxna. Tyvärr har ingen av dem visat något större intresse för havet och segling. När vi inte längre hade barnen med som besättning och "hoppiland Kalle" monterade vi en bogpropeller på båten för lättare hamnmanövrar. Bogpropeller gjorde en stor skillnad på OE 32an som är lite svårmanövrerad, och helt hopplös att backa, med i trånga utrymmen. Båten blev så mycket lättare att hantera för bara mig och Hanne. Med tiden har Hanne utvecklats till en mycket kompetent gast även om längre seglingar över öppet hav och mycket vågor och vind absolut inte är något för henne.

Inför vår stundande pensionering pratade vi om hur skönt det skulle vara att inte längre vara begränsad av semesterns längd. Ingen stress att hinna hem igen innan man åter skulle börja arbeta. Hur lugnt det är i vikar och hamnar när seglarhögssäsongen, mitten av juni till mitten av augusti, är över. När vi insåg att seglingen inte längre behövde vara tidsbegränsad, till några veckor sommartid började tankarna på en längre segling ta form. Min dröm om att segla till sandatoller i Söderhavet förenklades när jag insåg att det även finns sandatoller och paradisöar i Karibien, och Hanne hakade på. Drömmen blev nu till 3 års segling. Ner till Kanarieöarna, över till Karibien, upp längs med USA:s ostkust, Canada och hem igen via Grönland, Island och Norges kust. Mycket kan hända på 3 års segling. Att passa in flera års bortavaro i ens livspussel går inte utan kompromisser. Min mamma var 93 år, sjuklig och bodde på ett serviceboende. Hannes föräldrar var kring de 90 år men fortfarande pigga och boende i eget hus. Våra barn var i åldern 32-39 år, och vi hoppades naturligtvis på att snart få barnbarn. Hanne var först lite tveksam till att ge sig iväg, så långt bort, i så många år. Tänk om våra föräldrar blev sjuka eller dog. Om vi plötsligt skulle få barnbarn? När jag nämnde vår planerade långsegling, efter att både jag och Hanne pensionerats, för min chef, utbrast han "Är du medveten om att du då kommer att vara 67 år gammal innan ni kommer iväg?" Det där med åldern lät ju inte så bra. Även om vi själva kände oss "fit" för en längre segling kan mycket ändras snabbt ju äldre man blir. Plötsligt kändes det angeläget att komma iväg så snart som möjligt. Vem vet. Kanske är det för sent att ge sig iväg som 67-årig. Hanne och jag tog då ett gemensamt beslut, om att ta risken för att något skulle kunna hända på hemmafronten, medans vi var ute och seglade. Vi beslöt därför att Hanne skulle pensionera sig vid 64 års ålder, så vi kunde komma iväg så snabbt som möjligt, efter det att jag gått i pension. Att vänta tills våra föräldrar inte längre levde var inget alternativ. Att vänta tills vi fått ev. barnbarn skulle inte heller göra det lättare att segla iväg.



Båten, Najad 361

Vi tyckte att vår OE 32a, som gett oss så mycket seglingsglädje genom åren, skulle vara aningens för liten vid en långsegling. Speciellt då den "bara" hade salong och förpik. Vi började leta efter en båt med 2 separata hytter, en stor för oss två och en för eventuella besökande/gäster. Båten fick inte vara större än att vi två enkelt skulle kunna hantera den. Gärna under 12 m. då längre båtar kostar mer i hamnavgift och då gränsen mellan båt och fartyg går vid 12 meters längd. Ett fartyg kräver större nautisk kompetens, innebär ofta en del extra pappersarbete, större krav på lanternor och liknande.



