



på Djurgården 15 april

Vi träffas hos Tackel och Tåg, Skeppshandel med café, för en trevlig samvaro i en mycket mysig miljö. Caféet och Skeppshandeln är vackert beläget vid Djurgårdsvarvet.



Innehavarna, Josefin Arrhénborg och Maria Rindstam, berättar hur de startade Sveriges första båtskrot som är belägen på Muskö. Även om våra Faciler ännu inte är redo för skroten, så är det intressant att känna till hur man ur miljösynpunkt arbetar med återvinning av båtar. En mängd spännande begagnade båtprylar finns dessutom till salu i Skeppshandeln.

Vi börjar vid 18-tiden med en bit mat tillsammans. Det finns mycket att välja mellan. Vad sägs om tex en Skrotburgare eller en Kryddig Korvtallrik.

Varmt välkomna till Tackel och Tåg, **Beckholmsvägen 14** på Djurgården.



Anmälan senast 6 april till Lasse Bergman, 0708-52 51 31 eller till Christin Comstedt, 08-94 06 46.

Tobika till Tallinn



Se sid 4

Modifierad sittbrunnslåda, F 30



Se sid 10





Ordföranden har ordet

Ja, så är jag tillbaka igen – på ordförandeposten alltså. Det har gått 25 år sedan förra gången men under de åren har jag hunnit med att verka i Facilklubben som revisorsuppleant och de senaste åtta åren som vice ordförande.

Jag seglar en 35:a sedan 1982 och före det en 26:a i fyra säsonger. Seglingarna har blivit lugnare med åren och jag hoppas kunna hänga med ett tag till. Båten fungerar numera mer som en sommarstuga, det blir lite lagom långa etapper och en hel del stillaliggande. Men det är en skön mindre tuff tillvaro! Det ska bli intressant att se hur det kommer att fungera med toa-tömningarna i sommar! Kommer det att finnas mobila stationer på många fler ställen eller tror myndigheterna att båtfolket kommer att ta sig in till hamnarna? Det tror inte jag. Dessutom är det numera mycket trängre i alla hamnar p g a att båtarna framförallt har blivit mycket bredare. En 35:a tillhörde de större båtarna 1982, nu är det nästan tvärtom.

Glöm inte bort att gå in på vår uppgraderade hemsida med jämna mellanrum! Den har blivit mycket bra och är värd besök då och då.

Jag hoppas nu på en skön sommar med lagom mycket vind och massor med sol !



Ellert Örnesved
Facil 35 Britelle nr 26

FACILBLADET NR 1, MARS 2015

Skriv gärna till Redaktionen och berätta om tekniska tips, saker som du tycker fungerar bra eller dåligt på din Facil, eller en seglar-upplevelse som Du gärna vill dela med dig av. Vi vill gärna ha bilder till vår hemsida också!
info@facilklubben.se



Lasse Bergman
0708-52 51 31

Fräsch Klubbvimpel



Det finns en klubbvimpel med året "1979", dvs. det år då klubben bildades. Passa på redan nu att beställa en så har du den till påmastningen i vår!
140 kronor inkl frakt.

Sänd ett mail till info@facilklubben.se så skickar vi en vimpel.

Marknaden

Under denna rubrik kan du helt gratis sätta in annonser under "Säljes/Köpes".

Sänd ett mail till: info@facilklubben.se

Säljes:

Facil 30, nr 48 byggd 1988.

Tommy Frisk, tel 070-828 28 07.

Gennaker till Facil 35. Endast använd ett par gånger. Gennakerrulle Selden Code 1 ingår. Mått på seglet: SLU 11.30, SLE 10.52 SF 7.87. 45,5 kvm.
Ring Stig Träff för prisdiskussion, tel 08-550 984 44.

Köpes:

Optimistjolle

Lasse Bergman, 0708-52 51 31

Ny medlem

Vi hälsar vår nya medlem välkommen!

