

KANALEN

NR 1 · 2021

MEDLEMSTIDNING FÖR TRÄLHAVETS BÅTKLUBB TBK



**INNEHÅLL**

Ordförande har ordet	3
Kallelse till årsmöte 2021	5
Nya väderskydd	7
Styrelsen informerar	9
Ny hemsida	9
På varvet	10
Inför sjösättningen	11
Håll rent	13
Vandring på Ingmarsö	14-16
Båtbottenfärger	17-19
Utbildning	20-21
Stormtrooper	22
Kappsegling	23
Med S/Y Lady Ann till Västindien	24-27
TBK-klubbkläder	29
Nya medlemmar	29
Automatisk öppning av grinden	29

**KANALEN nr 1 2021**

Medlemstidning för
Trälhavets Båtklubb TBK

Redaktion

Gunnar Schrewelius gunnar@schrewelius.se
Susan Westin susan@layout-original.se

Ansvarig utgivare Anders Bengtsson

Grafisk form Susan Westin

Omslagsbild, foto

Jan Stendahl

Manus- och annonsstopp

Kanalen nr 2/2021 är
den 2 april 2021

Material till tidningen KANALEN

E-post: gunnar@schrewelius.se
Tfn: 0706-24 83 66

Annonser

e-post: kansliet@tralhavetsbk.se

Tryckeri

TMG Tabergs AB

Kansli

Gunnar Lundell (kanslichef)
Marie Louise Hägerman
Båthamsvägen 18,
184 40 Åkersberga

Telefon 08-540 228 80

E-post kansliet@tralhavetsbk.se

Hemsida www.tralhavetsbk.se

Bankgiro 238-2760

Kansliet är öppet

Tisdagar och torsdagar 9-17.
Lunchstängt 12-13.

Se aktuella öppettider på hemsidan.

Styrelsen

Ordförande: Anders Bengtsson
Sekreterare: Mia Dernell
Skattmästare: Göran Lingvall
Ledamot: Magnus Malmgren
Hamnsektionen: Bengt Larsson
Varvssektionen: Christian Claesson
Klubbsektionen: Hans Broman
Övriga sektioner
Säkerhet och bevakning: Christer Schön

Kommittéordförande

Utbildning: Cecilia Björkdahl Martinsson
Fest/Sjöliv: Vakant

Medlemsavgifter

Inträdesavgift 2000 kr
Årsavgift senior 900 kr
Årsavgift junior 100 kr
(ej inträdes- eller engångsavgift)
Årsavgift familjemedlem 100 kr
Årsavgift veteran 300 kr

**Äntligen**

har vi fått lite snö som skiner upp i
mörkret och de som vågar kan kanske
ta sig ut på de frusna vikarna.

Egentligen borde jag kanske skriva
om de medlemmar som fortfarande
slipar, skrapar och hårdtvättar sina
båtbottnar utan skyddsduk så vi får
giftfärg på marken. Eller om de med-
lemmar som utan att tänka på omgiv-
ningen håller värme i sin båt under
vintern så att propparna ryker. Andra
får vända hem utan ljus och möjlighet
att använda verktyg när de ska jobba
och vår kanslipersonal får agera jour
och åtgärda elproblem i tid och otid.
Men jag inser att detta inte går fram
hos vissa, så vi får byta taktik för att
komma åt problemet och istället tän-
ka på de positiva saker som sker inom
båtlivet.

Klubben sjuder av liv och våra kursle-
dare har fulla kurser. De har nu ställt
om och utbildar via videolänk vilket
verkar fungera utmärkt.

Vi planerar nu för vårt tredje coro-
naanpassade medlemsmöte. Vilken
möjlighet det har skapat att kunna
sitta på något trevligt ställe och där
följa verksamheten och samtidigt få
möjlighet att påverka på ett bra sätt.
Vi måste bara komma på hur vi ska
ersätta den trevliga fikaträffen som vi
missar. Många av styrelsens interna
och externa möten sker nu också di-
gitalt vilket ger oss fler möjligheter att
utveckla vårt arbete på ett effektivt
sätt.

Vi har ju även sett andra digitala
framgångar i båtlivet som jag hop-
pas ni uppmärksammat. En båt som
man har överfört direkt från ritning
i datorn till fullstor båt med så kallad
3D utskrift, vad kan det bli av detta?
Äntligen kan man få den perfekta bå-
ten som man smälter ner efter varje
år och skriver ut en ny till våren. El-
båtarna som kommer på bred front
med mycket ny teknik i både design,
framtagande och framdrift och som
är byggda i material som skapar nya
möjligheter.

På tal om material, jag hoppas alla
tittat på de extrema flygande monster
som gör upp om Americas cup i farter
som endast ett fåtal av TBK's motor-
båtar kan uppnå, otroligt imponeran-
de. Nu hoppas vi bara på bra kreativa
lösningar som ersätter båtmässorna
vilket kommer bli svårt men ingen-
ting är omöjligt och som dom säger:
håll i och håll ut så ordnar det sig. I
sommars kommer det i alla fall vara en
perfekt båtsommar.

Ordförande Anders Bengtsson





**Välsorterad butik
för bilen och båten**

Hyr din släpvagn och tvätta bilen här!

Öppet vardagar 6-22 lördag-söndag 8-22
tel. 08-540 212 35

Välkommen till Preem Åkersberga



ÖSTERÅKERS KAPELLMAKERI

Håkan Jansson

Nyttillverkning och Reparationer

Kapell • Dynor • Sprayhoods

Besöksadress: Båthamnsvägen 4-6, 184 40 Åkersberga

Tel: 08-410 039 87 • Mobil: 0708-116 021

E-post: hakan.jansson@yahoo.se

EPOXYGRUNDMÅLNING

Dags att göra om grundarbetet? Vi hjälper dig! Vi utför bottensanering av miljöfarlig färg. Allt fler marinor och båtsällskap kräver att din båt uppnår de nya miljökraven om biocidfria bottenfärger. **Hör av dig till oss för offert!**

Varför bör du sanera och epoxibehandla din båt?

- Epoxigrunden skyddar din botten från att fukt skall tränga igenom och orsaka s.k plastpest.
- Biocidfärger innehåller hälso- och miljöfarliga ämnen.
- Allt fler marinor och båtsällskap har krav på att bottenfärgen ska vara miljövänlig och fri från biocid och TBT.

Vad gör vi?

1. Vi slipar bort den miljögiftiga färgen.
2. Vi epoxibehandlar båtens botten, vilket skyddar mot fuktintrång.
3. Vi applicerar en biocidfri färg som stärker och ger ett långvarigt skydd till din båt.
4. Båten får ett certifikat som bekräftar att båtens bottenfärg uppnår miljökraven.

Mobil. 076- 075 52 49

info@batsupport.se

www.batsupport.se



KALLELSE till ÅRSMÖTE 2021 24 MARS kl 19.00

Observera att eventuella motioner ska vara styrelsen tillhanda senast 30 dagar före mötet, det vill säga 22 februari 2021.

Mötet kommer att ske digitalt

är du intresserad att delta som rösträknare/
justeringsman eller mötesordförande vänligen
kontakta Valberedningens ordförande
valberedning@ext.tralhavetsbk.se

Dagordning

1. Fråga om mötet har utlysts på rätt sätt.
 2. Godkännande av fullmakter.
 3. Fastställande av dagordning.
 4. Val av ordförande samt sekreterare för mötet.
 5. Val av två justeringsmän, som jämte ordföranden skall justera mötesprotokollet, samt vara rösträknare.
 6. Styrelsens verksamhetsberättelse samt resultat- och balansräkningar för senaste verksamhetsåret. (Presentationen skall ske sektionsvis där den övergripande verksamheten inklusive resultat tydligt framgår.)
 7. Revisorernas berättelse över Styrelsens förvaltning under räkenskapsåret.
 8. Fråga om ansvarsfrihet för Styrelsen för den tid revisionen avser.
 9. Stadgefrågor.
 10. Fråga om bildande eller nedläggande av sektion.
 11. Val av:
 - Två övriga styrelseledamöter i Styrelsen för en tid av två år.
 - Sektionsstyrelser för en tid av två år.
 - Två revisorer jämte suppleanter för en tid av ett år. I detta val får inte Styrelsens ledamöter delta.
 - En av tre ledamöter i valberedningen för en tid av tre år. Den tidigast valda skall vara sammankallande.
 12. Behandling av förslag, som väckts av Styrelsen eller inlämnats till Styrelsen av sektionsstyrelse eller röstberättigad medlem senast 30 dagar före mötet.
 13. Övriga frågor. Fråga av ekonomisk natur får inte avgöras.
- Årsmötet avslutas.



KAMPANJ

Litiumbatterier

t.o.m. 2021-04-30



SlaveSea AB
Marin Elkraft och Elektronik

Vi på SlaveSea AB är återförsäljare för bland annat Mastervolt Sveriges produkter och kan därmed erbjuda ett förmånligt pris vid större inköp.

Alla priser är inklusive moms och inklusive frakt.

Tanken är att vi kommer med batterierna till er båtklubb/marina på en viss dag och då kan vi i samband med utlämnandet av batterier även diskutera hur det ser ut i just er båt avseende övrig utrustning. För att det för oss skall bli en vettig marginal på affären bör det vara minst 10 batterier.

Ni kommer få en faktura för era respektive batterier och denna skall vara betald antingen till BankGiro eller Swish innan batterierna lämnas ut. **Tag med betalningsbevis.**

En kontaktperson finns från klubben och denna person sammanställer vilka medlemmar som beställer batterier. Det går givetvis även bra att kontakta oss på SlaveSea.

Kontaktperson för TBK och Viggbyholms BK är:
Rolf Karlsson. mobil: 070-575 63 36, e-mejl: karlssonrolf@live.se

Kontaktperson hos SlaveSea AB är:
Olof Jederström. mobil: 070-288 41 81, e-mejl: contact@slavesea.se

Fyll i kontaktuppgifter och antal! Fota/scanna sidan och skicka ett mail till oss, eller riv ur sidan och skicka i så fall med posten till SlaveSea AB, Armborstvägen 19, 184 60 Åkersberga.