Efter att ha studerat information på nätet och tittat på ett antal båtar föll vi för en Najad 361 byggd 1997. Det var den bästa kompromissen vi kunde hitta. Den är 11.20 m. lång, 3.5 m. bred och väger 7,5 ton. Den har en stor härlig akterruff med genomgång från en stor salong och en välfungerande ruff i fören. En kraftig motor på 48 hk. Bogpropeller. En stabil lång nedbyggd fenköl med påbultad blyköl. Den vi köpte var en grundgående modell med en bulb nedtill och ett djupgående på 1.6 m. Ett roder med $\frac{3}{4}$ skeg. Centersittbrunnen gör att man sitter en bit ovan vattenytan och inte får så mycket vattenstänk på sig. När man tittar föröver känns båten inte så mycket större än vår tidigare OE 32. Vindrutan ger ett fint utsyn från sittbrunnen. Rattstyrning på en så här pass stor båt är kanske att föredra framför rorkult. Ratten tar tyvärr en del av utrymmet i sittbrunnen och är på Najaden svår att passera när man förflyttar sig i sittbrunnen. Alla rep för segelhantering är neddragna till avlastare som sitter på varsin ruffsida och sköts via de stora genuawincharna. På akterspegeln finns det en mindre integrerad badplattform med ett duschuttag.



Det vinklade pentryt ligger på babords sida när man kommer ner i båten. Det sträcker sig in i genomgången till akterhytten där takhöjden är låg. och har därför inte så mycket arbetsyta som man skulle tro. Kylskåpet är stort och praktiskt. Det öppnas med två skjutluckor i pentrybordet akter om spisen. På styrbord sida finns ett toalett/badrum. Toalettutrymmet är något större än standard, varför kartbordet för om toaletten blivit något mindre. Det var skönt med en extra stor toalett. Vi hade kunnat tänka oss ett separat duschutrymme så att allt inte blir vått när man duschar. Septiktanken är på 100 l. Att kartbordet blivit mindre gjorde ingenting. Båten har en stor salong. Mellan de två längsgående kojerna finns ett stort utfällbart bord där man bekvämt kan sitta 6 personer.



Under babords koj finns en dieseltank på 200 l. Under en fastskruvade durken finns en vattentank på 300 l. Vi saknade dock de stora stuvutrymmena som OEn hade under durkarna.

Förberedelse



Vi köpte båten juni 2020 i Stockholm. Den sommaren seglade vi hem båten till Karlskrona/Dragsö med en mindre avstickare till Bornholm. Innan vi lämnade bryggan i Stockholm monterade jag ett peke på båten. Peke för att jag vill få fram ankaret, bort från skrovet, för att kunna montera en stävstege för lättare ombordstigning från brygga och för att få fram halshornet på gennackern. Det tog lite tid att vänja sig vid rattstyrningen, speciellt vid hamnmanövrar och då man skulle backa. Båten kändes mycket stabil,



höll kursen bra och gick fint i sjön. Invändigt hade vi allt utrymme vi kunde önska oss. Den stora dubbelkojen i akterhytten kändes lyxig. Farten både för segel och motor var bättre än på OE 32an. Det märktes att vi nu seglade i en något större båt. Den gick mycket lugnt och tryggt genom vågorna vid sjögång. Allt gick bra förutom att det fastsydda fallhornet på genuan släppte och reläet till startmotorn var något opålitligt. Båda problemen var enkla att fixa. Plottern/radarn var av äldre modell och var väldigt seg vid uppdateringarna. Det samma gällde även vindinstrumenten och logg och ekolod som inte var helt tillförlitliga.

Den vintern påbörjades upprustningen av båten för allvar;

Förvaringsutrymme: Under kojerna i förpiken och i skåpet här, satte jag in extra hyllor för bättre förvaringsutrymme. Garderobsutrymmet i akterhytten fick hyllor så hälften av utrymmet blev hänggarderob och den andra hälften fick hyllor. Vajrarna från ratten till roderkvadranten kläddes in i en träkasse så utrymmet under akterkojen kunde användas utan risk för att något skulle kunna fastna eller skava mot vajrarna. Varmvattenberedaren som var monterad under golvet på segelkojen byttes ut mot en ny som placerades i båtens stora motorrum. Golvet i segelkojen kunde sänkas vilket gav ett större förvaringsutrymme här, med plats för våra 2 hopfällbara cyklar.

