

Trin 5: Indretning, udstyr og påklædning

Nu har du den nødvendige basisviden til at gå på jagt efter din drømmebåd på nettet, bådudstillinger og ved besøg hos bådforhandlerne.

Når man kigger på en båds størrelse, skal man huske på, at en 2 til 3 fod længere båd, svarende til ½ til 1 meter, betyder kolossalt meget for bådens rummelighed.

Forskellen er i praksis meget større, end tallene umiddelbart antyder, for 1 ekstra meter på det bredeste sted midt på en båd kan nærmest give en ekstra kahyt.

Bare 10 cm ekstra i bådens bredde kan ligeledes gøre en stor forskel for den indvendige rummelighed. Prøv selv at vurdere det, når du er på bådudstilling.

Især tursejleren glæde af en tung og dermed typisk lidt større båd. Den kan medføre passende mængder ferskvand, brændstof, proviant og grej.

Desuden vil en tung båd have mere rolige bevægelser til søs, simpelt hen fordi den større masse er sværere at sætte i svingning.

Gode store stuverum kan man ikke få nok af. Der skal gerne være plads til ekstra sejl, cykler, vandlegetøj og måske dykkerudstyr af forskellig slags.

Mange større både har to toiletrum, men hvor ofte har man brug for det? Er pladsen ikke bedre givet ud til lidt større salon? Eller en lidt mere komfortabel owners cabin? Eller til netop mere stuveplads, så der også er plads til ungernes Gameboy, videofilm, badedyr, mad, vin, øl og spiritus til en 3 ugers ferie?

Mens vi er ved toilet og bad, så vil man i praksis mange gange være mere glad for

en bruser med varmt og koldt vand på agterdækket, i stedet for at stå i et trangt bruserum, der er klemt ind i toiletrummet. I det følgende kan du læse lidt om, hvad man kan overveje i forbindelse med de enkelte opholdsområder i en båd.

Der er naturligvis masser af muligheder for at vælge lige den indretning af båden, der tilfredsstiller dine ønsker og behov.

1. Er det nemt at komme til og fra borde?
2. Kan vi være i cockpittet?
3. Hvordan kan vi sove?
4. Hvad med mad og bad?
5. Er der plads til vores grej?

Til og fra borde

Enhver sejltur i din nye båd starter med at du skal gå ombord. Mange europæiske og amerikanske både er bygget til at agterenden ligger ind til broen. Men i Skandinavien lægger vi næsten altid stævnen ind mod broen for at kunne opholde os mest ugenert i cockpittet.

Når værftet har tænkt, at båden skal ligge med agterenden ind mod broen, er den næsten altid forsynet med en høj, udelt forpulpit, hvilket gør det vanskeligt at gå til og fra borde, når båden lægges med stævnen ind mod broen.

På Skandinaviske både vil forpulpitten

så godt som altid være delt, så det er let at gå til og fra borde, når stævnen ligger ind mod broen. Du bør bede forhandleren om at få en delt forpulpit med i prisen, hvis den ikke er det.

Mindre både er også lette og smalle. Det betyder, at båden vipper, når man går på siden, et fænomen der er mere udtalt på motorbåde end på sejlbåde, der jo har kølen og masten som balancestænger.

Jo større og bredere båd er, jo mere stabil er den at gå på. Men bredden på sidedækket skal også være i orden, gerne 20-25 cm hvis det skal være behageligt at gå langs siden af båden.

I mindre og smallere motorbåde går man ofte ind på midten og åbner en del af forruden, hvorfra der er trappetrin ned i cockpittet.

Du skal også være opmærksom på at mange broer i danske lystbådehavne er lave. Det er godt når man har en lille båd, men der kan være meget langt ned, hvis du kommer sejlen i en større båd.

Her kan det være en fordel at få installeret en stævnstige, der kan slås ned til broen.

Alternativt kan man medbringe en lille trappestige eller skammel, der kan placeres på broen, men så skal første mand, der skal i land med fortøjningerne være temmelig adræt. Alternativt kan man lægge agterenden ind mod broen.

Husk flaget og brug det korrekt

Foruden Søværnet er danske sejlere de eneste, der må føre det nationale splitflag, orlogsflaget. Så det skal absolut med på din udstyrsliste til båden.

Et flag og et flagspil er nemlig ikke altid standardudstyr, der automatisk følger med båden.

Orlogsflaget ligner splitflaget, blot med en mere dybrød farve (helt præcist hedder farven pantone u193). Lystsejlernes flag skal bære bogstaverne YF (Yachtflag), D.F.f.R. (Dansk Forening for Rosport) eller D.K.F. (Dansk Kano og Kajak Forbund). Bogstaverne skal være placeret i øverste stangfelt.

Til søs gælder de samme regler for yachtflaget som for nationalflaget. Desuden er det kutyme, at flaget er hejst ved anløb eller afgang.

Det tages normalt ind ved solnedgang og sættes om morgenen, når besætningen er vågen.

Ved besøg i udlandet, kan værtsnationens flag bruges som "gæsteflag". Det må ikke være større end nationalflaget, og det placeres normalt under styrbords saling på en sejlbåd og en lignende placering på en motorbåd.

De særlige regler, der gælder for brugen af Dannebrog til søs, kan du finde i Dansk Sejlunions pjeces, "Sådan bør man bruge Dannebrog til søs".

Reglerne for at bruge flaget skal i øvrigt altid følge reglerne i det land, som skibet er indregistreret i.

Over dæk

På dækket og i cockpittet opholder man sig mest.

Derfor er det vigtigt at du befinder dig godt her, og at områderne opfylder de krav du har til at kunne sejle båden under alle forhold, samt komme rundt på dækket og på siderne af båden, når der skal ordnes sejl, sættes fendere og kastes fortøjninger.

Der skal være mulighed for læ, når det er koldt, regnfuldt og blæsende, og der skal være mulighed for at sidde åbent, når solen stråler fra en skyfri himmel.

Cockpit

Det er i cockpittet sejlerlivet leves. Det er dejligt at være ude, når man sejler, og når man ligger i havn eller for anker, er det i cockpittet man nyder vejret og livet i havnen eller på vandet omkring én.

Derfor er det vigtigt, at cockpittet lever op til dine forventninger. Der skal gerne være plads til at invitere gæster om bord, til at spise, måske også mulighed for at invitere et par gæster på frokost eller middag. Derfor skal du være sikker på, at cockpitbordet og siddemulighederne omkring bordet passer til det antal mennesker der normalt vil være med om bord.

Det kan evt. være der er mulighed for at rigge et par ekstra pladser til på en nem måde. Det giver skår i glæden, hvis nogen må sidde akavet langt væk fra bordet mens der spises og drikkes.

Der skal være plads til at sole sig, hvilket jo kræver en vis længde af cockpitbænkene, hvis du skal kunne ligge behageligt udstrakt.

En eftermiddagslur i cockpittet vil helt sikkert blive en god vane, hvis bænkene tillader det.

Der må meget gerne være nem adgang til en badeplatform, så man kan hoppe direkte i vandet fra båden og kravle denne vej op igen ad en indbygget stige. Det skal også være nemt at gå på dækket direkte fra cockpittet.

I motorbåde er der generelt en styreplads længst fremme i cockpittet, måske med plads til en eller flere passagerer.

Det er praktisk hvis styrepladsen er indrettet, så båden er lige nem at styre, uanset om du står op eller sidder ned.

En stående position giver dig langt bedre overblik over båden ved snævre havnemåner.

I mindre motorbåde er det en god idé, hvis styrestolen kan drejes rundt og udgøre en del af en siddegruppe i cockpittet.

I midten af cockpittet er der oftest en siddegruppe med et passende bord. Ofte kan bordet sænkes ned, så hele arealet kan laves til en kæmpe solseng.

I større motorbåde kan der være afsat plads til et pantry eller en bar i cockpittet og måske endda en indbygget grill.

Et ekstra køleskab i cockpittet finder vej til stadig flere motorbåde. Måske har det endda en indbygget ismaskine til de kølige drinks.

Agterude i cockpittet er der som regel adgang til en badeplatform. På nye både er der tendens til at lave badeplatformen stadig større.

Ofte er der plads til at ligge eller sidde og nyde solen sammen med vennerne med en drink i hånden. Samtidig er man i direkte kontakt med dem, der er hoppet i vandet og svømmer rundt om båden.



Cockpittet i Nordkapp 610 Comtesse har en god agterbænk. Førerstolen kan drejes væk fra rattet og indgå i en hyggelig sofagruppe omkring cockpitbordet. Selv om båden kun 6,1 meter lang kan der godt gøres plads til et rummeligt og anvendeligt cockpit.