Alla MX Litiumbatterier är av typen Litium Järn Fosfat (LiFePO₄), alla har inbyggd BMS (Battery Management System) och inbyggd säkerhetsbrytare. Dock kan motors generator, laddaren och solcellsregulatorn behöva ses över eller bytas ut, kontakta oss så tittar vi på om och i så fall vilka övriga åtgärder som kan vara nödvändiga eller rekommenderade. Livslängden för ett MX Energy li-ion batteri är >2000 cykler (till 100% DoD) utan risk för nämnvärt slitage.



Båtklubb: _____

Namn: _____

Telefon: _____

E-mail: _____

	Fyll i antal	Mastervolts ordinarie rek. pris.	Pris vid beställning av minst 10st batterier.
MX12-60LI. MX Lithium 12volt 60Ah, 259x168x214mm, Vikt 8,8kg.		7 755 kr	5 786 kr
MX12-100LI. MX Lithium 12volt 100Ah, 330x173x220mm, Vikt 13,6kg		11 995 kr	8 950 kr
MXL2-400. MX Litium Power Start 40Ah 1200CCA, 240x174x190mm, 6,8kg		7 995 kr	5 965 kr
MX100-20. MX Litium Power Start 80Ah 1600CCA, 352x174x190mm, Vikt 10,0kg		12 995 kr	9 696 kr

SlaveSea, AB.
Org.nr: 556813-6500

Armborstvägen 19, 18460 Åkerberga
070-288 41 81, contact@slavesea.se
www.slavesea.se

BankGiro: 689-5155



Elskåp lastade i bilen.



Väderskydd till nya elskåp.



Ny huv till elskåp.

Nya väderskydd till elstolparna på varvet

Klubben har återkommande problem med att elen slås ut i vissa kvarter på varvsområdet. Det kommer in vatten i kablarna. Ett gäng glada medlemmar beslutade sig för att bygga nya större och mer väderskyddade huvar till våra elstolpar. Totalt finns det 50 st elstolpar på varvet.

Skivor beställdes och sågades av brädgården. Sedan skruvades alla huvar ihop i ett av killarnas båttält. Målningen gjordes sedan i klubbhuset.

Strax före jul fanns de nya större huvarna med väderskydd på plats. Stort tack till Håkan, Tommy, Claes, Paavo och Christer som gjorde detta möjligt!



Borttagning av gammalt elskåp.



Järnbitar till de nya elskåpen.



Moorsafe® för säkrare förankring

Made in Sweden

Använd kätting eller bojlina ca. 2 ggr. vattendjupet.

Moorsafe boj med rostfri ten

Moorflex ryckdämpare ökar säkerheten och minskar belastningen. Får ej släpa mot sjöbotten.

Flytboj vid bojlinan

SMART!

Vid belastning och sjögång lyfts Mooringen i framkant, men griptänderna i bakkant greppar alltid och gräver ner sig i sjöbotten.

Mooringens patenterade konstruktion, med griptänderna i bakkant, greppar alltid mot sjöbotten och gräver ner sig vid belastning och sjögång.

Mooringen, med griptänderna i bakkant, innebär att relativt kort kätting eller bojlina, ca.2 ggr. vattendjupet, kan användas vid bojförankring.

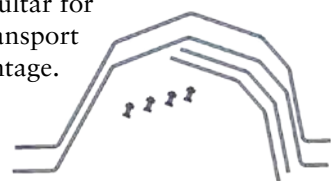
Mooringen, med griptänderna i bakkant, har upp till 4 gånger större hållkraft än andra förankringsringar som har griptänder i framkant.

Med Mooringen uppnås således önskad förankringskraft till betydligt lägre totalkostnad!

Patent - Copyright - Upphovsrätt - Designskydd

Av försäkringsbolag rekommenderade bojtyngder av betong vid fast förtöjning		Motsvarande vikt för Mooringar med griptänder i bakkant som kan gräva ner sig i sedimentbotten	Vid hårdare sedimentbotten rekommenderas att använda storleken större Mooring		Rek. Priser
Vikt på land (kg)	Vikt i sjön (kg)		Båt - deplacement i ton		Varmgalvade
			Skyddat läge	Utsatt läge	
350	200	Mooringen 25 kg	1 ton	0,2-0,5 ton	2000 Sek
500	300	Mooringen 40 kg	3 ton	1,0-1,5 ton	2800 Sek
850	500	Mooringen 55 kg	6 ton	2,0-3,0 ton	3700 Sek
1400	850	Mooringen 70 kg	10 ton	4,0-5,0 ton	4600 Sek
2000	1200	Mooringen 90 kg	10-20 ton	6-8 ton	5900 Sek

Mooringen levereras i 4 delar med 4 bultar för enkel transport och montage.



Mont. alt. 1 för boj- och bryggförankring vid olika bottenytter. (Bojlinan 2 ggr. vattendjupet.)

Även för svajbojar.



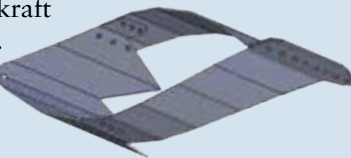
Mont. alt. 2 för bryggförankring vid mjuk sedimentbotten. Använd lina med Moorflex, eller kätting minst 3 ggr. vattendjupet.



Moorsafe ankare, överlägsen hållkraft även vid hårda sand- och lerbottnar.

Moorsafe 30kg Rek. pris Sek 5500
Moorsafe 70kg Rek. pris Sek 12000

Se video, www.moorsafe.com



För förankring av flytbryggor.

Moorflex ryckdämpare för lina och (kätting). Rekommenderas alltid vid utsatta lägen. Vikt 2,8 kg, fjädrar 500 mm, rek.pris 2800 kr.



Roslagens Marincenter AB, Moorsafe AB
Båthamnsvägen 1, SE-184 40 Åkersberga
Tel: +46 8 540 650 50 Mail: moorsafe@gmail.com
www.roslagens-marincenter.se | www.moorsafe.com

Köp våra effektiva förankringar hos din utvalda **WATSKI**-butik/skeppshandel, båthandlare eller bryggleverantör

Styrelsen informerar

Den här hösten har styrelsen fortsatt sitt arbete med att anpassa verksamheten till Covid-19. Det har främst handlat om att säkerställa att smittspridningen inte sker i de verksamheter vi har igång. Det har varit en anpassning kring torrsättning, bevakning och verksamheten kring och i klubbhuset. Det känns viktigt att även vi som båtklubb funderar på hur vi kan minska smittspridningen, vi har många medlemmar i riskgrupper.

Den nya hemsidan är igång och den känns både modern och härlig men den är framför allt mycket enklare att administrera.

Under våren tog vi beslut på att våra uthamnar endast är tillgänglig för medlemmar. Medlem får ha med sig en gäst. Vi tog detta beslut innan sommaren för att vi misstänkte att båtlivet skulle bli populärt på grund av Covid-19. Vi kan nu i efterhand konstatera att det var ett bra beslut, det var många medlemmar vid våra uthamnar.

Under sommaren var det också högt tryck på seglarskolan. Det var många fulla kurser och det fanns i vissa fall behov av extra kurser.

Vi planerade också för ett digitalt höstmöte. Vi testkörde först själva och konstaterade att vi nog kunde köra detta i skarpt läget. Det var mycket folk på höstmötet, trots att det hölls digitalt. Vi lärde oss lite på vägen och det kommer vi att ta med oss till årsmötet.

Självklart har vi också arbetat med olika miljöfrågor. Det kommer alltid att vara viktiga frågor för oss och vi kan alla

hjälpas åt att bli en mer miljömedveten klubb. Vi upptäcker en del medlemmar som byter bottenfärg på sin båt på varvet. Det finns speciella regler kring detta och det är viktigt att du läser på och kontaktar kansliet innan du börjar med ditt byte.

Ny hemsida – Trälhavetsbk.se

Tidningens fördel å andra sidan är att du enkelt får reda på nyheter och händelser men kom ihåg att informationen i denna tidning är minst en månad gammal. Förhoppningen är att den ändå ska vara trevlig att läsa. En bra kombo tycker vi!



MOBIL MARIN MOTOR SERVICE AB

Boat & Marine Engine Repairs

- Bensin o. dieselmotorer,
- Helservice • Vinterplatser

- Vi kommer till Er!

Byt ut din gamla Volvo Penta mot...



Service båt/bil 070-372 32 22 • Box 17, 184 21 Åkersberga
E-post: info@mobilmarin.com • www.mobilmarin.com



Varvsnytt

Det blir mest underhåll och inspektioner så här års.

För båtar som står med masten uppe gäller

Det blir ju ständigt fler som väljer att ställa upp sina båtar med masten uppe under vintern, och det är ju helt OK. Det man då behöver beakta är kraven på extra stöttor.

- vid båtlängd understigande 9.0 m: Vagga plus minst ett extra par stöttor
- vid båtlängd om 9.0 m eller mer: Vagga plus minst två extra par stöttor (ett par i för resp akter).

Något att ta hänsyn till om du går i dylika tankar. Vi kontrollerar även hur båtarna står uppställda under hösten och det är alltid ett antal båtar som behöver justera sin uppställning.

Vad gäller ovan nämnda extra stöttor så är tanken att de skall stötta upp båten, inte att båten är ett stöd för stötorna, så att de inte trillar omkull!

Kolla täckningen!

Så kom ju snön även i år. Då det började med snöblandat regn som övergick i snöfall medan temperaturen föll så fastnade allt på våra presenningar istället för att halka av.

Det gjorde att några båtar blev mindre bra täckta då presenningarna inte orkade med vikten. Så, med risk för att bli lite tjatig kan det vara en god ide att kontrollera båten, speciellt efter tjurigt väder.

Grindarna

Det har även varit en del problem med låsen vid bilgrinden, med nya skyddshuvar över låsen samt rengöring av desamma så hoppas vi nu att det ska fungera bättre.