El: Under akterkojen satte jag in ett skott och tillverkade en större batterilåda för att få plats till en lite större uppsättning förbrukningsbatterier. Där placerade jag 3 st. gelbatterier på 110 Ah vardera. Båten förseddes med 6 st 120 W. solpaneler. 4 st. fast monterade på en targabåge i aktern och 2 st monterade så de kunde fällas ut på mantåg/akterpulpit. Jag satte dit en ny landströmsladdare från CTEC och skiljereläet mellan motor- och förbrukningsbatterierna byttes ut mot en DC-DC laddare. För att kunna få 220 volt i båten till vattenkokare, elvisp, varmvattenberedaren och annat monterades en 1500 W. 12 till 220 volts inverter. Tanken var att kunna köra 220 volts elpatronen i varmvattenberedaren så vi alltid kunde ha varmvatten. För enklare 220 volts laddning använde vi en liten bärbar 150 W. inverter kopplat till ett cigarettuttag.



Segling: Jag kompletterade de 2 genuavinscharna på sittbrunnssargen med elmotorer. Härifrån kan man sköta i stort set all segelföring, sköta, hissa, reva m.m. Jag drog en lina från sittbrunnen fram till fören av båten och tillbaka. Linan kan lätt krokas fast på bommnocken som preventer vid segling i hård medvind, och för stabilisering av bommen som gärna slår fram och tillbaka i lättare vindar och sjö. Skotlinorna, en del fall, fallavlastare och



skotblocken till genuan byttes ut. Båtens laminatgenua var slitet och vi beställde därför en ny crosscut dacrongenua från Lundhs segel. Dacron för att det är tåligast och även tål solens UV-ljus bäst. All stående rigg förutom mast och bom byttes ut. Detta var närmast ett krav från försäkringsbolaget som inte godkänner vant och stag som är äldre än 10 år.



Sommarsegling 2021

Sommaren 2021 seglade vi till Danmark/Själland. Båten avprovades och vi grunnade på vilka ytterligare förbättringar som behövde göras innan vi skulle ge oss av på långsegling. Efter sommaren gick jag i pension och kunde nu fortsätta att iordningsställa båten, nu på heltid. Hanne skulle först gå i pension om ytterligare 1,5 år.

Vintern 2021/22 i Göteborg.

Oktober samma år seglade jag med kompisars hjälp båten till Göteborg. Där ett varv skulle byta ut det gamla, inte särskilt slitna, men snart 25 år gamla teakdäcket med ett nytt vacuumlimmat. Teakdäck slits. De försänkta pluggarna över skruvhuvudena lossnar och det finns risk för vatteninträngning i däckets sandwichkärna. Varvet där jag lämnade in båten hade flera Orust-byggda båtar inne för däckbyte. Några var rejält vattenskadade och krävde ett större arbete där stora däcksytor fick sågas upp för att torka ut, eller för att byta ut sandwichkärnan, innan man kunde återställa däcket och



limma dit nytt teakdäck. Vår Najad hade ännu inga större vattenskador och det kändes bra att ha förebyggt framtida problem med vatteninträngning. Även om däcksbudet var kostsamt kändes det bra att ha ett nytt teakdäck och vi räknade även med att kunna få



igen en del av kostnaden vid framtida försäljning av båten. Varvet förlängde vår akterpulpit något så det skulle gå att montera solceller här. De monterade även några extra fästen för mantågsstöttor så vi kunde få ett öppningsbart mantåg på sidorna för att lättare komma av och på båten vid förtöjning längsides.

De skulle ha tillverkat och monterat en targabåge över akterdäcket för solcellsmontage, men han som skulle svetsa ihop bågen hann inte med detta medan båten var i Göteborg.

När båten seglades hem igen april 2022 upptäckte vi att autopiloten plötsligt kunde tappa kursen och båten ändrade kurs åt ett helt annat håll än det var tänkt. Det blev lite otäckt ett par gånger bland öarna och skären i Göteborgs skärgård. Ankarspelet hade lagt av helt.

