

## Summering av teknikträff november 2014

### Toalett/hålltank

Diverse lösningar diskuterades.

Det jag tog med mig (vilket förstås kan vara missuppfattat) var att i och med kravet på sugtömning från och med årsskiftet krävs hålltank.

Viktigt är att slangarna är av god diffusionssäker kvalitet. Att slangarna är dåliga testas lättast genom att hålla om slangen hårt och gnugga/vrida ett tag. Efteråt ska handen inte lukta annat än möjligen gummi/plast.

Viktigt är att tankens luftnings slang är armerad och ej kan sugas ihop vid sugtömning, I så fall kan tanken deformeras.

En bra sammanfattning finns här:

<http://www.vastkustkretsen.se/pmwiki/uploads/Teknik/TEK-halltank.pdf>

### Rullmast

Leif Krus och Sven Klint Bergh berättade om sina erfarenheter från att ha bytt till rullmast. Förutom kostnaden fans enligt dem bara fördelar. De upplever inte att båten tappat fart, däremot en stor skillnad i hanteringen av storseglet. Med långa stående lattor kan man idag få en bra utbyggnad av akterrundan. Leif och Sven finns i matrikeln, kontakta dem gärna om du går i rullmast tankar.

### Code 0

Spännande segel, mellanting mellan lättvinds genua och gennaker.

Se upp med inmätning, se Göran Haglunds kommentar nedan.

*"Ska man segla SRS utan SRS-mätbrev är det vår klassregel som gäller, där de kritiska delarna är halvbredden och materialet. Halvbredden ska vara minst 65 % av underliklikslängden och materialet ska vara i vävd duk av polyester eller polyamid för att det ska vara en gennaker = undanvindssegel. Är halvbredden mindre än 65 % och/eller duken laminerad/i annat material så är det inte en gennaker och därmed inte ett undanvindssegel enligt SRS. En "code" som inte uppfyller klassregelns definition*

*på gennaker får överhuvudtaget inte användas vid SRS-segling utan SRS-mätbrev. Så om man inte skaffar sig ett sådant får seglet lämnas iland.*

*Om man skaffar ett SRS-mätbrev kan man däremot använda/mäta in seglet men om det inte är en gennaker = undanvindssegel enligt klassregelns definition så kommer det inte heller att räknas som det i SRS-mätbrevet utan detta segel kommer att räknas som ett försegel (genua) och höja SRS-talet i enlighet med detta.”*

En diskussion började om huruvida det var nödvändigt med ett block i fallhornet och dubbelt fall för att förhindra medvridning. Med stor sannolikhet har båda varianterna provats till nästa teknikträff.

### **AIS (Automatic Identification System)**

Efter att i somras upprepade gånger har råkat ut för tät dimma – den senaste gången i trafikkorridoren mitt i Ålands hav under kappsegling mellan Mariehamn och Furusund och med tutande lastbåtar på okänt avstånd och riktning – så beslöt jag mig i höstas för att installera AIS i båten. AIS är ett system som gör att man både kan se och synas även om sikten är nedsatt eller obefintlig. AIS beskrivs på följande sätt på Wikipedia:

*”**AIS** (Automatic Identification System) är ett system som gör det möjligt att identifiera ett fartyg och följa dess rörelser från andra fartyg och från fartygstrafikservicens kontrollrum. Systemet bygger på att varje fartyg regelbundet skickar ut informationen på en digital radiokanal.*

*Alla fartyg med bruttodräktighet över 300 som omfattas av SOLAS-konventionen och går i internationell trafik bör vara försedda med AIS-transpondrar. I inre fart är övergångstiden längre. Även bland annat räddningshelikoptrar, oljeplattformar och fyrar kan i vissa fall vara utrustade med AIS-transpondrar.*

*Förenklat kan AIS beskrivas så här. AIS-transpondern i ett fartyg samlar regelbundet information om det egna skeppets position, hastighet, kurs, destination med mera från övrig elektronisk navigationsutrustning. Viss information, såsom namn, bredd och längd, programmeras i AIS-transpondern manuellt. All denna info formateras sedan in i datapaket som sänds ut via VHF-radio, vanligen på dedikerade kanaler. Andra fartyg inom VHF-räckvidd utrustade med AIS-mottagare kan sedan ta emot radiosignalerna, avkoda dem och presentera informationen i sin egen navigationsutrustning.”*

AIS finns i två varianter – en med enbart mottagare och en som både tar emot och sänder AIS-sigaler. Den som bara tar emot och gör att man kan se andra båtar med sändande AIS (däribland i

princip all yrkestrafik) på GPS-plottern är relativt billig och går att få tag på för ca 2 000 kr. Nackdelen med den är naturligtvis att man bara ser men inte själv syns. En AIS som både sänder och tar emot kostar ca 7 000 – 8 000 kr.