Sunseeker Portofino 47 byder på et overdådigt cockpit med stort pantry som supplement til det endnu større pantry under dæk.



Instrumentpanelet i en motorbåd, her en Gobbli, bliver hurtigt kompliceret at se på. Her er elektronisk regulerede gashåndtag til to motorer, motorinstrumenter til to motorer, joystick til bovpropel, magnetkompass mm. Den tomme plads til venstre for rattet passer lige til en stor kortplotter, noget der ikke er standardudstyr, når du handler båd.



Nimbus coupe har bag ved salonen et agterdæk med faste bænke og bord. Fra agterdækket er der udgang til badeplatformen.

I coupé både er cockpittet en del af salonen, og bag ved denne er der et åbent agterdæk, som regel umøbleret på mindre coupé både.

Herfra er der udgang til badeplatformen. På det åbne agterdæk er der til gengæld plads til at stille 2 - 4 magelige klapstole og med et klapbord kan man nærmest skabe sig en altan med havudsigt.

I flybridge både er der sådan set to cockpitter, nemlig en styreplads i tilknytning til salonen, og en styreplads på flybridgen. Flybridgen er indrettet med et eller flere sæder ved styrepladsen, ofte kan de drejes rundt og udgøre en del af et sofagrupperangement. Sofaerne kan ofte lægges ned til en stor solseng. Bag ved salonen er der som på coupé både et agterdæk, der enten er umøbleret eller møbleret med en sofa.

Til de rigtig fine både hører der flotte teakstole og et teakbord med bådens fabrikkat indgraveret.



Den polske Galeon 330 flybridge har et åbent, umøbleret agterdæk bag dæksalonen. Her kan du selv møblere med dine yndlingsklapstole og klapbord. Fra agterdækket er der udgang til badeplatformen. Kravler du op på flybridgen er der styreplads, U-sofa og bord. U-sofaen er stor nok til at solbade. Fordækket er så fladt, at det er muligt at lægge hynder ud og solbade her. Denne opbygning giver mulighed for at mange mennesker kan hygge sig ugenert i bådens forskellige afsnit.

I sejlbåde er der generelt en rorpind eller et stort rat helt agterude for enden af cockpitet.

Det er en fordel, hvis rattet kan drejes eller klappes sammen, så man let og ubesværet kommer rundt om styrekonsollen og ud på badeplatformen.

I større sejlbåde er rorpinden altid erstattet af et rat, ofte to, hvis bådens størrelse vokser over 40 fod.

I cockpitet er der monteret faste cockpitbænke med låger, så der er gode stuvrum nedeunder.

Cockpitbordet i en sejlbåd kan i de fleste tilfælde klappes ned eller stuves væk, så det ikke er i vejen, når der skal arbejdes med fald og skøder.



Cockpittet i Hanse 315 ligger som på de fleste sejlbåde placeret helt agterude. Herfra er der adgang til en badeplatform. På langt de fleste sejlbåde er skøder og fald ført tilbage til cockpitet, så båden kan sejles af en enkelt person. Til forskel fra motorbåde har sejlbåde "hårde" bænke, så det kræver nogle løse hyn-der hvis du skal sidde eller ligge komfortabelt.

Cockpittet bør være selvlæsende, dvs. at vand, der skyller ind over cockpitet, hurtigt kan løbe ud igen.

På en sejlbåd er cockpitet adskilt fra kahytten med et hævet område, der kaldes brodækket. En luge lukker adgangen til kahytten.



Najad 380 har centercockpit, hvilket her er kombineret med en stor, ugenert agterkahyt bag ved cockpitet. Vindspejlet er af glas i rammer af aluminium, hvorpå der kan hægtes en sprayhood. Bemærk at cockpitet er totalt friholdt for fald og liner, alt er ført langs båd-ens sider.

De fleste sejlbåde har sprayhood over kahytstrappen for at beskytte mod sprøjt. Sprayhooden er forsynet med ruder af klar plast, som ikke giver helt klart udsyn fremad, derfor bør man kunne se hen over sprayhooden.

En del sejlbåde har glastruder indrammet i aluminium eller glasfiber. Sprayhooden er så knappet på rammen, hvilket giver et langt bedre udsyn. En kaleche eller cockpitelt er en god idé til beskyttelse mod kulde og regn. Det er langt fra altid standardudstyr, så det skal sikkert også med på tilvalgslisten.

Kalechen bør kunne lynes sammen med sprayhooden, og siderne bør være sat på med lynlåse, så de kan fjernes i godt vejr og toppen står tilbage som solsejl. Man bør overveje at få lavet kalechen så høj, at man kan stå oprejst under den, så man fx også kan sejle med den som solsejl.

Under dæk

Som sagt leves bådlivet mest oppe, hvor man kan følge med i sejladsen eller havnelivet og få frisk luft, sol og varme. Men til

de sure dage, eller når man bare trænger til at være lidt ugenert, er det rart, hvis båden er bekvemmelig og indbydende under dæk. Bekvemmeligheden under dæk hænger tæt sammen med bådens længde, bredde og fribordshøjde.

For mange er bekvemmelighed også ensbetydende med, at man kan stå oprejst under dæk. En ståhøjde på over 1,85 meter er efterhånden ikke noget særsyn, hvor der er højest til loftet under dæk, men målet falder mange gange på toilettet og i kahytterne. Derfor er det vigtigt, at man giver sig tid til at gå rundt i hele båden i alle rum, inden man beslutter sig for at vælge den eneste ene blandt markedets utallige muligheder.

Indtrykket af bådens interiør kan være meget forskelligt, afhængigt af om der er brugt lyse eller mørke træsorter, og om der er meget eller lidt træ i det hele taget.

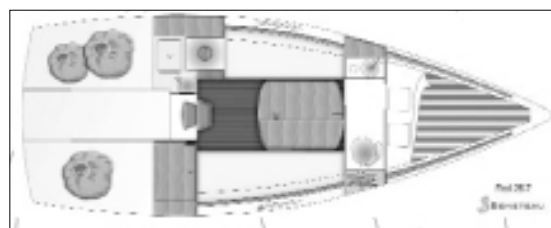
Før i tiden kunne der ikke blive træ nok under dæk. Nu er cigarkasselooket afløst af mere lyse og venlige designs, vinduesarealerne er blevet større og mange andre designmæssige fif er taget i brug for at skabe fornemmelse af lys og plads nede i båden.



I Hanse 342 er der brugt lyse træsorter, masser af hvide flader og rødt betræk på hynderne. Sammen med de rene linjer i designet fremstår salonen lys, luftig og rummelig.



I Malö 37 er interiøret holdt i den klassiske stil med gedigent mørkt træ overalt og blå hynder. Det giver en god, varm, hyggelig og tryk hulestemning i salonen.



Bénéteau 25.7 har en V-formet dobbeltkøje i forkahytten. Foran forkahytten er der et toilet og håndvask. I salonen er der to langsgående sofaer med et klappbord og agter til bagbord en lille pantry med komfur. Fint til en weekend eller ferietur for to.

Det siger sig selv, at hvis båden kun er 6 meter lang, er der kun plads til det mest fornødne, som at sove og lave lidt mad, måske et minimalt toilet. I takt med at båden vokser i længde, bredde og fribordshøjde, bliver der plads til flere separate kabytter, mere privatliv og mere luksus.

Når båden kommer op på 9-10 meter og derover, vil man ofte kunne finde en separat forkahyt, en hovedsalon, et toilet- og baderum, et pantry og et kortbord.

Endelig kan der være afsat plads til en center- eller agterkahyt.



Dufour 34 (øverst) har forkahyt med dobbeltkøje og gode opbevaringsmuligheder samt plads foran køjen til at klæde om. Salonen har to gode sofaer med bord imellem. I styrbords side er der et kortbord efter sofaen. Over for i bagbords side et vinkelformet pantry med dobbeltvask, køleboks og komfur. Bag pantryet en agterkahyt med dobbeltkøje, også her med plads til at stå og klæde om, samt gode skabe. I styrbords side bag ved kortbordet er bådens toilet og baderum. Bag toilettet er der blevet plads til et stort stuverum. De fleste sejlbåde er varianter over dette tema, afhængig af størrelse naturligvis, som det fremgår af samme værfts 45 fods sejlbåd, Dufour 455 (nederst). Her er der to agterkahytter med dobbeltkøje og fælles toilet i forbindelse med salonen, der rummer stor U-sofagruppe med langsgående pantry overfor. Kortbordet er placeret bag U-sofaen. Forkahytten er virkelig kingsize med kæmpe dobbeltkøje, to små sofaer, eget toilet og bad og masser af ståplads til omklædning.