Upprustning fortsatt:

Navigering: Radarn med kartplotter byttes ut till Raymarine Lighthouse och jag köpte ytterligare en Garmin kartplotter för att kunna ha den ena som backupp om något skulle krångla. Förutom kartplottrarna tänkte jag att Google Maps på mobilen och en mindre handburen GPS skulle gardera oss för alla eventualiteter. Vi tog med oss de sjökort vi hade sedan tidigare. De räckte för att segla från Karlskrona till Kiel. Till vår Garmin hade vi elektroniska sjökort som täckte ungefär samma område. Till Raymarinen köpte jag ett elektroniskt sjökort som täcker västra Europa ner till Kanarieöarna. Jag gjorde en instrumentlåda i glasfiber som rymmer kartplotter, manöverpanel till bogpropeller och ankarspel samt med USB-uttag som monterades på rattpiestolen. Här fanns tidigare



endast manöverknappar för bogpropellern. Nu sitter allt väldigt lättåtkomligt för rorsman. Tanken var att prova om vi verkligen behövde papperssjökort eller om vi skulle kunna klara oss enbart med de elektroniska sjökorten vi hade i kartplottrarna under vår segling till Kiel. Vindgivarinstrumenten byttes ut till trådlösa och jag monterade en kombinerad logg/ekolod. Autopiloten ersattes med en modernare motsvarande linjär, monterad på roderkvadranten, då den gamla blivit otillförlitlig. Jag hade funderingar på ett vindroder som har fördelen att inte kräva el. Nackdelen är priset, att den är lite mer svårhanterlig (behöver ställas in varje gång den skall användas) och att den tar plats på båtens akter. Vår nya autopilot fungerade helt problemfritt. I dessa mobiltider är mobiltäckning med möjlighet att få kontakt med anhöriga/land och erhålla väderrapporter och annat, en stor fördel vid långsegling. Jag köpte en GlomexweBBoat system med inbyggd router och två kraftiga antenner som utlovadeuppkoppling till marinornas Wi-Fi. När man lämnar hamnen ska den automatisk gå över till 4G-nätet och ha en räckvidd på 9 sm. från kusten, mer än dubbelt så mycket som man kan förvänta sig från enbart en mobil. Trevligt med Wi-Fi i båten, men täckningen var sämre än mobilens. Inför hemseglingen från Kanarieöarna, som skulle gå över långa sträckor öppet hav, monterade jag Starlink på båten. Snabb uppkoppling via satellit gjorde att vi hade tillgång till internet med väder, nyheter samt möjlighet att ringa hem.

Vatten: Vi ville vara självförsörjande med vatten. Vi ville kunna använda vatten och duscha utan att behöva bry oss om hur mycket vi hade kvar i tanken, och utan att behöva oroa sig för när vi skulle kunna fylla igen. Priset, 70 -100.000 kr., för en passande watermaker bland de välkända märkena avskräckte rejält. Vi tyckte inte att det var värt priset. Av en händelse hittade jag då en svensktillverkad watermaker, MAB, till halva priset. Den hade bra recensioner på nätet och verkade vara enkel i sin konstruktion. Det blev en MAB watermaker 35 liter/timme. Watermakern startades upp i Östersjön, innan vi ankom till Tyskland, och skötte sedan all vår vattenförsörjning i de två år vi seglade, fram tills återkomsten till hemmahamnen i Dragsö.

Gasol: Båten hade en hylla i ankarbrunnen där 2 st. 2 kg. gasolflaskor kunde stå i ena sidan av ankarboxen. För att kunna ta med mer gasol plastade jag om hyllorna så att vi kunde placera 2 st. 5 kg gasolflaskor där. De stod jättefint fastspända baktill i varsitt hörn av ankarboxen. Då vi visste att det kunde vara svårt att fylla på gasol på svenska flaskor i utlandet tog vi med oss en 3:e flaska som bara låg löst ovanpå ankarkättingen. Den var vi tvungen att lyfta ur ankarbrunnen varje gång vi skulle ankra eller dra upp ankaret. Vi köpte även ett gasoladapterset då anslutningarna kan variera från land till land.

Ankring: Ankarspelet byttes ut. Det 15 kg. Bruceankare som satt på båten byttes ut mot ett modernare, generation 3, Vulcanankare på 20 kg. Den nya generationens ankare



är spetsig med så mycket vikt som möjligt placerad i spetsen. Den gräver lättare ned sig i havsbotten, även där det finns mycket sjögräs. Den galvaniserade ankarkättingen förlängdes från 60 till 90 meter med en skarvlänk. Kättingen färgmarkerades var 5:e m. Att veta vattendjupet med ett ekolod och hur mycket kätting som man släppt ut vid ankring är väldigt viktigt när man ligger för svaj. Förhållandet kättinglängd/djup bör vara minst 3, gärna 5 eller möjligen mer i hårt väder för bästa ankargrepp. Att dragga för ankare är väldigt obehagligt och kan vara farligt.