För er som ändå har lite problem så kan det vara batteriet som är problemet. Lätt avhjälpt med ett batteribyte. Ta datorn till hjälp och sök på "batteribyte assa nyckel" så kan du titta på en 45 sekunder lång filmsnutt hur man går till väga. Klarar man att vårrusta sin båt så borde batteribytet inte ställa till allt för stora problem. Titta även på sidan 29 om hur du öppnar grindarna med mobilen.

Nya elskåp

Vi har fått nya skyddshuvar på elskåpen. Se mer på sidan 7.

Håll rent!

Det är viktigt att vi allesamman ser till att hålla rent på våra uppställningsplatser. Ta en titt under din båt och fundera på om det där ligger något som istället borde ligga i sopcontainern eller annan lämplig plats. Det är ju inte helt juste att vänta på att det skall blåsa in under grannbåtarna.

Varv



Varvssektionen informerar inför sjösättningen 2021

Sjösättningssäsongen närmar sig snabbt. Ett bra tips är att boka sjösättning redan nu, så är chansen större att du får en tid som passar dig.

Årets ordinarie bokningsbara dagar för sjösättning startar i år söndagen 18 april.

Årets sjösättningsdagar är:

Torsdag	Lördag	Söndag
		18/4
	24/4	25/4
	1/5	2/5
	8/5	9/5
13/5	15/5	16/5
20/5	22/5	23/5
	29/5	30/5

Bokning av sjösättningsdag

Bokning av sjösättning görs på klubbens hemsida, samtidigt som bokning av klubbarbete sker.

Som klubbarbete kan du välja mellan att vara behjälplig vid subliftarna, jobba i caféet eller en arbetsdag i någon av våra uthamnar. Tillgängliga arbeten finns på TBKs hemsida.

Närvaroanmälan

Vid sjösättning på förmiddagen skall de som har anmält sig för klubbarbete, anmäla sig vid slipfickan **kl. 07.45**. För eftermiddagspasset gäller anmälan vid slipfickan **kl. 12.15**. De som skall jobba i "Kafé Livbåten" går direkt till klubbhuset. De båtägare som skall sjösätta skall "pricka av sig" vid slipfickan **07.45** respektive **12.15**.

Båthus

För de som har båten i båthus/båtskjul så skall dessa vara så pass nedmonterade innan sjösättningen så att subliften kommer åt båten eller grannbåten utan svårighet. Av säkerhetsskäl skall medlemsarbetarna kunna jobba säkert runt subliften och föraren ska kunna ha överblick över båten.

Alternativt medlemsarbete

Som alternativ till traditionellt klubbarbete vid sjösättning kommer andra alternativ att anslås på klubbens hemsida. Man kan även, istället för att boka en halv dag på våren och en halvdag på hösten, välja en heldags arbete på endera våren eller hösten.

Övrig information

Övrig information kommer att anslås på klubbens hemsida. Fråga gärna oss funktionärer i gula hjälmar nere på varvsområdet om det är något ni undrar över eller om något är oklart. Vi finns där för Er under sjösättningsdagarna.

Vi ses på varvet!

Professionell båtvård som förenklar ditt båtägande

Polering & Vaxning
Bottenmålning
Invändig rekonditionering
Utvändig tvätt
Sanering motorrum
Teakbehandling
Plastskador
Kapell & Dynor

vertriebmarine.se
info@vmarine.se

Vertrieb Marine
Scandinavian yacht detailing

HÖJ PRESTANDAN PÅ DIN BÅTMOTOR

Förbättra bränslet med bensin- eller diesel Nectar.
Nectarna blandas med bränslet i tanken.

Diesel Nectar 0,5 liter 115:-

- Motverkar beväxning i tanken.
- Effektiv smörjning av spridare och insprutningspump.
- Höjer kvaliteten på dieseln.
- Höjer cetantalet (tändvilligheten) motverkar paraffinbeläggningar.

Bensin Nectar 0,5 liter 115:-

- Håller förgasare och insprutnings-systemet fritt från beläggningar.
- Tändstift och ventiler hålls rena.
- Sänker bensinförbrukningen och har positiv inverkan på avgaserna.
- Förbättrar kvaliteten på alla sorters bensin.

Olje Nectar 0,5 liter 218:-

- Kommer bäst till sin rätt i motorer som använder mineralolja.
- Ger en starkare oljefilm och minskad friktion.
- Förlänger livstiden på din motor.

Lubvision Super Lube 400 ml 125:-

- Är i dag det bästa universala smörj- och rostlösningsmedlet.
- Fantastiska egenskaper t.ex. som vid borrar och gängning i rostfritt.

Vi har naturligtvis fortfarande service och reservdelar till Iveco och Lombardini.

Båt & Maskintjänst Lennart Ivarsson

Sågvägen 24 S, 184 40 Åkersberga

Tel 08-540 877 30 · Mobil 070-719 63 86

info@batmaskintjanst.se · www.batmaskintjanst.se



Håll rent!



Vi måste alla hålla snyggt på varvsområdet. Du som har skräp runt båten måste städa bort det. Växter körs till skogen (västra delen av varvsområdet). Annat båtrelaterat bråte kan du slänga i containern intill klubbhuset. Tack på förhand!

Varvssektionen

BS Marin

Vi kommer till din båt!

Motorservice
Motorbyten
Drevservice
Bälgbyte
Dieselrening
Datadiagnos

Gps
Vhf
Peken
Badbryggor
Ankarspel
Bogpropellrar

08-400 206 63 info@bsmarin.se www.bsmarin.se

TANDHAVERI?

Hjälpen är nära:

Din TBK-tandläkare mitt i centrum.

Är du TBK-medlem:

första undersökningen 350 kr.

Dessutom: 10% rabatt på all behandling!

Välkommen.



Leg Tandläkare Lars Runstad

Storängstorget 19, Åkersberga. Tel 08-120 580 00

lars.runstad@gmail.com



Last & Grävmaskiner • Transporter

Containrar • Storsäck

Kranbilar • Mobilkranar

Jord, grus och bergkrossmaterial
levereras med:

- Lastbil – materialet tippas på hög.
- Kranbil med skopa – materialet skopas ut.
- Kranbil med materialet i storsäck
– säcken placeras "där Du vill".

Du kan även hämta material själv i Hakungekrossen.

Öppettider: Mån – Tors kl. 06:00 – 15:30

Fredagar kl. 06:00 – 15:00

Ring för mer information och prisuppgifter.

08-544 104 00

www.akersbergalbc.se



TBK:s lada på Lilla Kastet..

Vandring på Ingmarsö

Ett missöde med båten var egentligen anledningen till att jag under bästa semestertid blev liggande med båten på södra Ingmarsö och Erikssons båtbyggeri. Kanske man kan säga att det var tur i oturen att jag fick uppleva Ingmarsö. Kylvattenkröken hade blivit igensatt och släppte inte genom kylvattnet. Vinden uteblev denna vackra dag när jag var på hemväg från Kallskär. Nära vandrarhemmet på Jolpan ledsnade jag och ringde till varvet på södra Ingmarsö. Pär Eriksson svarade och jag framförde mitt problem.

—Jag kommer om en timme och bogserar dig till södra Ingmarsö, sa Per, och det var där min upptäckarglädje av Ingmarsö tog sin början.

Det var semestertid så jag misstänkte att reservdelarna till min Yanmarmotor skulle dröja. Det var på en fredag jag hamnade med s/y Woy hos Erikssons båtbyggeri på Södra Ingmarsö.

Jag beställer delarna på måndag, du ligger väl bra här, sa Per lite tröstande.

Vid den tidpunkten visste jag inte vilka möjligheter som stod framför mig. Jag demonterade avgaskröken och för det jobbet fick jag disponera varvets verkstad. Reserv-

delarna från Yanmars lager i Holland dröjde. Jag tog Waxholmsbolagets Roslagen och åkte hem via Vaxholm och sen buss till Åkersberga. Efter några dagar var jag tillbaka med m/s Sandhamn genom en vacker skärgård och med landstigning på Södra Ingmarsö. In på puben, en stor öl och en sillmacka. Gud va gott! Inga problem med att hålla ”virusavstånd” på en solig uteservering.



Öl och strömmingsmacka smakade bra på Ingmarsö pub.

Vad skulle jag göra nu? Delarna lät vänta på sig. Många hade pratat om strapatserna med att vandra till och från centralorten på Södra Ingmarsö. Där finns ju bland annat affär, restaurang och pub. Jag tänkte tillbaka på mina många vandringar på Gran Canaria. Det här, 10 km utan bergsbestigning är väl inget, tänkte jag. Jag hade gott om tid. Besök på Brottö/Ingmarsö hembygdsmuseum, skolan, träffade gamla bekantingar som exempelvis Per Oscar Eriksson, grundare av båtbyggarskolan på Ingmarsö, några vändor till Norra Ingmarsö brygga och Lurkan – ”ungdomsgården” – i skogsläntan nära Femsundet.

Vandringen till Lilla Kastet och tillbaka visade sig vara väl utmärkt och gick genom en vacker och omväxlande natur, delvis genom ett naturreservat. Först en bit på grusväg med passerande ”fyrhjulingar” ofta fullpackade med glada passagerare. Och så ibland en avstickare in i blåbärsskogen. Så till ortens allmänna badplats i Femsundet. Några gamla byggnader och vackra stränder vid Stora Kastet. Sedan såg jag äntligen målet, TBK:s Lilla Kastet. Där var det många båtar, några bekanta. Kossorna på bete från Idholmen passerades och de sedan några år tillbaka nya toaletterna. Ladan stod kvar och sedan dök det upp några bekanta att växla ord med. Efter några minuters vila och en underbar vandring tillbaka genom det vackra Ingmarsö var jag åter i båten Woy på Södra Ingmarsö.

Tänk vad mycket positivt det kan hända efter ett motorproblem som till en början kändes så bekymmersamt.

Text och foto: Pekka Karlsson



Ingmarsö skola.

Fortsättning på nästa sida ►



TBK:s populära uthamn, Lilla Kastet.



Stora Kastet passerar om man ska vandra till södra Ingmarsö.