Bliver båden endnu større, er trenden at der skal være flere toilet- og baderum.

Men måske kunne denne plads være brugt bedre ved at øge størrelsen af nogen af de andre rum.

Salon

Salonen er bådens centrale opholdsrum under dæk. Derfor er det vigtigt, at den er komfortabel med et godt bord og gode sidepladser.

Der skal være godt med dagslys, og ventilationen skal være i orden, så rummet ikke bliver klamt. Om aftenen er det vigtigt, at der er godt læselys og mulighed for at placere en fladskærm.

Salonen bør være forsynet med håndlister, så man let og sikkert kan bevæge sig rundt, selv om båden krænger.

Der bør være håndlister i forskellige højder, så der er mulighed for at gribe godt fat, hvad enten man sidder i sofaen eller går gennem salonen, og de skal også kunne nås af børnene.

Det er vigtigt at interiøret ikke har skarpe kanter, der kan give skader, hvis man støder ind i dem.

Hynderne i salonen kan volde stort hovedbrud, for ofte tilbydes den samme båd med flere forskellige typer indtræk. Mørkeblåt stof er jo altid pænt og klassisk, men lysere farver er med til at gøre salonen mere lys og luftig.

På den anden side er lyse farver ofte mere modtagelige over for smuds og pletter, med mindre man ofrer det noget dyrere læder eller alcantara. Begge dele er gode til at afvise smuds og lette at gøre rent, hvis der skulle ryge mad eller drikke ved siden af.

Der bør være sammenhæng i farvevalget, så hynderne i salonen, madrasserne i køjerne, gardiner, gulvtæpper osv. matcher. Det er vigtigt den dag båden skal sælges.

Når du prøver den båd, du er forelsket i, er det også vigtigt at bemærke sig hyndernes komfort.

Der er jo ingen der siger man behøver at sove på en dårligere madras eller sidde på en tyndere sofahynde end hjemme, bare fordi man er på vandet.

Skal det være rigtig godt, bør madrasser og hynder ligge på en lamelbund eller noget særligt væv man kan købe i bådudstyrsforretninger.

Det øger komforten og er med til at holde madrasser og hynder fri for fugt og dermed på sigt også fri for jordslået eller muggen lugt.

Er du alligevel efter at have købt båden utilfreds med madrasser eller hynder, findes der forretninger som skræddersyer nye hynder og madrasser efter dine specifikationer. Det kan ofte betale sig at kigge efter forretninger der leverer udstyr til campingvogne, for her er kravene nogenlunde de samme.

I en sejlbåd finder man næsten altid et kortbord med plads til et udbredt søkort i tilknytning til salonen.

Før i tiden var kortbordet en vigtig ting. Nu er der nok ikke mange der sejler uden en kortplotter og andet elektronisk navigationsudstyr.

Men elektronik kan jo svigte, og så kan der blive brug for kortbordet, der bør være placeret tæt ved kahytssnedgangen, så navigatøren let kan kommunikere med besætningen i cockpittet.

Ved kortbordet kan der være placeret supplerende instrumenter og en VHF-radio, så navigatøren kan følge med i sejladsen og kommunikere med andre både eller land.

Navigatøren skal kunne sidde med ansigtet i sejlretningen og have plads til kort, blyanter, lineal osv. Det elektriske sikringspanel anbringes normalt også i dette område.

Dæksalon

Stadig flere værfter har en dæksalon version af deres sejlbåde i programmet. Ikke så underligt, for på de sure dage eller ved sejlads i regn og blæst er en tør, opvarmet salon en god ting.

Derfor har mange sejlbådsejere fundet ud af, at det er rart at være lidt mere i kontakt med omverdenen, når man befinder sig i salonen.

Det ønske får man opfyldt i en sejlbåd med "ægte" dæksalon, hvor der er mulighed for at følge livet i havnen fra salonens vinduer.

Det betyder, at salonen altså skal ligge højt i forhold til en normal sejlbådssalon. Skal det være rigtigt komfortabelt, rummer dæksalonen også en indvendig styrestand, så man kan styre båden i tørvejrselv om det pisker ned udenfor.



Regina af Vindö 38 har dæksalon, hvor man sidder højt og kan følge med i havnelivet gennem de store rudepartier. Det er ofte muligt at lave en indvendig styreplads ved kortbordet. Godt at have i tilfælde af lange sejlads i dårligt vejr.

Pantry

Pantryet skal naturligvis rumme det der er brug for når man skal lave mad. Altså skabe og skuffer til madvarer og service. Plads til gryder, potter, pander og service kan der næsten ikke blive nok af.

Der skal være en vask med rindende vand, gerne både varmt og koldt. To vaske er en fordel, hvis der er plads til det. Et komfur og måske en ovn eller mikroovn.

Komfuret kan være elektrisk, eller drives af gas eller petroleum. Der er ofte er meget lidt strøm til deling på kajen, så et elkomfur får man ikke så megen glæde af, med mindre båden også har installeret en generator om bord. Vælg derfor gas eller petroleum, hvis det er muligt.

En køleboks eller et køleskab er næsten også uundværligt. Køleskabet med frontlåge gør det let at overskue, hvad der gemmer sig i kulden.

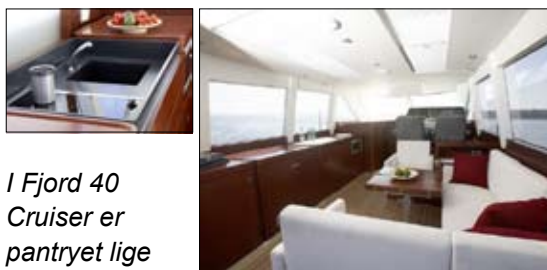
En køleboks, der åbner ovenfra på samme måde som en kummefryser, kan



Bådens størrelse sætter naturlige grænser for pantryets muligheder. I Sea Ray 240 Sundancer er der blevet plads til et kompakt pantry med det vigtigste, nemlig køleskab, vask, bordplads og ovn. Så kan du altid tilberede et måltid mad af gode råvarer, der fx er indkøbt i havnens fiskebutik. Skabspladsen er naturligvis stærkt begrænset, så der kan ikke medbringes så meget kogegrej, bestik, service osv. Her skal der prioriteres benhårdt.



I en Delphia 29 sejlbåd er der blevet plads til et fint vinkelpantry med gas-komfur, ovn, køleskab, vask og en del skuffer og skabe til køkkengrej, bestik og service. Bordet og komfuret er indrettet med slingregrej, så der også kan laves mad, mens båden er på vandet.



I Fjord 40 Cruiser er pantryet lige så stort som i mange ejerlejligheder. Her er masser af bordplads, vask, keramisk komfur, ovn, køleskab, fryser og alt hvad der ellers er behov for, hvis du vil tilberede en treretters gourmet menu på din båd.

måske rumme mere, og den er lettere at placere i køkkenbordet. Men det er sværere at grave madvarer frem fra bunden af boksen.

Der er nok behov for mere ordenssans, end hvis man har et almindeligt køleskab.

Ved længere ture vil du sætte pris på at kunne lave mad, spise og sove under sejladsen, også selv om båden krænger og vugger i søen.

På langture er det nødvendigt, men også på kortere ture betyder det meget, at du kan lave dig en kop kaffe, når du har lyst, og smøre frokost, også når båden er i hård sø. Komfuret kan eventuelt være kardansk

ophængt, så det bliver ved med at hænge lige, når båden krænger.

Selv om båden er forsynet med køleskab, kan man sjældent rutte med pladsen som derhjemme. Derfor er man nødt til at planlægge indkøbene anderledes end derhjemme og benytte sig mere af mulighederne for indkøb, hvor man kommer frem.

Heldigvis kan man ofte få mange lækre former for fisk rundt omkring i havnene. Et ekstra kølerum finder man under døren i båden, hvor der ofte vil være stuverum, som holder sig lige så kølige som vandet båden ligger i.

Her er der således gode muligheder for at opbevare frugt, grønt og drikkevarer, hvis det ellers er nogenlunde let at komme til stuverummene.

En anden mulighed er at købe en løs køleboks beregnet til bil eller campingvogn og finde et egnet sted at stuve den væk. Men den vil sluge noget strøm fra batterierne, så uden ladning fra landstrøm eller motor kan den hurtigt dræne batteriet.

Sovepladser

Antallet af sovepladser bør naturligvis passe til det antal mennesker der normalt er med på weekend- og feriesejlads.