Targabåge: Jag ville ha solcellerna monterade så skuggfritt som möjligt på båten. Det bästa stället skulle vara på en targabåge monterad bak på båten. Jag gjorde en ritning med möjlighet att montera även ett par vindgeneratorer om det skulle visa sig att båten drog för mycket el när vi gick med autopilot nattetid. Targabågens fästen placerades på akterspegeln så det skulle finna en möjlighet att täcka över båtens teakdäck helt med presenning vintertid. Då

svetsfirman i Göteborg inte hann göra arbetet fick jag leta efter lokala förmågor i Blekinge. Det var inte lätt att hitta någon här som kunde svetsa i rostfritt till båten. När vi till sist fick tag i en firma tog det lång tid för dem att få arbetet färdigt. Targabågen tillverkade i rostfritt, men inte i högglangspolerat stål, som är mer motståndskraftigt mot ytrost. Att tillverka något till en båt som inte är i högglangspolerat stål känns och ser amatörmässigt ut. Tanken var att targabågens och jolledävertarnas fästen skulle vara integrerade i samma fäste, men det blev för komplicerat för firman.

Jolle: Vi köpte en Talamex 270 gummijolle med aluminiumdurk. Jolledävertar från Båtsystem monterades på akterspegeln. Utombordaren Honda 2.3 hade vi sedan tidigare. Jollen var ganska stor. Med en tung aluminiumdurk var den väldigt stabil och passade oss 2 gamlingar perfekt. Dävertarna gjorde det väldigt lätt att hissa upp och sjösätta jollen. Det hade inte fungerat om vi hade haft ett vindroder på båten. Vid längre överseglingar packade vi ner jollen och band fast den på däck för att inte riskera att få en överbrytande våg bakifrån in i jollen. Det hade varken jolle eller dävertar klarat av. Upphissad var jollen fint ur vägen när vi seglade eller låg för ankare. När vi ville bada från båten fick vi sjösätta jollen så vi hade tillgång till badplattformen och stegen på akterspegeln.



Säkerhet: Vår 6 personers Plastimo räddningsflotte packades om och monterades på beslag ovanpå ruffluckan. AIS- mottagare och sändare installerades i båten. Vi tog med alla gamla nödraketer som vi hade. Tanken var att vi skulle köpa nya, men det blev aldrig av. Då jag inte känner mig 100 % säker på våra uppblåsbara räddningsvästar köpte vi 2 nya hybridvästar med både flytkropp och automatisk uppblåsning. Med en sådan kan man nog guppa omkring ganska länge och bekvämt på havet om man skulle ramla i. På Kanarieöarna köpte vi en Epirbinför de långa överseglingarna vi hade framför oss på väg hem. Vi borde nog ha köpt den redan innan vi gav oss iväg, även om vi aldrig hade användning för den. När vår stationära VHS nere i båten krånglade köpte vi en bärbar. Den bärbara var väldigt bra att ha som reserv/backup.

Komfort: Båten är utrustad med en Eberspächervärmare. Den var bra att ha om vintrarna. Oftast låg vi dock i hamn och då värmdes båten med en mindre elfläkt. Vi köpte 3 olika elfläktar innan vi hittade den perfekta. En med en inte alltför hög effekt (vi ville inte att bryggsäkringen skulle gå varje gång vi startade fläkten), bra termostat och oscillerande. Värme var ett större problem än kyla ombord. Många större båtar på Medelhavet har aircondition. De lite mindre har en som de kan starta när de har landström. De minsta båtarna, som vår, får ofta klara sig med vanliga fläktar. Första sommarn i Medelhavet höll vi på att omkomma av värme. Jag monterade en kraftigare fläkt i vardera akter- och förkabin samt en över pentryt som kunde vinklas ut mot salongen, när vi märkte att det började bli ordentligt varmt. Varmvatten fick vi vid motorgång och när vi kopplade in landström. Tanken var att vi skulle kunna använda oss av batterierna och 220 V. invertern för att få varmvatten även utan motor eller landström. Nere sydpå var vattnet i vattentanken aldrig särskilt kallt och det gick bra att duscha utan varmvatten. När vi låg i hamn duschade vi i marinan (de gånger det gick). När vi låg för svaj duschade vi på akterdäcket och ibland, om båtarna låg tätt, nere på toaletten. När vi var på översegling var det dusch på akterdäcket som gällde.