Hembygds museet Ingmarsö



Korna från Idholmen har tagit plats på TBK:s före detta midsommaräng.



Här på Ingmarsö varv blev jag kvar i två veckor.



Kvarlämningar på TBK:s före detta midsommaräng nära Lill Kastet.



Lilla Kastet ligger inte långt från den vackra spången.



Båtbottenfärger

Under många år har det diskuterats om olika bottenfärger och deras miljöpåverkan och hur bra eller dåliga de är. Idag är det ett faktum att det ställs tuffare krav på båtägaren i största allmänhet. Det var lättare förr. I denna artikel ska jag försöka beskriva vad som gäller för just bottenfärger. Allt tuffare regler gäller numera också för toalettavfall och för borttagning av (giftig) bottenfärg. Till detta återkommer vi i senare nummer.

Allt tuffare krav

Det är med viss bävan jag skriver om bottenfärger. Jag är absolut ingen expert och ens knappt en glad amatör men fick frågan om jag ville skriva om ämnet och antog utmaningen. Alltid intressant men frustrerande att dyka ner i ett nytt område med en massa experter och tyckare; allt från "klimatförnekare" till "miljöfanatiker". Många tycker att reglerna är oklara, orättfärdiga och kanske till och med felaktiga. Texten bygger på information från kommunen, Transportstyrelsen, Kemikalieinspektionen och undersökningar samt lite stoff hämtat från olika nätforum.

Ansvar

Till att börja med kan man konstatera att det är du som båtägare som har ansvaret för din båt inklusive bottenfärgen. Eftersom våra vanliga bottenfärger idag räknas som bekämpningsmedel gäller miljöbalkens hänsynsregler. Hänsynsreglerna står i 2 kap. miljöbalken och omfattar bland annat kunskapskravet, försiktighetsprincipen och produktvalsprincipen (2–4 §§). Detta är vår lagstiftning och TBK, i egenskap av verksamhetsutövare, ansvarar för att säkerställa att kemikalier inte läcker ut till omgivningen, samt att otillåtna bottenfärger inte används på klubbens båtar. De regler som gäller för oss i TBK är de som gäller för ostkusten som är de näst tuffaste i Sverige. Har du båt som ligger i Mälaren hela sommaren får du inte använda någon form av giftfärg alls. På Västkusten får man använda färg med högre gifthalt.

Om man använder en (giftig) bottenfärg i strid mot villkoren, som finns att läsa i bekämpningsmedelsregistret hos Kemikalieinspektionen, begår man ett miljöbrott som kan få rättsliga påföljder. Du har antagligen redan skrivit på klubbens miljödokument. Man kan inte heller säga att man inte visste något eftersom du enligt lag har skyldighet att informera dig, så håll dig uppdaterad på bl.a. på klubbens hemsida då regler ändras.

Inse att reglerna finns och att de snarare kommer att skärpas än minskas framöver.

Fortsättning på nästa sida



Lite bakgrund

Vi har i alla tider målat botten med färg som gör att tulpaner, alger och liknande inte trivs där (i själva verket så tar färgen livet av de organismer som försöker fästa sig på skrovet). Tidigare använde man ganska giftiga färger men medvetenheten om att gifterna sprids i naturen och att antalet fritidsbåtar ökat kraftigt har medfört allt striktare krav på färgerna.

TBT

Ett av de mest kända organiska miljögifterna är TBT (Tributyltenn, en tennorganisk förening). Det är ett mycket giftigt ämne som påverkar många organismer även i låga halter. TBT är också giftigt för människan, eftersom det påverkar våra hormoner. Det har varit förbjudet sedan 1989 för fritidsbåtar. Sedan 2008 gäller totalförbud mot förekomst av bottenfärger som innehåller TBT på alla svenska fartyg, inte bara fritidsbåtar. Det är inte bara förbjudet att applicera bottenfärger som innehåller TBT, utan det får inte alls förekomma på skrovet. Misstänker du att du har det måste du ta bort det eller måla på ett spärrskikt, och det måste ske på ett godkänt tillvägagångssätt.

Koppar

1999 förbjöds kopparfärger på fritidsbåtar i Östersjön men sedan 2012 får bottenfärger med mindre kopparhalter användas igen. På västkusten, där påväxten på botten är mer frekvent, är färger med mer koppar fortfarande tillåtna.

Beväxningsprocessen

Beväxningsprocessen sker i flera steg. I det första steget bildas det en hinna av proteiner och kolhydrater längs skrovet. Denna hinna blir sedan grunden för kolonisering av mikroalger och bakterier. Därefter väljer större organismer som havstulpaner och makroalger att fästa sig.

Traditionella bottenfärger innehåller giftiga ämnen för att bekämpa påväxt. Som en negativ och naturlig konsekvens kan även andra organismer i vattenmiljön skadas. Även människor som badar eller vistas i närheten kan exponeras för giftiga ämnen. Därför är det viktigt att dessa ämnen inte släpps ut till mark och vatten. Man uppskattar att ungefär 80 % av gifterna i färgen läcker ut i vattnet och förgiftar våra vattendrag.

Varför måla botten?

Att vi använder giftfärger över huvud taget är ju förstas för att slippa havstulpaner och alger som ökar motståndet och därmed bränsleförbrukningen vilket är till nackdel för både plånbok och miljön. Som seglare vill man ju dessutom segla så fort man kan vare sig det är tävling eller ej.

Frågan är vilken typ av färg man ska välja om man nu måste måla botten. Eftersom båten mest ligger still vid bryggan större delen av sommarhalvåret så utsätts skrovet för allehanda smådjur som tycker det är en lugn och trevlig plats att växa på.

Hur ska jag som båtägare tänka då?

Alt 1. Ingen bottenfärg

Det bästa för miljön är väl att inte använda bottenfärg alls. För de som större delen av tiden har båten på en trailer eller en båtlift är det helt onödigt att måla botten.

Har du möjlighet att flera gånger per år köra båten genom en bottentvätt ser du till att havstulpaner, sjögräs etc inte får fäste.

Ytterligare ett alternativ är att använda bottenduk (passar förstås mindre flatbottnade båtar bäst), något vi i klubben testat på några av seglarskolans följebåtar.

Den stora fördelen är förstås att man slipper besväret med att måla botten varje vår (och att miljösamvetet mår bättre).

Måla botten

I huvudsak finns det två typer av bottenfärg (kallas även antifoulingfärg vilket ju fritt översatt betyder "antinedsmutningsfärg"):

– Biocider - kemiska som fungerar genom att de avger gifter.

– Biocidfria - de fysikaliska som bildar en yta där växter och djur inte får fäste.

Alt 2. Biocid (giftig) bottenfärg

Alla färger som anses som giftiga är ju ett sorts bekämpningsmedel och regleras av Kemikalieinspektionen. De färger som är godkända av Kemikalieinspektionen har ett registreringsnummer och uppgift om vilken behörighetsklass färgen tillhör. Produkter som är märkta med behörighetsklass 3 får användas av alla och det krävs ingen särskild yrkesutbildning. På Kemi.se finns lista på de bottenfärger med biocider som är godkända.

Alt 3. Biocidfri bottenfärg (Insjöfärg)

Eftersom dessa inte innehåller giftiga kemikalier så hantearas de inte under Kemikalieinspektionen.



Färgerna kan dessutom delas upp i mjuka och hårda:

Mjuka

Färgens bindemedel bryts ned i kontakt med vatten. Det sker en kontrollerad frisättning av biocider i takt med att färgen bryts ned. En nackdel med denna färg är att du inte bör (eller får) spola av skrovet med högttrycksvatt om du inte gör det på en spolplatta med rening (som TBK ännu inte har). Du kan av samma skäl inte heller använda borsttvätt i vattnet. Detta givet att det är en biocid färg. TBK har i dagsläget inte förbjudit mjuk färg, men avråder för användandet med anledning av att den kladdar ner sublimten vid torr och sjösättning.

Hårda

Färgen bryts inte ner utan vatten tränger in i färgen och biociderna vandrar igenom färgskiktet. Har man en snabbgående båt, en trailerbåt eller om man vill kunna polera botten så ytan blir superslät väljer man en hård bottenfärg. De kladdar inte heller när de blir blöta.

Silikonfärger

Färgen byggs upp av ett silikonskelett fyllt med silikonolja som skapar en glatt yta. Detta försvårar påväxt som gör att alger etc åker av när farten ökar. Om en silikonfärg ska anses miljövänlig eller ej kan man ju diskutera anser jag personligen. Kom i alla fall ihåg att Silikon är oerhört flyktigt och kan sprida sig och fastna i allt. Lackresultatet ombord kan därmed bli dåligt.

Andra färger

Nya bottenfärger kommer att lanseras löpande. En artikel påstår att man i en ny färg ersätter biocider med vegetabiliskt protein som sedan, genom att mikroorganismer äter av proteinet skapar ett syrefattigt skikt närmast skrovet där inga växter eller djur fastnar. Har inte hittat några belägg för att denna färg finns eller fungerar. Ett annat exempel är påståendet att man kan använda Cayennpeppar. Troligen en av många faktoider. För att det ska fungera måste man ha orimligt mycket Cayennpeppar för att få någon effekt.

Vad är då bäst?

Under letandet efter intressant information hittade jag en gymnasieuppsats av Jonna Forslund från 2019-20 "Undersökning av Bottenfärgers effektivitet och miljöpåverkan i Österåkers kommun" (finns på Svinninge Marinas hemsida).

Det finns förstås flera studier av olika bottenfärgers verkliga effekt. Den här studien valde jag eftersom den gjordes i vårt närområde och verkar inte vara sponsrad av någon tillverkare och såg ut att vara seriöst genomförd.

Studien visar på några intressanta resultat.

1. Påväxten skiljer sig mellan platserna där mätningen görs. Exempelvis mellan TBKs bryggor i Sättraviken (där jag ligger) respektive Runö. I Sättra blev det i allmänhet mer tulpanstillväxt och i Runö å andra sidan mer algväxtlighet. Slump eller beror det på olika surhetsgrader?