Mange gange er der mulighed for at skaffe ekstra sengepladser ved at rede op i salonen. Men på en længere tur kan det hurtigt blive et problem med sovende i salonen, hvor alle skal færdes. Der bliver jo heller ikke mere stuveplads til gæsternes tøj og anden bagage, selv om salonbordet kan sænkes ned og skabe en dobbeltkøje.

Forkahytten i mindre både har oftest en V-formet køje. Der kan som regel ligge to personer, som i større eller mindre grad ligger og fletter tæer. Det kan samtidig

være noget af et kravlearbejde at få redt sengen, med mindre man kan gå ind mellem køjerne på det bredeste sted, eller hvis forkahytten er så stor, at der er plads til at komme ind fra siden af køjen. Det sidste kræver dog en ret stor båd.

Da forkahytten for det meste skal fungere som ejerens kahyt - owners cabin, bør der være stuveplads, gerne et skab med en bøjlestang til jakker, bukser og nederdele, samt nogle skuffer og skabe til trøjer, bluser, undertøj og sokker.

Et par læselamper bør der også være, og gerne en hylde til lidt lecture, et vækkeur og andet natligt tilbehør som briller og lignende.

Større både kan have en owners cabin agterude. Den kan blive virkelig stor, fordi den kan udnytte hele bådens bredde, og de fleste både er efterhånden meget brede fra midten og agterud.

Som alternativ til en forkahyt har især mange mellemstore motorbåde indrettet en salon i stævnen. Bordet i denne salon kan sænkes ned, så det hele forvandles til en stor seng. Fordelen er naturligvis en større salon. Ulempen er at man ikke har et ugenert, aflukket soverum.

I lidt større både kan der være plads til en ekstra enkelt eller dobbeltkahyt eller i det mindste en stikkøje, hvor børn eller overnattende gæster kan finde hvile. Også her bør der være noget stuveplads, så fodtøj, tøj, overtøj, tasker og toiletsager ikke behøver at ligge og flyde i salonen.

Er man til natsejlads, er det vigtigt at der er tænkt på dem, der skal sove under sejladserne. Skal man sove mens båden sejler, skal køjen være langsgående i båden og ikke for langt ude i stævnen eller hækken, hvor bådens bevægelser er langt mere voldsomme end midt i båden.

Er der fare for at man kan rulle på dørken, skal der monteres en slingrekøje eller et solidt slingrebræt. Begge typer skal fastgøres omhyggeligt, da de kan komme ud for en stor belastning.

Bad og toilet

I de mindste både på under 6 meter vil der sjældent være gjort plads til et toilet. I stedet kan der være installeret et porta potti, et transportabelt kemisk toilet, under fx en køje. I større både er der afsat et egentligt toiletrum, og kommer størrelsen over 40 fod i nye både skal der helst være to, mener værfterne.

Et toiletrum indeholder ud over selve marinetoilet en lille håndvask og skabe til personlige ting. Nogle har også en bruser med varmt og koldt vand, eventuelt en separat afdeling med bruser. I større toiletrum kan der også være afsat plads til et skab til opbevaring af vådt sejlertøj. Skal badefaciliteterne fungere optimalt, bør der være et separat bruserum. Ellers står du over for et større aftørningsarbejde af hele rummet efter hvert bad.

Har du installeret varme i båden, vil det være godt med et udtag i toiletrummet, så våde håndklæder og vådt tøj kan tørre.

Selve marinetoilet kan være håndbetjent med en manuel pumpe, der pumper søvand ind til udskylning af toilettet, hvorefter et håndtag drejes og toilettet pumpes tomt igen.

Det kan også være elektrisk betjent og have installeret en maceratorpumpe, som kværner toiletindholdet godt og grundigt inden det sendes videre til holdingtanken, som er lovbehalet i Danmark, eller direkte ud i den åbne sø, hvilket er tilladt hvis du er mere end 12 sømil fra land.

Et marinetoilet skal behandles med varsomhed og man må ikke putte hvad som helst i det.

Man kan købe et morsomt skilt med teksten "intet må puttes i dette toilet uden det har været i munden først", og det skal man tage rimeligt alvorligt, ellers vil skipperen få et kedeligt job med at rense og reparere toilettet. Lav et opslag med tydelig brugsanvisning lige ved siden af toilettet.

Lystbåde bygget efter 1. januar 2000 skal have holdingtank, hvortil udskyllet fra toilettet skal sendes når man er i havn eller under 12 sømil fra land. Er man længere væk fra kysten, må udskyllet sendes direkte i havet.

Køber du en ældre brugt båd bygget efter 1980, med en længde over 10,5 m og en bredde over 2,8 m, skal den ligeledes have holdingtank. Mindre lystbåde er undtaget fra kravet om holdingtank og må udlede kloakspildevand mere end 2 sømil fra land.

Stuvning

Man kan næsten aldrig få nok stuveplads om bord til tøj, proviant og alt det man får slæbt med, selv om man gør sit bedste for at begrænse sig.

Det er næsten som om tingene siver om bord på båden uden at man opdager det. Især på en sejlbåd med en stor sejlgarde-robe er det vigtigt med stuveplads til sejlene et eller andet sted, for 4-5 sejlposer kræver ganske meget plads.

De er sjældent om bord mens båden vises på udstilling, så spørg hellere til det, hvis du regner med at have andet om bord end et enkelt forsejl og storsejl.

Fortøjningsgrej

Båden skal kunne fortøjes sikkert. Derfor bør den være forsynet med 6 fortøjningsklamper, og ikke bare 4, som nogen gange er standard. Der skal altid anvendes mindst 4 fortøjninger eller 2 fortøjninger og et anker for at båden ligger sikkert fortøjet. Tovværket kan være meget forskelligt, men se dig om efter noget der er blødt og behageligt at arbejde med, og som er dimensioneret kraftigt nok til netop din båd. På begge sider af båden har du brug for fendere, mindst 4, men gerne flere. Fenderne sættes for at undgå skader, når båden presses ind mod en anden bådside eller kajen. Fendere er som regel kraftige, luftfyldte cylindere, hvis størrelse skal passe til din båd.

I nogle havne er du nødt til at bruge et hækanker, der er lagt ca. 3 bådslængder ud i bassinet. Der er mange ankre at vælge imellem. Forskellen går mest på hvilken slags havbund ankeret skal bruges til og hvor stor en holdeevne det har. Simplest og billigt er et paraplyanker, der er nemt at stuve væk, fordi det kan foldes sammen. Det er dog ikke velegnet hvis du tænker at overnatte i båden. Så skal der kraftigere sager til, som et Danforthanker eller et plovanker. Disse ankre har langt bedre holdeevne.

Til opankring uden for havnen bør båden være forsynet med et anker i stævnen. Det kan evt. være elektrisk fjernbetjent fra cockpittet. Ankeret skal være forsynet med en 4-8 meter lang jernkæde, der med sin vægt holder ankertovet nede og giver en vis fjedervirkning. Jernkæden kobles sammen med ankertovet, der naturligvis også skal være dimensioneret til din båds størrelse. Den samlede længde af ankerlinen skal være 30 meter eller mere.

Sejlbådens mast og rig

Master til tursejlbåde fremstilles oftest af aluminium. Ønsker ejeren en mere avanceret båd, kan masten være fremstillet af kulfiber. En kulfibermast giver mange fordele, først og fremmest er den ofte væsentlig lettere end en tilsvarende alumast. Samtidig kan en kulfibermast opbygges til at have styrken lige præcis dér, hvor styrken er vigtigst, mens en alumast har samme styrke hele vejen op. Desuden kan en kulfibermast gøres meget stivere end alumasten. Stivheden betyder, at den er nemmere og mere entydig at justere end en alumast. Endelig kan en kulfibermast gøres slank, og den har ikke behov for så mange stag til støtte som en alumast har. Derfor vil racingbåde oftest være forsynet med kulfibermast, ikke mindst for at spare vigtige kilo. Desværre er kulfibermaster væsentligt dyrere at fremstille end alumaster. Materialerne er kostbare, og fremstillingsprocessen kræver mere håndværk.

Kulfibermaterialer er opbygget efter samme principper som glasfiber. Blot er kulfibrene lettere, stivere og stærkere end glasfibre. Kulfibermaster fremstilles af kulfiber og epoxy.

Køber du en ny turbåd, følger der som regel to sejl med: Et forsejl og et storsejl. Storsejlet kan ofte rulles ned i bommen eller ind i masten, og forsejlet rulles om forstaget. Er der ingen rulle til storsejlet, kan der monteres lazy jacks og en lazy back. Det er et system af liner og en pose, som styrer sejlet ned og folder det pænt langs bommen, når det bjærges. Køber du en båd rigget mere til kapsejlad kan der følge flere sejl med, og rullesystemerne kan være fjernet.