Kylskåpet är stort men utan frysack. Då vi saknade en frys för istärningar och för att kunna frysa in mindre portioner mat köpte vi en liten Dometic frysbox på 35 l i Lissabon. Den placerades i akterkabinen ståendes i en liten låda. I början förvånades vi över hur strömsnål den var. Allteftersom vädret blev varmare drog den mer ström. Med tiden sattes kylfläkten och kylgallret igen med damm. Till en börja med gick det bra att damma av fläkt och galler, även om det var svåråtkomligt, och elförbrukningen minskade. Med tiden blev det omöjligt att få bort dammet och vi fick stänga av frysboxen. Så länge den fungerade hade vi stor glädje av istärningarna till drinkarna och frysta glasspinnar som avnjöts i värmen.

I hamn kokade vi vatten i en mindre vattenkokare. Vi träffade många som lovordade sin airfryer som de använde vid matlagning. Vi köpte en mindre modell som vi använde då



och då. En del lagade mat på induktionsplatta/or som de placerade ovanpå gasolspisen. Vi hade så gott om gasol att det inte var aktuellt för oss.

Försäkring: Hemma har vi haft båtarna försäkrad i Svenska Sjö och Folksam. När man vill segla ut i Europa får man skaffa sig ett annat försäkring sällskap som även täcker bra i utlandet. Här finns det en del att välja på. Det är svårt att jämföra då vad och var de täcker och vilka krav de ställer på båten varierar ganska mycket. Till slut koncentrerade vi oss på de i Sverige välkända Pantaenius och Atlantica. Det blev till sist Pantaenius som passade våra seglingplaner bäst. En försäkring som täckte hela Europa ner till Kanarieöarna men inte Nordafrika. Väl i Kanarieöarna skulle det vara lätt att lägga till översegling och vistelse i Karibien och sedan även resterande väg hem.

Studier: Vintern 2019-20 tog både Hanne och jag ett VHF-certifikat. Jag läste boken "Dra dit pepparn växer" som är lättläst och ger en del bra tips för långfärdsseglare. Jag funderade på att ta någon kurs i meteorologi och om tidvatten men nöjde mig med att köpa Reeds "Skipper", "Weather" och "Ocean" -handbook. Med på båten tog vi även diverse andra böcker som skulle kunna vara användbara, bl.a. "Skepparhandboken, Knop & splits, Tidvatten och Oceanografi, Akut sjukvård ombord. Gemensamt för de böcker vi tog med var att vi inte använde dem. Det var alltid enklare att leta på Google eller YouTube om man ville ha hjälp med något.

Dokument: Vi tog med oss alla papper vi hade. Pass och körkort, alla papper på båten, all navigationsbevis.

Det enda vi hade användning för var passen, båtens försäkringspapper och Kryssarklubbens "Internationellt certifikat för fritidsfartyg". Dessa 3 dokument fotokopierades stort sett i alla hamnar vi besökte. Det skall även vara viktigt att ha med



något papper som bevisar att moms på båten är betald. Vi hade med köpekontraktet. Det står inget om betald moms i kontraktet, men bevisade väl ändå att båten är köpt inom EU. Turligt nog var det aldrig någon som frågade efter "momspapper".



Lite om vägen till tre medlemsregister och vidare

Detta är en berättelse om vägen till tre medlemsregister. Säkert finns det de i klubben som kan korrigera både såväl vad gäller tidigare arbetssätt och system som kronologi men detta är min berättelse från mina dryga tio år som sekreterare.