2. Bottenfärger utan biocider fick påhälsning av tulpaner (i olika grad) i större omfattning än biocidfärger. Intressant att notera att testplattan helt utan färg klarade sig bättre än med (giftfri) "miljöfärg".

3. När det gäller algstillväxten framkom ett liknande nedslående resultat. "Miljöfärgerna" klarade sig dåligt medan de godkända biocidfärgerna klarade sig bra. Här växte alger lika mycket på de omålade testplattorna som på de "miljövänliga".

4. De provplattor som målades med den mer giftiga "västkustfärgen" (alltså inte godkänd för ostkusten) visade sig inte vara särskilt mycket bättre än de för oss godkända biocidfärgerna.

5. Det var svårt att uttyda någon egentlig skillnad mellan hårda och mjuka (självpolerande) färger. Men Praktiskt Båtagande påstår att polerande färger generellt sett skyddar bättre mot påväxt.

6. Studien tittade även på sambandet mellan färgens pris och nyttan. De "miljövänliga" färgerna var generellt dyrare (och sämre).

I och med att Östersjön redan är förorenad är det viktigt att minska miljöbelastningen om vi vill ha kvar det rika skärgårdslivet. Övereffektiva biocidfärger belastar ekosystemet i onödan.

Min summering

Min egen sammanfattande uppfattning av allt detta är att om du kan undvika måla, så måla inte. Måste du av olika anledningar måla använd en godkänd biocid hård färg.

Havstulpaner

Dessa får ett eget kapitel eftersom dessa kan undvikas (utan giftfärg).

Havstulpanerna förökar sig ungefär två gånger per säsong.

Det är lättast att få bort havstulpanerna när de precis har satt sig fast på båten, men ännu inte har hunnit bilda hårda kalkskal. Det finns flera sätt att hålla på koll när det är dags att rensa båten från havstulpaner:

– Få sms-varning. Du kan anmäla dig till sms-tjänsten Havstulpanvarningen gratis, som rapporterar läget i din region. TBK är aktiva i havstulpanvarningen och mäter och rapporterar läget från alla våra bryggor regelbundet. Vi är skonade med väldigt begränsad förekomst av havstulpaner vid framförallt Runöhamn och Tuna, men även Sätterfjärden är forskonat från större förekomst.

– Gör en egen havstulpanvarnare som du hänger i vattnet vid din båtplats (se båtmiljö.se)

Det finns även tekniska lösningar som sänder ut ultraljud enligt artikel i Praktiskt Båtagande

Framtiden då

Det är troligt att vi kan förvänta oss ytterligare åtstramningar mot användning av biocidinhållande bottenfärger i framtiden och tillverkarna kommer sannolikt att erbjuda nya produkter som på lite sikt bör kunna erbjuda ett fungerande "miljövänligt" skydd utan skadliga gifter. Men tills framtiden är här måste vi värna vår mark och vårt vatten och hantera även godkända färger varsamt vid bottenarbeten så att vi inte släpper ut gifter i marken.

Gunnar Schrewelius

Våren 2021

Generellt för samtliga kurser
Anmälan görs via TBK hemsida/utbildning
Minst 6 deltagare krävs för att kursen ska genomföras.
Medlemmar har förtur till utbildningsplatserna. Om det finns platser kvar tre veckor innan kursstart finns möjlighet även för ickemedlemmar till ett något högre pris.
Plats: TBK klubbhus
Tid: kl.18.30 – ca 21.00.



Radar – Start 30 mars

För att kunna radarnavigera i trånga farvatten, angöra en kust och för att säkert ta dig hem i dimma krävs särskilda kunskaper och övning.

Vi behandlar radarns principer, handhavande, inställning och tolkning av radarbilden, metoder för radarnavigering, färdplanering och antikollision och genomför en praktisk övning, som också är en del i examinationen. En kurs för dig som redan har radar eller funderar på att skaffa. Radarn "ser" din omgivning, navigatören anger din position.

Förkunskaper motsvarande minst Förarintyg krävs.

Minimiålder 15 år rekommenderas

Kursledare: Leif Thedvall

Veckodag: tisdag

Kurstillfällen: 4 gånger + praktik och examination (uppehåll under påsklovet)

Pris: 1100 kr. inkl praktik men exklusive kursmaterial

Examination 500 kr plus ev 65 kr för intygsboken.

SRC-VHF – Start 19 april

Denna SRC/VHF-kurs kommer, efter examination, att leda fram till behörighet att använda VHF-telefon.

Kursledare: Leif Thedvall

Veckodag: Måndag

Kurstillfällen: 2 gånger + praktik och examination

Pris: 400 kr. exklusive kursmaterial

Examination 625 kr plus ev 65 kr för intygsboken.

Titta alltid
på hemsidan
för senaste nytt om
kurser och tider etc.

**Anmälan görs
via TBK hemsida
trahavetsbk.se**



Förarintygskurserna

På grund av Folkhälsomyndighetens rekommendationer gällande Covid-19 så kommer förarintygskurserna under våren 2021 att primärt hållas via webben. Mer detaljerad information kommer skickas ut till kursdeltagarna innan kursstart.

Tjejkurs i praktisk båthantering

Förhoppningsvis minskar restriktionerna senare i vår och vi kan hålla tjejkursen i praktisk båthantering som planerat i maj. Den består av ett teoripass i helgrupp och sedan praktiska båtövningar i mindre grupper. Minimiålder är 18 år och priset är 500 kr. Anmäl gärna intresse redan nu.

Hösten 2021

Kustskepparintyg – start 16 september

Lär dig hur man navigerar i mörker och på öppet vatten utan tidvatten, alltså främst Östersjön, Västkusten och Medelhavet! Dagens moderna sjökortsplottrar gör det lätt att ta sig fram under svåra siktförhållanden men det räcker inte! Som skeppare måste man själv kunna komma fram till den information elektroniken så snyggt presenterar på en skärm om tekniken av någon anledning inte fungerar.

Utöver detta har vi ett praktikpass i mörker där vi får träna på fyrnavigering mm.

Examen ger också behörighet att föra fritidsskepp d.v.s fartyg längre än 12 meter och bredare än 4 meter.

Lägst ålder för examination är att man fyller 15 år under året.

Förkunskaper: Förarintyg sedan minst en månad. Intyg om praktik krävs för examination.

Kursledare: Leif Thedvall

Veckodag: torsdagar

Utbildningstillfällen: 10 + praktik och examination

Pris: 1 250 kr. exklusive kursmaterial (800 kr för junior-medlemmar).

Praktikpass 200 kr

Examination 500 kr.

Godkända elever från höstens Kustskepparkurs

David Andersson	Rickard Stengård
Jens Lackman	Fredrik Olin
Mariana Lackman	Thomas Hedströmmer
Berndt Grundevik	Lennart Kågestam
Åse Ramström	Catharina Hemmings
Louise Roth	Lars Magnusson



Fartygsbefäl klass VIII – start i november

En kompletterande utbildning till Fartygsbefäl klass VIII ger behörighet för att yrkesmässigt (mot betalning) föra mindre fartyg inomskärs för transport av gods eller högst 12 passagerare.

Observera att vår utbildning bygger på att Du har kunskaper motsvarande Kustskepparintyg och Radarintyg samt ett relativt nytt SRC/VHF-certifikat (efter 2009) eller att Du läser in dessa parallellt för att kunna avlägga examen. För att avlägga examen krävs ett läkarintyg för sjöfolk (däck).

Utbildningen kommer att genomföras med en kurskväll per vecka under 15 veckor och beräknas vara klar i februari 2021.

Kursledare: Leif Thedvall

Veckodag: tisdagar

Utbildningstillfällen: 15 med uppehåll under skolornas lov.

Pris: 2 500 kr. exklusive kursmaterial (1 200 kr för junior-medlemmar).

Examinationen kostar ca 1500 kr.

Utbildningskommittén



TBK har många aktiva kappseglare och ett gäng välkända båtar på kappseglingssbanorna runt om i Sverige och även utomlands. Vi tänkte presentera lite olika båtar/besättningar och beskriva hur de planerar och tänker kring sin kappsegling.

Först ut i serien är Jonas Andersson på Stormtrooper.



Har man en gång mött Stormtrooper på sjön med hissad spinnaker kommer man ihåg båten och många är vi som blivit jagade av Stormtrooper på Trälhavet på onsdagsseglingarna. Men vem är skepparen? Kappseglingssektionen har pratat med Jonas Andersson som är skeppare på Stormtrooper, en av TBK's mest extrema kappseglingssbåtar.

Stormtrooper är en Farr 40 OD. Båten är 12,42 m lång, 5 ton tung med en segelyta på 100 kvm med stor och fock och en spinnaker på 160 kvm. Båten är byggd för kappsegling med spartansk inredning, men enligt Jonas går det att semestersegla även om ett djupgående på 2,6 m begränsar valet av naturhamnar.

Jonas köpte båten för drygt 8 år sedan, då det blev läge att fokusera mer på kappsegling än på familjesegling. Han är uppvuxen på sjön i familjens Lady Helmsman med en far som var aktiv kappseglare.

Stormtrooper köptes i Tyskland och efter hemtransport till Åkersberga samlade Jonas ihop ett gäng kompisar som gillade att segla och bildade ett team med ambitionen att träna en gång i veckan. Första stora tävlingen var ORCi EM i Sandhamn 2013 och teamet seglade sedan ORCi EM/VM under 5 år.

Det som driver Jonas är att ha kul och att utvecklas tillsammans. När nya teammedlemmar rekryteras är det viktigare att personen passar in i gänget än att den har gedigna seglingskunskaper. Det finns en så kallad "play book" som i detalj beskriver varje roll ombord och den omfattar tiden från ett par dagar innan tävling till själva seglingen. Allt är beskrivet, från vem som fyller på vattenflaskorna innan start till var fördäckare ska placera fötterna när spinnakern ska gippas. Alla ombord ska veta exakt vad de förväntas göra i varje manöver så att båten kan seglas tyst utan höga röster och kommandon.