På nogle både skal forsejlet hægtes af staget og lægges i pose efter sejladsen,

mens storsejlet pakkes på bommen. Det er den billigste løsning, der også egner sig til kombineret tur- og kapsejlads.

Storsejlet bør være forsynet med gennemgående sejlpinde, så fungerer det bedre i frisk vind, fordi de gennemgående sejlpinde giver mere styr på faconen og et fladere sejl. Sejlpindene kan være lodrette eller vandrette, afhængig af om der er rullemast eller rullebom. Storsejlet skal altid kunne rebes, dvs. arealet skal kunne formindskes når det blæser op, og det skal kunne udføres nemt og hurtigt af én person. Fald og liner skal være let tilgængelige og nemme at betjene, gerne for en enkelt mand

Elektriske spil gør det lettere at betjene sejl båden, fordi en indbygget elmotor gør det grove arbejde, du ellers selv skal udføre med spilhåndtaget. For få år siden var elektriske skødespil luksus for de rige, men nu er det inden for økonomisk rækkevidde, og endda nogen gange standardudstyr på både helt ned til 34 fod. Det betyder, at båden kan manøvreres helt uden fysiske anstrengelser, selv om det er en stor genua, der skal hales hjem. Monteres der elektriske skødespil på båden, er det nødvendigt med et ekstra batteri, for de bruger masser af strøm og bruges jo typisk, når motoren er slukket og dermed ikke oplader batterierne.

Vil du medfinansiere en større sejlgarde-robe sammen med båden, kan det være en stormfok, dvs. et lille, stærkt forsejl. Det er en god sikkerhedsfaktor i frisk vind. Med et reb i storsejlet til at mindske dets areal og en stormfok kan de fleste både bevæge sig behageligt og trygt selv i kraftig vind. Det næste, der kan komme på tale, er en krydsfok og en genua. Krydsfokken er en flad fok, der passer til hård vind. Genu-

aen er en stor fok, der overlapper storsejlet. Derudover kan en spiler give et solidt farttilskud på lange stræk med de rigtige vindforhold. Spileren har form som en stor trekant skåret ud af en ballon.

Har du en købt båden med en rullegenua, vil den dække de fleste behov i stedet for at skulle skifte mellem flere forskellige forsejl. Sejlets størrelse kan nemlig nemt tilpasses til vindforholdene ved at rulle det mere eller mindre ind, og samtidig slipper man for at skulle på dæk og skifte sejl.

Masten skal afmonteres minimum hvert andet år, så den kan kontrolleres grundigt med hensyn til vanter, salinghorn, blokke, fald, vindex, vindmåler og andre instrumenter, der er monteret i toppen.

Komfort i havn

Varme

Et varmeanlæg er næsten et must på vore breddegrader. Varme i båden forlænger sejlsæsonen. Man slipper for klamt sengetøj, og vådt tøj kan tørres uden båden lugter klamt og jordslået. Man kan sidde rart i bådens salon, selv om regnen pisker ned og blæsten brager løs.

Den bedste løsning er et fyr der kører på bådens brændstof, hvad enten det er benzin eller diesel. Fra fyret sendes varm luft rundt i båden gennem slanger, så der også skabes ventilation. Fyret er næsten altid ekstra udstyr, og sørg derfor at få installeret varmeudtag i alle rum samt på toilettet, hvor der ofte hænger våde håndklæder og måske vådt tøj.

En el-varmeblæser til lysnettet er også en mulighed, men husk, at landstrømmen ofte er meget begrænset i havnene, og sjovt nok

vil alle de andre også bruge strøm, når du har brug for det, så det er så absolut den næstbedste løsning. Køber du en el-varmeblæser, så sørg for at den er væltesikker.

Landstrøm og 220 V-stik om bord

Hvis det ikke er standardudstyr, bør du tilvælge 220V landstrøm. Ganske vist er der meget begrænset adgang til landstrøm i langt de fleste havne, men batterilader og hvad du ellers har af ladere til mobiltelefoner, bærbar pc, shaver, ungernes gameboy, fruens hårtørrer med mere, er grund nok til at have adgang til 220V i båden. Men igen – vær opmærksom på, at i mange havne er strømforsyningen på broerne kun dimensioneret til at bådens batterilader kan få strøm. Sluttes du en elkogekedel på 1000 W til landstrømmen, kan det være nok til at knalde sikringerne på broen.

Der bør derfor også være 12V stik rundt omkring i båden, så fx mobiltelefon kan lades denne vej rundt. Du kan også anskaffe en konverter, der laver 12V om til 220V til at lade fx den bærbare pc eller give strøm til fladskærmen.

Der findes særlige powerconvertere, der sikrer stabil strøm til netop en pc og anden følsom elektronik.

Navigationinstrumenter

De grundlæggende navigationinstrumenter er et magnetkompas, en log, et ekkolod og trykte søkort over de områder, du sejler i. Kompasset viser dig hvilken retning, du bevæger dig, og loggen fortæller dig, hvor hurtigt du gør det, og hvor langt du har sejlet. Med disse to instrumenter har du altid mulighed for at finde ud af hvor du befinder dig.

Ekkoloddet fortæller dig hvor meget

vand, der er under båden, hvilket er nyttigt af flere årsager. For det første kan du undgå at sejle på grund, og for det andet giver dybden sammen med kompas og log et mere sikker viden om, præcis hvor du befinder dig, for dybderne er detaljeret aftegnet på et trykt søkort.

Navigation og kommunikation

Det grundlæggende er magnetkompas, log, ekkolod, vindmåler og trykte søkort

Det nemme er en søkortplotter

En radar er rar at have

En mobiltelefon må ikke være din eneste livline til andre både og til land.

Endelig kan båden være forsynet med en vindmåler, der angiver vindens hastighed og retning. Det er et must på en sejlbåd og godt at have på en motorbåd.



Et magnetkompas skal en båd altid være udstyret med. Det fortæller dig hvilken retning du sejler i, og bruges til at styre en bestemt kurs efter.



Loggen viser bådens fart gennem vandet (speed) og hvor langt den har sejlet (log). Her er desuden indbygget et ekkolod i instrumentet, der viser hvor dybt vandet er under båden (depth).

Kortplotter

Men det kan gøres nemmere i dag. GPS navigatører er efterhånden blevet meget driftssikre, og kombineret med en kortplotter, er det lige så let at finde sikkert rundt på vandet og ramme selv den mindste havn med få meters nøjagtighed, som det er at køre til Vesterhavsvej 17 efter GPS navigatoren i bilen.

Til kortplotteren skal du bruge elektroniske søkort over de områder, du vil sejle i. De er temmelig dyre, hvilket kan friste til at glemme at få dem opdateret. Men de bør opdateres én gang årligt, for der sker løbende ændringer i søkortene.

Vil du gå med livrem og seler, er det en god idé at have en lille, billig håndholdt GPS navigator og en stak batterier med som ekstra sikkerhed, hvis strømmen på båden skulle svigte. Så har du altid 100 procent styr på hvor du befinder dig.



Med en kortplotter navigerer du lige så præcist og sikkert på vandet som med GPS navigatoren i bilen. Til vands er landkortet udskiftet med et søkort, der fortæller dig hvor du er, hvor du er på vej hen. Samtidig viser søkortet alle sømærker, fyr osv., ligesom vanddybderne er angivet. Afhængig af mærke er der ofte masser af andre informationer at hente i kortplotteren.



Det Levende Søkort er en god hjælp til planlægning af sejlads, lige som det kan bruges som kortplotter, hvis der kobles en GPS modtager til pc'en.

Det Levende Søkort

Dansk Sejlunion udgiver sammen med en række samarbejdspartnere "Det Levende Søkort". Det er et geografisk informationssystem til brug på en pc. I Det Levende Søkort er søkort og landkort kombineret med et væld af oplysninger både på land og til vands, og du kan supplere med dine egne informationer og oplevelser.

Med Det Levende Søkort installeret på en bærbar pc, kan du sidde foran pc'en og tilrettelægge din sejl tur til mindste detalje. Der er indbygget en havnelods, så du kan få viden om de havne du tænker at anløbe. Du kan lære om meteorologi og oceanografi for sejlere.

Kobler du en lille GPS enhed til pc'ens USB stik, har du også en kortplotter. Du skal dog være opmærksom på, at en pc skærm kan være svær at aflæse i skarpt sollys. Eventuelt kan du beholde pc'en i salonen og koble en ekstra skærm på, som kan fastgøres et passende sted i cockpittet. På plussiden tæller, at Det Levende søkort er så billigt, at det er økonomisk overkommeligt at opdatere det hvert år.