I begynnelsen Av de första protokollen och under lång tid framöver kan man förstå att medlemsregister fördes helt för hand. Inledningsvis i form av böcker men ganska snart i form av kartotek. På dessa kort antecknades medlemsnummer, namn, adress och kanske telefonnummer om sådant fanns. På korten antecknades också båt innehav senare bryggplats och erlagda avgifter. Sådant kartotek arkiverades i länsarkivet i Bräkne Hoby.

Så småningom måste datorstöd i dess enklaste form ha gjort sitt intåg. Någon med arbetskontakter bland Karlskronas företag kunde kanske nyttja någon tjänst där? Någon medlem kanske skaffade sig en PC eller dristade sig till en Macintosh och provade? I arkivet finns medlemsregister utskrivet på "pyjamaspapper" (blårandiga pappersark som hängde samman ungefär som toalettpapper.) Men systemen var bara tillgängliga för den som satt vid den specifika datorterminalen!

Karlskrona Segelsällskap var tidigt medlem i Svenska Båtunionen (SBU). Prenumerantregistret för tidningen Båtliv datoriserades och tanken på att låta båtklubbarna få aktiv tillgång till sin del av detta kom under slutet av 1990-talet. Därmed var tanken på det BAS vi ser idag fött och BAS byggdes successivt på med funktioner för avgiftshantering, båt och bryggplatshantering m.m.

Riksidrottsförbundet har länge varit statens administratör för utbetalning av olika bidrag inom idrotten. Ett av dessa är det s.k. LOK-stödet som innebär att KSS får någon statlig krona per tillfälle av ungdomsaktivitet. Inledningsvis innebar detta en enklare rapportering där klubben behöll underlaget för rapporteringen och rapporterade en summering. Successivt utvecklades detta till att Riksidrottsförbundet även skulle ha direkt tillgång till personuppgifter på ledare och deltagare. Svenska Seglarförbundets behov av underlag för t.ex. röstetal vid stämmor har gått via Riksidrottsförbundets system och så hade vi ett komplett medlemsregister även där i systemet IdrottOnline (IOL).



Därmed är vi framme vid 2014. Vi har en aktiv användning av BAS som är vårt huvudmedlemsregister. Anmälan till seglarskola hanteras helt manuellt fram tills det är dags att avrapportera ungdomarnas sommaraktiviteter. Då läggs kurserna och deltagarna in i IOL och de som vi tror skall fortsätta vara medlemmar läggs även in i BAS.

KSS hemsida finns vid samma tid i IOL. Riksidrottsförbundet tillhandahöll en hemsidetjänst för klubbar i IdrottsSverige. Låt vara att det kanske fanns bättre lösningar – men det var gratis fram till 2022-12-31 då det läggs ner. KSS behövde då en ny leverantör av hemsidelösning och vi lyssnar bl.a. på Svenska Seglarförbundet som föreslår KanslietOnLine (sedermera WeUnite). Företaget erbjuder, utöver ren hemsidetjänst, integrerade lösningar för många klubbfunktioner. En av de potentiellt mest användbara funktionerna är att skapandet av aktiviteter inklusive anmälan, betalning och närvarorapportering kan föras över till IOL (läs LOK-rapportering) automatiskt. Därmed kanske t.ex. den halvautomatiserade hanteringen av seglarskoleadministrationen kunde utgå men det förutsätter användning av personnummer!!

KSS som sällskap har i grunden inget behov av personnummerhantering utan vid den här tiden är det endast LOK-rapporteringen som kräver personnummer vilket återspeglas i vår personuppgiftspolicy. Yttre krav på personnummerhantering skall dock ändras.

Först ut är SBU som kräver att personnummerregistrering skall ske för medlemmar under 16 år. Något som rimmar illa med KSS behov inom LOK-rapporteringen där undre gränsen är 8 år. Fortfarande har SBU inte alla tekniska kontroller på plats eftersom kravet skapades efter utvecklingen av BAS v.3, vilket är det som körs idag. Hösten 2024 aviserar Riksidrottsförbundet förändringar i registrering av personer i IOL som skall rapporteras gentemot ett förbund (läs Svenska Seglarförbundet). Innebörden är att nu krävs personnummerregistrering för alla medlemmar.

Förändringen återspeglades i höstens styrelseförslag om uppdatering av personuppgiftspolicyn.