Navigation, taktik, "routing" och datainsamling sker i dator under däck med hjälp av programmet Expedition och här finns mer att utveckla. På längre banor/havskappsegling är "routing" dvs välja den snabbaste vägen runt

banan i förhållande till kommande väder mycket viktigt och avgör ofta mer än ren båt fart. Under vinterhalvåret träffas teamet en gång i veckan och då försöker teamet utveckla sig bl a inom "routing" men även saker som regelkunskap, trim mm.

Planen för 2021 är en satsning mot ORCi VM som seglas i Tallin i augusti. Nya segel är en stor investering i år och en nyhet är att segla med ett team på 10 personer istället för tidigare 9 personer. Värsta konkurrenterna på VM är ett gäng X41:or och teamet har gjort analysen att det är bättre med lite större segelyta på bekostnad av ett lite högre måttetal. Vi får hoppas på högt tryck under VM med lite svagare vindar.

Teamet tränar på Trälhavet där de lägger ut en kryss/länsbana för manöverträning och under en säsong brukar det bli ca 150 gippar!

Det bästa med TBK enligt Jonas, är att det är en klubb med en bred satsning på många områden.

Att det finns en aktiv kappseglingssektion med flera klubb-tävlingar. Onsdagsseglingarna på Trälhavet är en riktig höjdare med många båtar på vattnet och även många åskådare på land. Även att det finns fina uthamnar att besöka.

Vilket är ditt starkaste kappseglingsminne?

Någon dråplig broachning vid målgången har inträffat... men det mest härresande kappseglingsminnet är från VM i Köpenhamn 2016. På väg in mot mål i 9 knops fart med Spinnakern hissad möter vi 30 båtar som precis har startat sitt race och kryssar på samma bana som oss. Teamet skriker "vi måste väja" vilket inte är helt lätt med 160 kvm spinnaker... Men tack och lov lyckas vi med det nästan omöjliga, att gå i mål utan att krocka. Det hade annars blivit väldigt dyrt...

Stort tack Jonas Andersson för en trevlig pratstund och att vi fick ta del av Stormtroopers planer för 2021. Vi önskar er ett stort lycka till på ORCi VM i Tallin!

Kappseglingssektionen



Kälö Höstkapp 2020, Mats Andersson med La Dolce Vita.



Kappseglingar

9 maj	TBK Viggan Open
22 maj	Våracet
19 juni	Örsholmen Race
21-22 augusti	Ingmarsö Race
25-26 september	Kälö Höstkapp

Onsdagsseglingar

Vår cup från mitten av maj t o m juni.

Höstcup under augusti – september.

TBK Viggan Open den 9 maj sker i samarbete med Viggbyholms Båtklubb.

Mer om seglingarna kan du läsa på TBK hemsida.

Väl mött!

Du som seglar Omega 36

Häng med på några av våra onsdagsseglingar eller på våra fyra seglingar ut i skärgården. Det vore kul om vi kunde bli några stycken. I klubben är vi många Omega 36. Har du frågor tveka ej att höra av dig till Kappseglingssektionen.

Omega 36 IA

Kappseglingssektionen.



Med S/Y Lady Ann till Västindien

Vi hade bestämt oss redan 2013, 2020 är vårt år; då seglar vi till Västindien tur och retur. Det skulle passa bra med barnens skolgång och med våra jobb. Sagt och gjort, vi köpte vår båt S/Y Lady Ann, en Hallberg Rassy 352 från 1980, hösten 2013 och började uppdatera henne för långsegling samt började spara undan pengar för att klara 14 månader till sjöss utan inkomst. Åren gick och S/Y Lady Ann blev mer och mer utrustad för långsegling och seglingskontot växte i den takt vi hade tänkt oss, allt gick enligt plan.

Förberedelser

Båten var i bra skick när vi köpte henne med bland annat bytt motor och uppdaterad elektronik, och vi fortsatte utrusta henne för långfärd. Innan avfärd var i princip allt utbytt på båten och vi hade lagt 1 200 000 SEK på båt, utrustning, försäkringar, segel och uppdateringar. Vi kände att när vi väl var iväg på vårt seglingsäventyr, så ville vi inte snåla utan känna att vi har råd med att gå på restaurang med kompisbåtar, gå på djungelpromenader med mera. Vi kunde ha kommit iväg tidigare än 2020 med mindre pengar i reskassan, men då hade det blivit mer spartanskt vilket vi inte ville. Vår budget för 14 månaders långsegling är ca 38000 SEK/ månad. Det ska räcka till allt; mat, hamnavgifter, restaurangbesök, nöjen, reparationer, reservdelar. Eftersom vi uppdaterat så mycket på båten innan avfärd hoppades vi på att inte så mycket skulle behöva repareras under resans gång. (I skrivande stund har båten hållit ihop väldigt bra och vi håller budget.)

Varje sommar innan avresa var vi ute minst sex veckor i sträck och seglade runt i Östersjön till Finland, Estland, Lettland, Tyskland, Danmark, Gotland och Sveriges kuster för att lära känna vår båt och träna på långa seglingsetapper. Kapten Lasse har seglat sedan barnsben medan Caroline började segla när hon träffade Lasse 2010. Inför avresan

hade vi båda gått på alla tänkbara kurser, samt deltagit vid seminarier och långseglarträffar för att bli redo inför vår långsegling. Båda har varit målmedvetna och beslutsamma under de sju år som vi planerat vår långsegling och vi kände oss varken nervösa eller oroliga inför den stundande långseglingen, utan kände oss väldigt väl förberedda. Som många har sagt innan oss, det svåra med långsegling är att komma iväg...

Corona

Så kom våren 2020. Vi hade börjat räkna ned dagarna till avfärd, men ett orosmoln dök upp; Corona. Via Oceanseglarklubbens avseglargrupp hade vi träffat Johannes och Agota på S/Y Malla som också skulle segla till Västindien. De sista avseglargruppsmötena ställdes in på grund av Corona och ersattes istället av digitala möten. På det sista digitala mötet frågade moderatorn vilka båtar som fortfarande skulle segla iväg enligt plan. Det visade sig att det bara var S/Y Lady Ann och S/Y Malla som tänkte segla iväg. Övriga båtar hade skjutit upp sina seglingsplaner. Därför kom det sig att vi hade tät kontakt med S/Y Malla månaderna innan avfärd. Frågorna snurrade i våra huvud och bollades mellan familjerna. Har vi tänkt rätt? Hur hyra ut hus? Kommer Europa vara öppet? Det var väldigt skönt att ha en annan seglarfamilj att diskutera med.

Äntligen iväg

I april tog vi slutligen ett beslut. Vi skulle segla iväg den 11/6 enligt planen. Vår bröllopsdag och dagen efter skolavslutningen. Vi meddelade båda våra arbetsgivare, som under hela våren varit förstående, stöttande och flexibla, hade vi ställt in skulle det inte vara några problem och skulle vi åka önskade de all lycka till och välkomna tillbaka. Vi färdigställde de sista förberedelserna och dagen för avsegling kom. En tapper skara kom och vinkade adjö i hemmahamnen i Trälhavets Båtklubb. Vår plan då var att segla söderut längs Sveriges kust och att, när Europa började öppna upp, lämna Sverige.

I slutet av juni hade vi kommit till Simrishamn och det hade blivit dags att lämna Sverige. Eftersom Danmark fortfarande var stängt för svenskar satte vi kurs mot Tyskland och Kiel. I Kielkanalen träffade vi på en holländare som undrade vad en svensk båt gjorde där? ”Ni får ju inte vara här, ni måste sitta i karantän”. Sedan berättade han att han själv precis varit och hämtat sin båt i Sverige och rimligen också borde sitta i karantän, men så var inte reglerna. Någon information om att svenska båtar skulle sitta i karantän fanns dock inte de tyska hamnar vi besökte, inte heller på Utrikesdepartementets hemsida i vare sig Sverige eller Tyskland och inte på andra webbsidor vi läste på. I de tyska gästhamnarna var alla väldigt trevliga och glada över att få ta emot svenska gästbåtar igen. Däremot hörde vi av andra svenska båtar att de i några tyska hamnar blivit informerade om att två veckors karantän gällde. Det verkade väldigt oklart vad som faktiskt var beslutat rent formellt i landet.

Seglingen fortsatte via Holland, Belgien, Frankrike, Spanien och Portugal. Överallt bemöttes vi med vänliga och hjälpsamma blickar. Ingen höjde ögonbrynet för att en svensk båt kom in i hamn. Alla länder hade olika regler vad gällde munskydd, men de allra flesta som använde munskydd gjorde det på fel sätt (återanvändning, förvaring på armbågen eller i fickan, av och på flera gånger, klia sig innanför munskyddet och så vidare). Det kändes som falsk säkerhet, men vi följde pliktskyldigast de lokala regler som gällde. Vi upplevde att det som var viktigast för oss var att hålla avstånd och tvätta händerna. Något vi givetvis fortsatt att göra under hela seglingen.

Seglingsmässigt var det inga problem att segla i Nordsjön, Engelska kanalen eller Atlanten. Tidvatten kollar idag enkelt upp i appar och man lär sig fort hur det fungerar. Väder och vind var med oss för det mesta. Vi låg inblåsta i Cuxhaven några dagar, men annars hade vi bra väder hela vägen ned till Kanarieöarna. När vi passerade Dover – Calais var både Lasse och Caroline vakna för att ha koll på all trafik som sägs passera där. Vi såg dock endast ett fartyg på hela natten...

Efter att vi hade korsat Biscaya utan några problem i slutet av juli, kom S/Y Malla ifatt oss i A Coruna. Sedan dess har vi hängt ihop söderut och besättningen på S/Y Malla (Johannes, Agota, Kevin och Felix) har blivit så mycket mer än bara vänner. Det är väldigt kul att ha sällskap av en annan (svensk) båt och det utgör en stor trygghetskänsla när man diskuterar båtproblem, Corona-regler, fortsatta seglingsplaner med mera.