VHF-radio

En VHF-radio er svær at undvære, for mobiltelefoner rækker ikke særligt langt fra kysten.

Med en VHF-radio kan du altid komme i kontakt med Lyngby Radio og kalde hjælp fra omkringliggende både, hvis det skulle blive nødvendigt.

Du bør købe en VHF radio med DSC (Digital Selective Call), det forøger nemlig sikkerheden væsentligt.

En fastmonteret VHF/DSC radio rækker ca. 50 km. En bærbar VHF/DSC rækker knapt så langt, fordi dens sendeeffekt er mindre.

En VHF/DSC radio skal programmeres med et såkaldt MMSI nummer, som du får tildelt ved ansøgning til Søfartsstyrelsen.

MMSI står for Maritime Mobile Service Identity Number. MMSI nummeret giver en entydig identifikation af din båd.

VHF/DSC radioen kan desuden kobles til bådens GPS, og skulle du komme i nød, kan du ved at trykke på en enkelt knap på DSC radioen udsende en nødalarm med bådens MMSI nummer, position og tidspunkt.

Alle skibe med DSC udstyr, der befinder sig i området, vil modtage nødalarmen og kan straks gå til assistance.

Nødalarm vises også hos Lyngby Radio, som kan starte en redningsaktion ved hjælp af de omkringliggende skibe og eventuelt Søværnets Operative Kommando (SOK).

Opkald til Lyngby Radio via DSC sker via nummeret 002 191 000, som er Lyngby Radios MMSI nummer.

Du skal have et SRC certifikat for at betjene VHF radioen på lovlig vis, se afsnittet om uddannelse.



Med en autopilot kan du slappe af fra styringen på lange stræk og koncentrere dig om at holde udkik.

Autopilot

Skal lange sejlture være behagelige, er en autopilot rar at have. Med den kan du slappe af, slippe for at styre, sætte dig på din yndlingsplads og nøjes med at holde udkig.

En god autopilot kan holde en fast kurs, den kan følge en rute lagt ind i kortplotteren, og den kan styre båden præcist i den vinkel til vinden du måtte ønske.

Til mange autopiloter fås en trådløs fjernbetjening, så hvis din yndlingsplads er i stævnen, hvor du kun hører hvordan vandet kløves af bådens stævn, er det en luksus, du kan tillade dig for få tusinde kroner.

Men som sagt: En autopilot fritager dig absolut ikke for at holde udkig!

En kraftig lommelygte skal du have om bord, både for at kunne finde ting i mørke, og for at kunne signalere til andre både, hvis strømmen skulle gå og lanterne ikke virker.

En god søkikkert er næsten også nødvendig at have med om bord. Det vigtigste ved en kikkert til maritimt brug er korrekt valg af forstørrelse og lysfølsomhed.

Til søs en forstørrelse på 7X50 velegnet. Den forstørrer 7 gange, og den store linse har en diameter på 50 millimeter. En kraftigere forstørrelse gør faktisk kikkerten ringere, for bådens bevægelser ryster billedet mere, jo kraftigere forstørrelsen er.

Derimod kan kikkertens lysfølsomhed ikke blive stor nok, da det netop er under dårlige lysforhold, det er vigtigt at kunne studere andre skibe, en kyststrækning eller indsejlingen til en havn.

Kikkerten skal naturligvis være vand- eller stænkstæt, kondensfri og gerne kunne tåle stød. Et indbygget kompas gør det lettere at foretage pejlinger og bedømme kollisionsfare.

Du kan også få indbygget en afstandsmåler i kikkerten, hvis der er flere kroner på budgettet.

Bådens motor

Med mindre du har tænkt dig at nøjes med en robåd eller gøre karriere som hard core sejler, der klarer sig udelukkende med vindens hjælp, skal der være en motor i din båd.

Motoren kan være fra få hestekræfter til mange hundrede, afhængig af bådtype og ønsker om fartressourcer. Den kan være placeret indenbords eller udenbords, og den er forskellig, alt efter om den er til en sejlbåd eller en motorbåd.

Den kan være en 2-takts motor eller en 4-takts motor, og den kan bruge benzin eller diesel som brændstof. Den kan være saltvandskølet eller ferskvandskølet.

Der er således nok at vælge imellem, derfor er det rart at vide lidt om de principielle forskelle på motortyperne.



Man kan ikke vælge og vrage mellem tankstationerne til søs som på land. I Rungsted havn findes standere til benzin og diesel, men i mange havne finder du kun en dieselstander.

Benzin eller diesel?

Bortset fra motorbåde med påhængsmotorer, fås de fleste motorbåde med enten benzin eller diesel motorer.

Tænker man kun på økonomisk drift, er der ikke meget tvivl om hvad man skal vælge. For dieselmotorer koster mange flere penge i anskaffelse end benzinmotorer. Forskellen er så stor, at man skal sejle i mange sæsoner, før den lavere pris på dieselolie kompenserer for dieselmotorens meget højere anskaffelsespris.

Men der er flere andre faktorer du bør tage i betragtning inden du vælger. Først og fremmest er det meget sværere at finde havne, hvor du kan tanke benzin end havne med en dieselstander.

En dieselstander findes i næsten enhver havn, mens ejere af benzinmotorbåde ofte må planlægge deres sejlads efter at nå sikkert frem til en af de efterhånden få havne, der har benzin i hanerne.

Det er blevet sværere i Danmark, og i Sverige er der virkelig langt mellem benzintankene. Naturligvis kan man da hente benzin fra en landtankstation i dunke, men rummer båden bare 300 liter brændstof,

skal man altså enten have mange dunke med eller tage mange gange frem og tilbage. Samtidig kan det jo godt knibe med transportmuligheder, når man er langt væk hjemmefra. Men sejler man normalt kun i lokalområdet, betyder den slags jo ikke så meget.

Med i overvejelserne hører også, at benzin indebærer en større brandrisiko end diesel. Faktisk er udstrømmende diesel meget svært at antænde, mens lidt benzin hurtigt skaber så mange dampe i et lukket rum, at der bliver eksplosionsfare. Derfor er det også nødvendigt at ventilere særdeles godt i et motorrum for en benzinmotor. Ofte anbefaler manualen da også at motorrummet ventileres 5 minutter før en benzinmotor startes. Det er ikke nødvendigt med ventilation til en dieselmotor. Endelig er der mange der mener, at en dieselmotor er mere driftssikker og lettere og mere sikker at starte end en benzinmotor.

Nogen vil måske betvivle, om man får fuld glæde af en hurtiggående båd med dieselmotor. Men sådan er det ikke. De nyeste generationer dieselmotorer kan sagtens give benzinmotorer kamp til strengen, uanset om det handler om motorbådens acceleration eller dens topfart.

Dieselmotorer har typisk et større drejningsmoment end benzinmotorer, og netop drejningsmomentet er vigtigere end hestekræfter i en bådmotor.

Mange hestekræfter gør måske nok båden lidt hurtigere i en spurt, men højt drejningsmoment giver båden bedre sejtræksenskaber ved lavere omdrejninger. Det er vigtigt for en bådmotor, som bogstaveligt talt kører "op ad bakke" hele tiden for at overvinde vandmodstanden. En dieselmotor vil derfor typisk levere bådens marchhastighed ved lavere omdrejninger,

til fordel for dine ører og mulighed for at samtale om bord under sejladserne. Men en dieselmotor kan ikke levere den herlige dybe, buldrende V8-lyd, som for mange hører sammen med en rigtig speedbåd.

Ferskvandskølet eller saltvandskølet

Motoren i en båd kan være kølet med saltvand eller ferskvand.

I en saltvandskølet motor bliver hele motoren kølet med søvand, der sendes direkte gennem motorens kølevandssystem af en kølevandspumpe. Da søvand jo oftest er lig med saltvand, er kølevandet årsag til, at der opstår tæring indvendig i motorens kølekanaler. For at mindske dette problem, er der ofte sat zink klodser ind forskellige steder i kølesystemet, for zink vil blive tæret før jern. Så længe der er zink tilbage, kan tæring derfor forebygges. Driftstemperaturen i en søvandskølet motor må ikke overstige 55 grader, da der ellers kan udfældes salt som kan tilstoppe kølesystemet. Den lave driftstemperatur er med til at forkorte motorens levetid og giver den i det hele taget dårligere driftsbetingelser.

I en ferskvandskølet (ofte forkortet fvk) motor er der, som på en bil, et ferskvandskølesystem, tilsat kølervæske, til at køle motoren. Ferskvandskølesystemet bliver via en varmeveksler kølet ned af et separat søvandskølesystem. Her suges søvand ind og bruges til at køle varmeveksleren ned. Det opvarmede søvand blandes derpå med motorens udstødningsgas og ledes ud igen. Temperaturen i ferskvandskølesystemet kan ligge på 80 – 90 grader, hvilket forlænger motorens levetid og giver mere optimale driftsbetingelser.