Därmed är vi nu framme vid tre olika medlemsregister som skall hållas uppdaterade;

- **IdrottOnLine(IOL)** – som måste hålla hela klubbens medlemsregister uppdaterat.



- **BAS** – som f.n. håller hela klubbens medlemsregister, båt, bryggplatser m.m. och från vilket nästan all medlemsfakturerings sker. Om en medlem vill ändra en adressuppgift så sker detta via ett godkännandeförfarande av administratör.
- **WeUnite** – som tillika är systemet för KSS hemsida och där all segelskoleaktivitet registreras med kurser, elever och ledare. KSS medlemmar har uppmanats att registrera sig. Medlemsregister och aktiviteter för automatiskt över till IOL.

Skall vi då fortsätta att jonglera med tre olika medlemsregister framöver? Om vi tittar på vad som är nödvändigt och vem som kan uppfylla det just idag så skulle en förändring kunna se ut så här.

- **IOL** – fortsatt hantering av medlemsregister men uppdatering sker helt via WeUnite och inte manuellt mot BAS. Omfattar ca 400 medlemmar.
- **BAS** – fakturerings av bryggplatser, uppläggningsplatser etc. Medlemsregistret reduceras till att enbart omfatta medlemmar kopplade till denna typ av fakturerings. Omfattar ca 130 medlemmar.
- **WeUnite** – KSS hemsida. Medlemsregistret omfattar samtliga medlemmar och uppdaterar automatiskt IOL. Fakturerings av medlemsavgifter. Hantering av seglarskola m.fl. tjänster. Direktanmälan om medlemskap.

MEN – på samma sätt som BAS över tid har utvecklats exklusivt för båtklubbar sker även en viss utveckling av WeUnite mot båtklubbar efter SSF rekommendation.





Lita inte för mycket på AIS informationen.

Fritidsbåtar och mindre passagerar- och transportbåtar har AIS class B CSTDMA transponder som sänder ut fart/position och kurs var 30 sek eller mer, beroende på om det finns ledig tidslucka i systemet.

Under sommarmånaderna kan det råda extrem VHF räckvidd som innebär att fritidsbåtar i Karlskrona ytterskärgård känner av sändande class A fartyg i Södra Östersjön och skall då försöka hitta en ledig tidslucka.

Det kan innebära att Wittus eller fritidsbåt med 20 knop kan hinna 350-700 m mellan uppdateringarna på AIS.

Yrkesfartyg > 300 ton måste ha AIS class A SOTDMA som garanterat sänder enl. tabell då deras transponder förbokar tidsluckor i systemet. Det innebär att yrkesfartyg alltid använder två tidsluckor och hinner max 72 m oavsett fart.

Det har nu kommit en ny frivillig AIS class B+ med SOTDMA teknik som är tänkt för snabba fritidsbåtar och mindre passagerar- och transportbåtar som förbokar tidsluckor och därmed sänder oftare. Max 216 m mellan uppdateringarna.

Klass	A SOTDMA		B+ SOTDMA		B CSTDMA sänder på ledig lucka	
Klass	Sändnings intervall	A dist mellan sändning	Sändnings intervall	B+ dist mellan sändning	Sändnings intervall	Min dist mellan sändning
Stillaliggande	3 min		3 min		3 min	
0-2 knop	10 sec	10 m	3 min	185 m	3 min	185 m
2-14 knop rak kurs	10 sec	72 m	30 sec	216 m	>= 30 sec	216 m
2-14 knop kursändring	3 sec	21 m	30 sec	216 m	>= 30 sec	216 m
14-23 knop	6 sec	71 m	15 sec	178 m	>= 30 sec	354 m
14-23 knop kursändring	2 sec	23 m	15 sec	178 m	>= 30 sec	354 m
23-40 knop	2 sec	41 m	5 sec	102 m	>= 30 sec	618 m
Skeppinfo Namn Callinfo mm	6 min		6 min		6 min	
Sändareffekt	12,5 W		5 W		2 W	



Exempel. Du är på väg söderut till Stenshamn i dimma och AIS visar att Wittus med 20 knop, som bara har class B, är vid flaggan, men i verkligheten vid båtmärket. Avståndet är 700 m, 2 tidsluckors sändning.