Höjdpunkter på vägen: Galicien och Madeira

På seglingen söderut har vi passerat Galicien och Algarvekusten. I Galicien stannade vi länge och det ångar vi inte. Här pustade vi ut efter att ha ”stressat” ned för att hinna över Biscaya innan juli månad var över. Galicien har många fina mindre vikar, så kallade rior, med bra ankringsmöjligheter och fina vyer. Tyvärr var vattnet ganska kallt, bara 16 grader, vilket vi förstod var något under det normala även om vattnet vid Atlantkusten vanligtvis också är relativt kallt. Vi rekommenderar att inte missa naturreservatsöarna (Isla Cies och Isla Ons) som ligger utanför Vigo. Man måste söka tillstånd för att få ankra i området samt för att få gå iland på öarna och de är väl värda ett besök. I samband med att vi var i området samt efter att vi fortsatt söderut skedde flera attacker av späckhuggare mot segelbåtar. Det kändes givetvis obehagligt och vi är tacksamma att vi inte råkade ut för detta. Vi hade dagligen sällskap av delfiner, men såg inte till några späckhuggare.

Det var först på Algarvekusten som havstemperaturen steg över 20 gradersstreck. Vi lämnade Cascais (nära Lissabon) för att gå till Lagos på Portugals sydkust. Där trivdes vi väldigt bra även om det var väldigt ”turistigt”. Många engelsmän reser dit på semester eller har hus/lägenheter där och det märktes på det flertalet engelska pubar som fanns och de många engelska maträtter som restaurangerna serverade. Lagos bjöd på väldigt trevlig stämning, det fanns en bra marina, välsorterad båtillbehörsaffär, möjlighet att fylla på svenska gasolflaskor (några mil från Lagos), bra badtemperatur, pool i hamnområdet, välsorterad mataffär i hamnen, IKEA (också det några mil bort) och många svenskar boendes på båtar i hamnen. Så de nio dagarna vi tillbringade där flög iväg och vi trivdes väldigt bra.

I september lämnade vi Lagos och seglade mot Porto Santo. Det skulle bli vår längsta segling dithittills, 440nm. Väl framme i Porto Santo fick vi för första gången denna segling sitta i karantän, vilket innebar att vi inte fick gå iland innan vi fått resultatet från Corona PCR-testerna. Dessa togs i hamnområdet dagen efter ankomst och svaren kom inom 24 timmar. Ingen av oss var smittade så därefter var vi välkomna att röra oss fritt på Porto Santo och även på huvudön Madeira när vi senare kom dit. Madeira visade sig vara ett riktigt paradiset och en av seglingens höjdpunkter hittills med fina naturupplevelser och vandringsleder samt bra snorkling och varmt i vattnet. Madeira kan vi verkligen rekommendera och bör ej missas!



Kanarieöarna

Efter Madeira styrde vi vidare mot Kanarieöarna där vi besökte öarna La Palma, El Hierro, Teneriffa, La Gomera och Gran Canaria. Sammanfattningsvist kan vi säga att vi i efterhand hellre skulle ha lagt mer tid i Galicien, på Algarvekusten och Madeira istället för att ha seglat runt bland Kanarieöarna. Efter att vi hade besökt Madeira fick Kanarieöarna svårt att leva upp till våra förväntningar när det gällde fina naturupplevelser. Det är väldigt billigt att hyra bil på Madeira, Kanarieöarna och Portugal och vi hyrde bil på samtliga dessa platser, vilket verkligen underlättade när vi skulle på utflykter och även när vi skulle handla.

Barnen är utskrivna från skolan eftersom skolplikten upphör om man befinner sig mer än 6 månader utomlands. Vi vill givetvis inte att de kommer efter i skolan, så vi har köpt alla skolböcker för deras respektive årskurser och följer skolplanen. Vi har i princip skola ombord varje dag och har lektioner som knyter an lite till var vi befinner oss. Till exempel hade vi lektion om vulkaner innan vi besökte vulkanen Teide på Teneriffa och läser just nu om slaveriet på plantagen i Västindien.

ARC

Eftersom vi var anmälda till ARC, Atlantic Rally for Cruisers, som startar i Las Palmas var vi tvungna att säga hej då till våra vänner på S/Y Malla för ett tag. S/Y Malla skulle inte vara med i ARC och skulle därför istället starta sin atlantöverfart från Teneriffa. Anledningen till att vi anmälde oss till ARC var för den sociala aspekten; att träffa och umgås med andra långseglare som skulle över Atlanten samt att barnen skulle träffa andra långseglingarnas barn. På grund av Corona var alla sociala events inställda och alla föreläsningar/seminarium skedde istället digitalt. Det

hindrade dock inte besättningarna på de deltagande båtarna att umgås på bryggorna, även om vi alltid vägde in risken för Corona-smitta. Barnen hittade snabbt kompisar och vi märkte att både Albin (8 år) och Malin (6 år) lärde sig engelska väldigt snabbt när de umgicks med barn från andra länder, vilket kändes väldigt roligt.

Inför ARC hade vi fått information om att det troligtvis inte skulle bli så många sociala event i Las Palmas, men att ARC i stället skulle satsa på festligheter i Rodney Bay på Saint Lucia där man går i mål. Tyvärr ändrade Saint Lucia på reglerna så det blir inga festligheter här heller. Ska man ha festligheter i Corona-tider, kanske någon undrar? Ja, säger vi. Inför ARC-starten har alla båtars besättningar PCR-testats negativt. Alla båtar seglar över Atlanten och det tar ca 2-3,5 veckor för de deltagande båtarna. När inkubationstiden för Corona är två veckor känns det väldigt säkert med ett slutet sällskap som vill ha lite kul efter att ha korsat Atlanten. Samtliga besättningar har även PCR-testats efter ankomst. Samtidigt respekterar vi att det är svårt för ett land att ha särskilda regler för oss, som är gäster i landet. Det blev ändå en festlig prisutdelning i Rodney Bay på bryggan, med livemusik, karibisk dansuppvisning och många fina och roliga priser. Bland annat delades pris ut för största fisk, flest motortimmar och bästa ARC-anda. Vi fick faktiskt också ett pris; "The Philip Hitchcock Trophy" för Best Safety. Roligt!

Vad fick vi då ut av ARC? Det var kul att känna stämningen på bryggorna innan avfärd och att träffa andra långseglare; daglig väderinfo under överseglingen via mail till vår satellittelefon; två gratis Corona tester för hela besättningen; hjälp med ut-/in-klarering på Gran Canaria/St Lucia; garanterat inträde i Saint Lucia även om ön skulle vara i lock down när vi kom fram.

Atlantöverfarten

Seglingen över Atlanten tog oss 24 dygn, 2786 nm totalt, och gick väldigt bra. Första veckan hade vi bra vind och gjorde bra fart. Tyvärr hade vi svaga vindar resterande tid och fick ibland stötta med motor. Några småsaker gick sönder ombord, men inget allvarligt som vi inte kunde fixa själva. Oftast såg vi inte några andra båtar på flera dagar, varken med blotta ögat eller ens via AIS på plottern. Vaktpassen delade vi upp så att Caroline tog 19–02 och Lasse 02–09. Sen delade vi upp vaktpassen under dagtid efter dagsform. Detta fungerade väldigt bra för oss och vi kände oss utvilade. Från början hade vi kört vi 2–4 timmars pass på natten, men det fungerade dåligt då man knappt hann somna innan det var dags att ta ett vaktpass igen. Därför passade det tvådelade vaktsschemat mycket bättre, vi fick båda nästan en hel natts sömn och var pigga under dagen. Lasse är kapten ombord och tar alltid det slutgiltiga beslutet vad gäller båtens segelsättning, kursändring, säkerhet med mera. Dock så lyssnar Lasse alltid av med Caroline innan han tar sitt beslut. Vi har tydliga regler ombord; vakthavande får inte gå upp på däck om inte den andra vuxna är vaken, alla måste ha säkerhetssele på sig för att förhindra att någon faller överbord och barnen får endast vara i sittbrunnen och inte på däck under färd (med vissa undantag såsom att titta på delfiner eller hissa gästflagg, då med flytväst och minst en vuxen bredvid).

Vi har seglat via Europas kuster och öar, över Atlanten och nått det stora målet med vår segling; Karibien! Vi har längs vägen fått fina naturupplevelser, vänner för livet och oförglömliga minnen.

Vår S/Y Lady Ann har trots sina 40 år levererat dag efter dag och vi skulle aldrig drömma om att byta båt. Det märks att hon är byggd för oceansegling. Barnen är otroligt duktiga" båtbarn." Vi har nu bott på båten i sex månader och av den tiden har tre veckor varit konstant segling, över Atlanten. Barnen vande sig snabbt vid sitt nya rullande liv och inte en endaste gång klagat på atlantöverfartens vedermödor och bekymmer.

Hittills är vi väldigt nöjda med vår långsegling trots Corona-tider. Om vi nu kunde ha skickat ett meddelande till oss själva i våras när vi velade fram och tillbaka om vi skulle ge oss av, så skulle vi ha skrivit med stora bokstäver: "GÖR DET, SEGLA IVÅG ENLIGT PLAN". Har man kunskapen och sjövanan att kunna segla till Gotland kan man utföra en långsegling anser vi. Rent seglingsmässigt. Visst vågorna och avstånden är större, men svårare är det inte. Navigeringsmässigt är det enklare, nästan inga grund att ta hänsyn till vilket det finns massor av hemma i Östersjön!

Vill ni läsa mer om vår långsegling hänvisar vi till vår hemsida, www.sailingladyann.se där det finns en blogg och mycket annat.

Nu väntar 4,5 månad i Karibien med lata dagar, sol, bad och vänner innan vi åter styr yachten mot Europa och Sverige i slutet av april/början maj.

Hälsningar

Lasse, Carro, Albin och Malin ombord på S/Y Lady Ann

www.sailingladyann.se



VÄLKOMMEN

Vi är auktoriserade för Volvo Penta, Yamaha och Evinrude.
Vi är återförsäljare för Hansen Marine. Beställ på morgonen. Hämta på eftermiddagen.