Nyere bådmotorer vil derfor næsten altid være ferskvandskølede.

2-takts eller 4-takts påhængsmotor

Spørgsmålet om 2-takt eller 4-takt motor er kun relevant i forbindelse med påhængsmotorer. Indenbordsmotorer er altid 4-takt. Vægten af en påhængsmotor er afgørende, og her har 2-takts motorer nogle fordele overfor tilsvarende 4-takts motorer. En 2-takts motor er lettere, samtidig er den mekanisk enklere, yder flere hestekræfter, og har dermed en lavere pris. Over for det står at 4-takts motorer som udgangspunkt er mindre forurenende, mere pålidelige og giver kraft ved både få og mange omdrejninger. 2-takts motorer er dyrere at bringe indenfor kommende emissionsstandarder, som bliver stadig skrappere. En 2-takts motor lugter ofte mere end en 4-takts motor og har et andet lydbillede, som mange opfatter som mere påtrængende. En 4-takter kan tåle langsommere sejlads end en 2-takter, noget som trollingfiskere vil sætte pris på. En 2-takter bruger mere benzin end en 4-takter. En 2-takter skal have blandet en ganske bestemt mængde olie i benzinen og har dermed et højere olieforbrug end en 4-takter. Skærpede miljøkrav vil på sigt gøre livet vanskeligere for 2-taktsmotorer, læs mere herom side 77.

Indenbords- eller udenbordsmotor

For mange mindre både behøver du slet ikke at overveje, om den skal have indenbords- eller udenbordsmotor. Valget har værftet allerede truffet for dig. Men kan du vælge, er der et par ting, du bør tænke på. Generelt vil driftsomkostningerne ved en udenbordsmotor være lidt mindre. En udenbordsmotor kan bare tages af og serviceres. Opbevares den frostfrit, kræves der ikke andet.

En indenbordsmotor skal også vinter-

konserves, så den ikke tager skade af frost. Den dag en indenbordsmotor skal skiftes, er det dyrere og mere besværligt end at købe en ny udenbordsmotor.

I grov sø har propellen på en udenbordsmotor ikke lige så godt fat i vandet som indenbordsmotoren, den kommer nemmere til at køre i fri luft, når båden ryger ud af vandet i høj søgang. Udenbordsmotorer fås ikke som diesel, og alt andet lige er en diesel mere stabil og driftssikker. Det er ikke alle udenbordsmotorer der kan lade bådens batterier op, hvilket er en ulempe.

En udenbordsmotor støjer mere end en indenbordsmotor, der er gemt godt af vejen nede i båden, samtidig med at den er godt lydisoleret.



Honda udenbordsmotorer på 225 HK, monteret i twin-installation med 450 HK giver gode fartressourcer til at nå ud til yndlingsfiskepladsen inden det måske er for sent.



Har man ikke så travlt kan en 5 HK Honda motor også levere transporten når du skal ud at fiske. Måske i virkeligheden mere afstressende på denne måde?

Bådmotorer og miljøkrav

EU har vedtaget det såkaldte Fritidsfartøjsdirektiv, som stiller en række krav til fritidsfartøjer før de kan CE-mærkes, herunder støj og emissioner.

Herhjemme har Miljøstyrelsen udstedt en bekendtgørelse om regulering af støj og emisison fra fritidsfartøjer.

I den opstilles en række krav, som fritidsfartøjer skal leve op til på disse punkter. Bekendtgørelsen trådte i kraft 14. januar 2005.

Ud over disse krav bør du altid tænke på, om din bådmotor arbejder så rent og optimalt som muligt. Det er godt for klima, miljø og tegnebog.

En korrekt indstillet motor vil alt andet lige være mere nøjsom med brændstoffet og leve længere.

Mange nye motorer lever allerede op til skrappe krav, end myndighederne har fastsat på nuværende tidspunkt.

Fx er mange dieselmarinemotorer udstyret med common rail indsprøjtningssystem og flertrins elektronisk styring af brændstofindsprøjtningen.

Det giver på én gang en mere miljøvenlig og en mere brændstoføkonomisk motor.

Samtidig formindskes røggenerne fra motoren til et absolut minimum.

Også nye 2- og 4-takts benzinmotorer arbejder mere miljøvenligt og økonomisk end ældre motorer.

Har du valget, er det derfor en god idé at gå efter den motor, der har den mest avancerede motorteknologi til at nedbringe emissioner og brændstofforbrug.

Der er nok ikke tvivl om, at miljøkravene til bådmotorer vil blive skærpet i de kommende år, ikke mindst i lyset af klimadebatten.

Derfor er det altid fornuftigt at undersøge, om motorfabrikanten allerede har taget vidtgående miljøhensyn og lever op til kommende standarder.

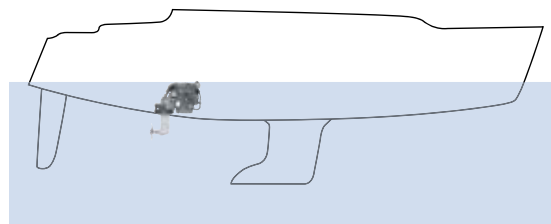
Husk også, at hvis din motor skal overholde fx emissionskrav, kræver det, at den serviceres og vedligeholdes i overensstemmelse med fabrikantens anvisninger.

Transmission

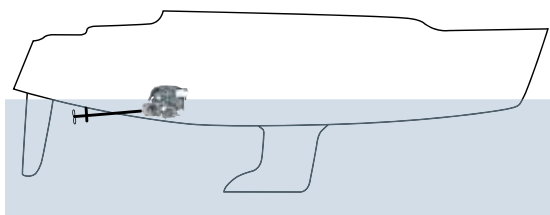
På både med indenbordsmotorer kan du blive stillet overfor valget mellem forskellige former for transmission af motorens kræfter til propellerne.

Sejlbåde er forsynet med fast skrueaksel eller sejldrev.

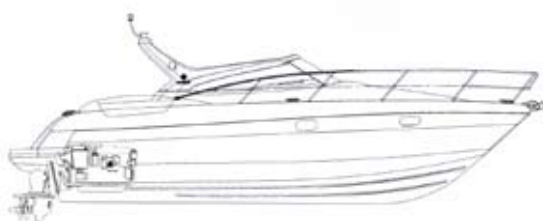
Motorbåde kan have fast skrueaksel, Z-drev, Volvo Pentas IPS-drev, eller Mercruisers Axius-drev.



Sejlbåd med indenbords motor med sejldrev. Med et sejldrev er motor, gearkasse, transmission og propel bygget sammen til en integreret enhed, der monteres i bunden af båden.



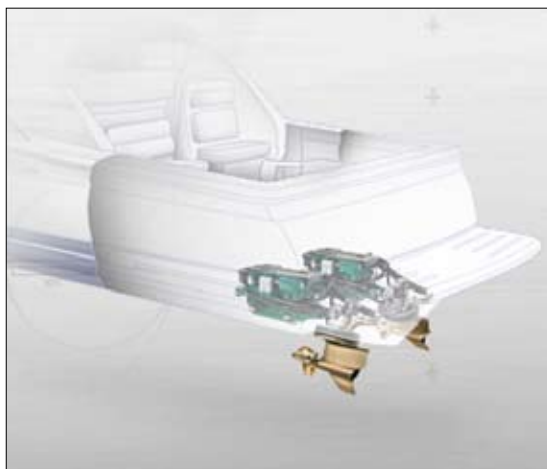
Sejlbåd med indenbordsmotor med fast skrueaksel. Motoren hælder lidt bagud, og fra gearkassen løber en skrueaksel gennem en vandtæt foring i bådens bund ud et sted bag roret, hvor propellen er monteret.



Motorbåd med indenbordsmotor med Z-drev. Motoren er bygget direkte sammen med gearkasse, transmission og propel. Både med Z-drev har ikke noget ror, idet Z-drevet kan drejes fra side til side og styre bådens sejlretning. Det gør båden meget mere manøvreduktig end en båd med fast skrueaksel og ror. Med lidt øvelse og en bovpropel kan man nemt få båden til at sejle sidelæns, en stor fordel ved snævre havnemanøvrer. Z-drevet kan være forsynet med en enkelt propeller eller to modsat roterende propeller. Med to modsat roterende propeller undgår man, at propellen har tendens til at trække båden skævt og kraftoverførslen bliver mere effektiv.