Jag köpte en AIS som både sänder och tar emot från True Heading. Eftersom jag redan hade en väl fungerande VHF-anläggning med antenn i masttoppen så köpte jag en med inbyggd antensplitter så jag kunde utnyttja den befintliga VHF-antennen. Priset på den ligger på ca 7 500 kr och satsen består av huvudenhet, GPS-antenn, sladdar till VHF- och GPS-antenner samt till GPS-plotter och strömförsörjning. Dessutom följer det med en USB-kabel för programmering från dator samt en CD-skiva.



Själva installationen – när man väl bestämt sig för var man vill placera huvudenheten – bör inte vålla några större problem. På CD-skivan och på True Headings hemsida finns beskrivningar över hur man kopplar in enheten mot de flesta förekommande plottrar och de inställningar man bör göra på plottern. När installationen är klar så ska enheten programmeras från en dator ansluten till Internet med data om båten som typ av fartyg (pleasure craft), namn, VHF-anrop m.m. samt framförallt MMSI-numret man fått från Post- och Telestyrelsen (PTS) i samband med att man sökte VHF-licens. MMSI-numret kan bara programmeras in en gång så det är viktigt att det blir rätt från början. Själva innehavet av AIS:en ska för övrigt anmälas till PTS på blankett som kan skrivas ut från CD:n. Om man glömt sitt MMSI-nummer så är det bara att fråga PTS om detta – de svarar med vändande E-post!

När jag själv installerat och programmerat AIS:en så fungerade allt perfekt på laptopen. Efter att ha ropat upp Stockholm Radio på VHF fick jag bekräftat att jag "syntes" och jag såg en massa andra båtar som hade AIS – men tyvärr bara på datorn och inte på plottern. Kollade alla ledningsdragningar och portinställningar utan att hitta några fel. Efter åtskilliga timmar och på väg att ge upp så hittade jag att det i en meny som jag inte sett tidigare på min Garmin 720 fanns inställning för "Visa AIS-

objekt" som naturligtvis var markerad med "Nej". Efter ändring till "Ja" så fungerade sen allt och jag är både sedd och kan se!

Att tänka på just vid installation i en Omega 42 är att den är så lång så att om man vill ha GPS-antennen sittande på pulpiten i aktern (och AIS-enheten i ruffen) så räcker inte den medlevererade sladden på 5 meter utan man måste beställa en längre på 10 meter. Ett pulpitfäste måste också köpas då fästen som följer med är för däcksmontage.

Förutom den uppenbara säkerhetsaspekten med att se och synas i dålig sikt så är det också väldigt roligt att på sin plotter kunna följa seglarkompisar som också har AIS – både på kappsegling (som ÅF Inshore Race t.ex.) och vid semestersegling. Det går också bra att följa AIS-båtar på dator, surfplatta eller smatphone via t.ex. [www.marinetraffic.com/se](http://www.marinetraffic.com/se). Förutom båtdata så ser man där också såväl kurs som fart.

## **Installation av mobilt bredband**

*Olle Lod*

*SWE 304*

*Melodi*

Jag installerade mobilt bredband ombord till sommaren 2014. Jag fastnade för Net1 som leverantör då de hävdade att genom att utnyttja det "gamla" mobilnätet NMT 450 så hade de en överlägsen täckning utefter kusten (t.ex. hela vägen till Gotland utan avbrott). Detsamma skulle gälla även i fjälltrakterna. Inget av detta har jag emellertid testat, men hört från annat håll att det nog förhåller sig så. Tyvärr har man ingen variant på abonnemanget, som att bara behöva betala när man vill använda det på sommaren, utan får vackert betala 12 månader om året för lyxen/bekvämligheten att ha bredband ombord. Självtar jag med mig det till vårt sommarställe för att även nyttja det där (alltid några veckor till). Abonnemang finns från 79 kr/mån för 1 GB. Jag tycker kanske att bredbandet är lite segt jämfört med hemma, men vem har, å andra sidan, bråttom på semestern.

Installationen är synnerligen enkel. Modemet är mindre än en liten mobiltelefon och behöver ett 12 V uttag. Det är egentligen allt. Som tillbehör finns en antenn med 20 m kabel (695: -), vilken kanske behövs på väg till Gotland. Batteritiden anges till 2-8 tim. – min erfarenhet är kanske snarare 2-4 tim. utan strömtillförsel.

Jag drog fram 12 V till ett skåp dit jag också drog antennkabeln. Modemet fäster jag på skottet med kardborreband (enkelt att lossa och ta med någon annan stans). För att spara ström ombord skall jag installera en strömbrytare för att stänga av när jag inte nyttjar modemmet.

Mer information hittar man på hemsidan: [net1.se](http://net1.se)