Vi har komplett motor-/ drev-/ och plastverkstad.
Vi åker även ut till båtklubbar och hämtar drev/utombordare för rep/service/förvaring.

Vi har utökat våra vinterplatser med ca 100 platser.
Boka din plats redan nu, om du söker alternativ.
Vi täcker din båt med krympplast.
Sommar och vinterplatser på bevakat område.

Vi har butik med reservdelar och tillbehör till Volvo Penta och Yamaha.
Vi har även ett stort utbud av Garmins navigationsutrustning i butiken.

Letar du bra priser på säsongsvaor?
Då är det värt att besöka oss. Se prisexempel på batterier här nedan.



80 år
1937-2017



Björnhammarvarvet

**VOLVO
PENTA**

Medlem i
SweBoat

YAMAHA

Björnhammarvarvet AB. Björnhammarvägen 25. 184 94 Åkersberga.
Tele 08-540 271 10. Hemsida www.bjornhammarvarvet.se



TBK profilprodukter

Profilprodukterna finns att köpa på kansliet.

Har du inte möjlighet att komma under våra öppettider kan vi skicka varan. Endast porto tillkommer.

Ring 08-540 228 80 eller skriv till kansliet@tralhavetsbk.se

Keps, 120 kr. Snygg mörkblå keps i kraftig borstad bomull med vävd etikett och karborrespänne bak för justering av storlek.

Mössa, 140 kr. Sportig mössa i jersey-kvalité (92% bomull 8% spandex). Finns i vitt och marin-blått med TBK vimpel fram.

Vimpel, 100 kr

Klistermärke, 20 kr

Håll dig uppdaterad!
www.tralhavetsbk.se

Nya medlemmar

6327	Niklas Jonsson
6328	Johan Englund
6329	Ulf Dahlberg
6330	Karl Aigéus
36331	Emil Moberg
6332	Kjell Söderlind
6333	Louise Edgren
36334	Isak Widstrand
6335	Kjell Backlund
46335	Britt-Marie Backlund
6336	Bengt Wallin



Automatisk öppning av grinden

Vi har nu installerat ett system som gör att alla som har båt på inre varvet kan öppna motorgrinden genom att ringa ett telefonnummer och därmed slipper använda nyckeln.

Om du vill använda dig av detta, gå in på hemsidan och sök på "ansökan för öppning av varvsgrinden" och anmäl dig. När du sedan ringer – det speciella telefonnumret du får efter registrering – så öppnas grinden. Smidigt och bra.

Säkerhetssektionen

Träna hemma!

Kom igång med träningen inför nästa båtsäsong.

Med hjälp av PT Hemma kan du få ett individuellt träningsprogram, anpassat efter dina behov, som du enkelt utför hemma.

Gå in på pthemma.se/kontakt och gör en intresseanmälan idag.



PT Hemma utgår från Åkersberga. 070-867 07 13
Eventuell framkörningsavgift info@pthemma.se
tillkommer utanför Åkersberga www.pthemma.se



Drömmar du om en ny båt?

Välkommen till oss på ditt lokala bankkontor och berätta om dina båtdrömmar.

Hos oss hittar du alla banktjänster och ett äkta engagemang. Vi ser över din vardags-ekonomi och diskuterar nya lösningar.

Åkersberga Centrum
08-544 102 00

Handelsbanken

GÖR TBK:S SPORTSLIGA VERKSAMHET EN TJÄNST. FÖRSÄKRA DIN BÅT HOS ALANDIA.

NÄR DU FÖRSÄKRAR DIN BÅT HOS ALANDIA GÅR DET PENGAR TILLBAKA TILL KLUBBENS IDROTTLIGA & SPORTSLIGA VERKSAMHETER, DET VINNAR VI ALLA PÅ. RING OSS GÄRNA SÅ TAR VI FRAM EN OFFERT TILL DIN BÅT. KOM IHÅG ATT UPPGE DITT MEDLEMSNUMMER I TRÄLHAVETS BÅTKLUBB.

SOM NORDENS LEDANDE SJÖFÖRSÄKRARE VÄRDESÄTTER VI DIN BÅT LIKA HÖGT SOM DU. RING OSS PÅ 08-630 02 45 ELLER BESÖK ALANDIA.SE/BÅT. VI FINNS NÄRA DIG I VIGGBYHOLM. VÄLKOMMEN!



PÅ BÅTÄGARENS SIDA SEDAN 1938.

Moorsafe-ankare®

för säkrare och miljövänlig förankring



Moorsafe-ankare®

Det starkaste ankaret någonsin!

**The strongest anchor ever
Unique anchor design**

Moorsafe ankare, överlägsen hållkraft även vid hårda sand- och lerbottnar.

Moorsafe 30 kg. Rek. pris 5.500 kr
Moorsafe 72 kg. Rek. pris 12.000 kr

30 kg Moorsafe-ankare motsvarar förankring med 3 000 kg betongankare!

72 kg Moorsafe-ankare motsvarar förankring med 10 000 kg betongankare!

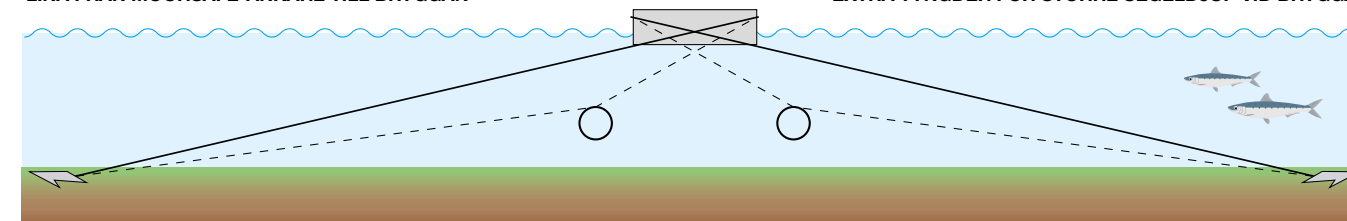


Se video och ankartester på www.moorsafe.com

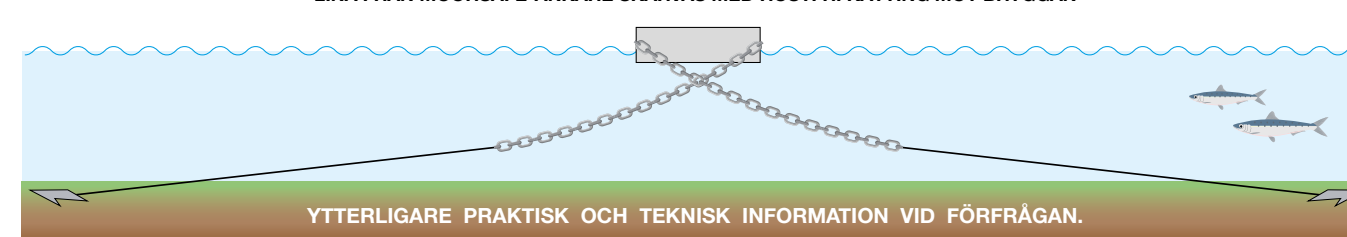
Moorsafe & linförankring med 20+ års livslängd ger ca 70% lägre kostnad och 80% mindre CO2 miljöbelastning, i jämförelse med traditionell förankring med betongankare och galvaniserad kätting som rostar sönder. Och dessutom blir du befriad från förankringsbekymmer och miljöskam.

LINA FRÅN MOORSAFE-ANKARE TILL BRYGGAN

EXTRA TYNGDER FÖR STÖRRE SEGELDJUP VID BRYGGAN



LINA FRÅN MOORSAFE-ANKARE SKARVAS MED ROSTFRI KÄTTING MOT BRYGGAN



YTTERLIGARE PRAKTISK OCH TEKNISK INFORMATION VID FÖRFRÅGAN.

Vi har allt som behövs för säker och miljövänlig förankring.

Roslagens Marincenter AB, Moorsafe AB

Båthamnsvägen 1, SE-184 40 Åkersberga
Tel: +46 8 540 650 50 Mail: moorsafe@gmail.com
www.roslagens-marincenter.se • www.moorsafe.com

Du kan även köpa våra effektiva förankringar hos din utvalda **WATSKI**-butik/skeppshandel, båthandlare eller bryggleverantör.



ROSLAGENS-MARINCENTER.se

600 m² båtillbehör, service och vinterförvaring

Moorsafe-ankare®

Unique anchor design
 The strongest anchor ever
 Det starkaste ankaret någonsin

30 kg Moorsafe-ankare motsvarar förankring med 3 000 kg betongankare!



Se video och ankartester på www.moorsafe.com

Moorsafe & införankring med 20+ års livslängd ger cirka 70% lägre kostnad och 80% mindre CO2 miljöbelastning i jämförelse med traditionell förankring med betongankare och galvaniserad kätting som rostar sönder. Och dessutom blir du befriad från förankringsbekymmer och miljöskam.



Båthamnsbutiken tel 08-540 212 10
kanotuthyrning@gmail.com

Vi har allt för din båt & fritid på sjön



Välkommen till oss med bil, båt eller tåg

BÅGSTAM BÅTSNICKERI
simon@bbsnickeri.se

Nyttillverkning och reparationer av
 • Kapell • Dynor • Sprayhoods
 ÖSTERÅKERS KAPELLMAKERI
 Håkan Jansson • 070- 811 60 21 • info@osterakerskapellmakeri.se

JETfloat
 INTERNATIONAL
www.jetfloat.nu

Båthamns Butiken

För ett enklare sjöliv

Öppet alla dagar – hela sommaren
 Vard 9-18
 Lörd-Sönd 10-15



In & Utlämnning för:

Gransegel
www.gransegel.se



Båtillbehör, El-Utombordare och Inombordare, Rib & Gummibåtar, Kanot-, kajak- och båtuthyrning, Presentartiklar.
 Solceller och vindsnurror till båt och stuga. Motorservice, Elservice, Installationer, Reparationer och mycket mer..
www.bathamnsbutiken.se Båthamnsvägen 6 Åkersberga Tel: 08-540 212 10

Öppettider under vinter-
 säsongen enligt hemsidan.