Motorbåd med indenbordsmotor med fast skrueaksel. Motorens gearkasse er forbundet til en akse der via en vandtæt foring er ført ud under båden og bagud mod roret, hvor propelleren sidder. Fast skrueaksel er langt simplere end Z-drev, og man kan derfor regne med færre vedligeholdelseskostninger. Samtidig er Z-drev lette at stjæle, så har man en båd med nyere Z-drev, bør man overveje at tyverisikre dem, når båden står på land. Faste skrueakser giver ikke så stor manøvreduktighed som et Z-drev. Har båden to motorer hjælper det dog meget, idet båden kan bringes til at dreje rundt om sig selv ved at køre den ene motor frem og den anden bak.



Motorbåd med to motorer forsynet med Volvo Pentas IPS drev. Modsat alle andre konstruktioner vender propellerne her fremad, hvilket ifølge Volvo Penta skulle gøre dem mere effektive og brændstofbesparende. Propellerne kan drejes næsten hele vejen rundt på IPS drevet, så båden kan styres i alle retninger. Kobles styringen til en gps-enhed, kan båden bringes til at ligge stille inden for få meters nøjagtighed, altså ligge for "gps-anker".

Ekstra fart med en vandjet-turbine

Hurtige både kan udstyres med vandjet-turbiner. Her overføres motorens kræfter til vandet ved at der suges vand op fra en stor åbning i bunden af skibet og ind igennem en tunnel.

Ved hjælp af et pumpesystem sprøjtes vandet med voldsom kraft bagud gennem en dyse, hvilket får båden til at bevæge sig fremad, som et fly bevæges frem af en jet-motor.

Propeller

Valg af propeller til din båd er en kompliceret sag. Du må stole på, at værftet eller motorfabrikanten har truffet det bedste valg for netop din båd.

Grunden til at det er så svært, er at den rette propel skal passe til motoren størrelse, bådens vægt og den form for sejlads, båden normalt anvendes til.

Køber du en sejlbåd, er der et principielt valg du bør tage stilling til.

Det er valget mellem en fast propel og en foldepropel.

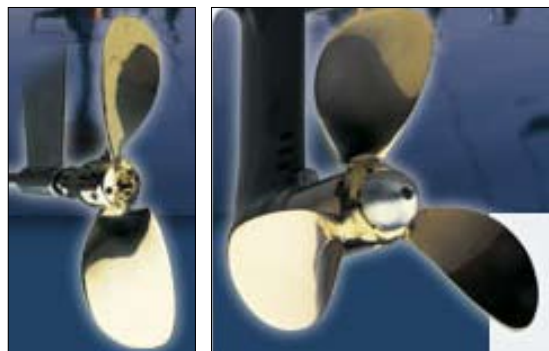
En fast propel er det bedste, når båden sejler for motor. Men den giver en del vandmodstand, når båden går for sejl.

For at spare den modstand og dermed at få båden til at sejle lidt hurtigere, kan du vælge en foldepropel til båden. Den folder sig automatisk sammen, når båden går for sejl, og dermed bliver vandmodstanden mindst mulig.

Så snart motoren startes, folder propellen sig atter ud og trækker båden frem gennem vandet.

De mest avancerede foldepropeller kan tilmed fås med "overdrive", så motoromdrejningerne falder ved marchhastighed.

Endelig findes der deciderede racing fol-



Tobladet eller trebladet propeller? Det er bl.a. et spørgsmål om hvor kraftig motor båden har, og hvor tung den er. Flere blade giver bedre "bid" i vandet.

depropeller, som er designet til at yde mindst mulig vandmodstand, når båden går for sejl.

En propeller med for stor diameter kan medføre, at motoren ikke kan nå op på sit maksimale omdrejningstal, og at man dermed ikke udnytter effekten godt nok.

En propeller med for lille diameter kan betyde, at motoren kan køre op på for mange omdrejninger, og derved tage skade og slides op for hurtigt.

Mange andre egenskaber ved propelleren skal også tages i betragtning, så det er en sag du bør overlade til de professionelle.

Antallet af blade på propelleren har også indflydelse på sejlegenskaberne.

Små motorer og ditto både kan klare sig med to blade, større motorer til større både skal gerne have tre for at tage bedre fat i vandet, og en firebladet propeller kan overføre flest kræfter fra motoren til vandet.

Er propelleren dimensioneret korrekt, opnår man jævn sejlads, højere hastighed og den bedste brændstoføkonomi.

En forkert valgt propeller kan gøre sejladsen "hård", medføre lavere marchhastighed og dårligere brændstoføkonomi.

Klæd dig rigtigt på

Ordentligt sejlerøj er en del af udgiften til en båd, og her må du ikke spare. Som et gammelt ordsprog siger: ”Der findes ikke dårligt vejr, kun forkert påklædning”. Det rigtige tøj gør opholdet på vandet behageligt under alle forhold, og så gør det jo heller ikke noget, at der efterhånden findes et bredt udvalg af lækkert sejlerøj, som også bæres med stolthed af landkrabber.

Det kan hurtigt blive koldt, vådt og blæsende, når du er på vandet. Det betyder, at du skal have noget tøj, der beskytter dig, når solen ikke lige skinner fra en skyfri himmel.

Det gælder også fodtøjet. Sejlersko eller støvler med skridsikre såler er et must, når du er på vandet. Kommer det til en kritisk situation, hvor du måske er nødt til at sejle langt under åben himmel i dårligt vejr, er det vigtigt at vide, at falder din legemstemperatur bare 1-2 grader, kan det ned sætte din hjernefunktion og evnen til at træffe sikre beslutninger.

Koldt vand afkøler din krop 25 gange mere end kold luft, og forskellen mellem din kropstemperatur og vandets temperatur herhjemme er over 20 grader. Den bedste måde, du kan sikre dig mod afkøling, er at klæde dig på efter trelagsprincippet.

Beklædning – trelagsprincippet

Inderste lag skal bestå af en superundertrøje eller svedundertrøje. Det er en tætsiddende, tynd bluse af kunststof, der har en stor fordampningsoverflade, som leder sv eden væk fra huden. Det mellemste lag er et isoleringslag – du kan fx bruge en uld- eller fleecetrøje. Mellemlaget skaber et stillestående luftlag, der varmes op, hvis du bevæger dig.



*Trelagsprincippet:
Svedundertrøje
inderst.*



*Trelagsprincippet:
Fleece eller uld
imellem.*



*Trelagsprincippet
afsluttes yderst
med en vind- og
vandtæt jakke eller
dragt. Så holder
du varmen selv
om blæst, regn og
skumsprøjt står dig
om ørerne.*

Fordelen ved uld og fleece er, at det i sig selv er luftigt og derfor også føles varmt, hvis det bliver vådt.

Yderst skal du have et skærmlag. Det kan være en sejlerjakke eller heldragt, der kan modstå vand og blæst.

Det er vigtigt, at stoffet ikke er 100 % tæt, for sv eden skal kunne trænge gennem stoffet, så det ikke hober sig op og gør isoleringslaget fugtigt.

Ultimativt – men dyrt – er jakker af materialet Gore-tex.

Skridsikre sejlersko

Sejlersko er blevet populært fodtøj, som de fleste skobutikker fører. Men pas på. En sejlersko skal ikke bare ligne en sejlersko, det skal også være en sejlersko.

Vigtigst er at sålen er meget skridsikker. Det opnås ved at have et tætrillet mønster i sålen, og det er der mange landkrabbe sejlersko der ikke har.



En rigtig sejlersko skal have skridsikre såler, hvilket opnås med et tætrillet mønster. Mange "sejlersko" købt i landkrabbebutikker har ikke sådan en sål. Overlæderet skal være af god, oliebehandlet kvalitet, ellers kommer skoene hurtigt til at se triste ud og suge vand som køkkenrulle. Klip klappere, høje hæle og lignende er bandlyst om bord. Det er farligt, og en stilethæl kan ødelægge dørken.

Solbriller, solcreme og cap er vigtige

Sollyset kan være meget blændende på vandet, fordi solens stråler reflekteres kraftigt fra vandoverfladen.

Derfor er et par gode solbriller en vigtig del af sejlertøjet. En god solbrille til sejlere skal have polaroid glas, der fjerner refleksjerne. Polaroid glassene beskytter også mod UV-stråler. Desuden skal brillen være dugfri og øge kontrasterne.

En solhat med bred skygge hele vejen rundt beskytter bedre end en cap, men begge dele er et godt værn mod solens stråler på vandet.

Endelig er en solcreme med en høj faktor bydende nødvendigt på havet. Og den skal smøres på, inden du står ud af havnen.