Lars Fellman, F35, Nya Zeeland, lars@fellman.co.nz

Medlemsavgift och Medlemsregister

Medlemsavgiften är samma som förra året, 150:- och betalas senast **1 maj!**

Glöm inte att notera **ditt namn och båtnummer** på pg-talongen eller om du betalar via din e-bank.

Det är ett "måste" för att vi ska kunna hålla vårt register uppdaterat.

150: - till Pg 440 88 68-0

Har du sålt din båt och därför inte vill vara medlem, vore vi tacksamma om du höra av dig till oss, antingen per telefon eller via ett mail. Vi kommer då att sända ett Klubbmeddelande till den nya Facil-ägaren.

Årsmötet 2014

ETT TJUGOTAL FACIL-ENTUSIASTER hade mött upp till årsmötet. Efter de sedvanliga förhandlingarna höll Mästerlotsen Anders Knutas ett mässterligt föredrag – väl planerat och med ett stort antal illustrativa bilder.

Vi fick en bra inblick i lotsens intressanta arbete. Inledningsvis en detaljerad beskrivning av området som lotsarna ansvarar för. Illustrativa bilder hur viktig transporterna är till sjöss både vad beträffar säkerhet som miljö. Anders presenterade även ekonomiska fakta. Bilder från kommandobryggan ut mot farleden visade hur viktigt det är för oss nöjesseglare att ta större hänsyn till yrkestrafiken i farleden. Kopplingarna till sjökorten gjorde förståelsen bättre.

Kvällen avslutades med många frågor från oss som Anders gav svar på. Det allmänna omdömet efter mötet var att lotsens yrke är intressant och viktigt.



Facilklubbens styrelse 2015

Ordförande, Ellert Örnesved, Södertälje

Vice ordförande, Martin Jättner, Södertälje

Sekreterare, Lasse Bergman, Södertälje

Kassör, Christin Comstedt, Farsta

Ledamot, Nils-Åke Nyström, Trosa

Ledamot, Lars Klasén, Södertälje (saknas på bilden)

Suppleant, Sune Comstedt, Farsta

Suppleant, Berndt Sjöberg, Södertälje

Tre Facilägare svarar ...

Fråga 1. Vad tycker du är bäst med din Facil rent allmänt?

Fråga 2. Har du några speciella semesterplaner med Facilen i sommar?

Fråga 3. Vad tycker du om Facilklubben? Har du fått råd, tips och något utbyte av klubben?

Staffan Söllscher, Facil 26

1. Facil 26 har, trots att den är en liten båt, ett bra och välplanerat utrymme. Då jag oftast seglar ensam är storleken på båt tillräcklig.

2. Inga bestämda semesterplaner annat än yttersta skärgården och eventuellt till Åland.

3. Jag har haft flera utbyten av klubben, som bland annat tekniska frågor samt klubbträffar som jag i möjligaste mån försökt att närvara vid.

Tommy Johansson, Facil 30

1. Jag tycker att det är en vacker båt, bra bobåt och seglar bra. Hon går mjukt i grov sjö. Kryssen är den bästa bogen, men sämre på halvvind på grund av kort vattenlinje.

Det jag tycker har varit svårt med båten är att hitta

känslan hur riggtrimmet skall vara, men jag börjar hitta rätt nu.

2. Vi har inte några speciella semesterplaner för seglingen i år.

3. Det har varit mycket trevligt på årsmötena med bra föredrag, sedan har klubben arrangerat bra ämnen under vinterhalvåret, men tyvärr har vi inte kunnat delta på dessa träffar.

Hans Källbäck, Facil 35

1. Facil 35:an är en fantastisk familjebåt med fina utrymmen både under och över däck och välseglande egenskaper på de flesta bogar.

2. Före midsommar seglar vi till vår sommarhamn på Gålö (söder Dalarö). Beroende på väder och vind seglar vi norrut (Arholma) eller söderut längs ostkusten eller enbart i Stockholms skärgård. Vid tillfälle besöker vi Åland, Gotland eller Öland.

3. En fin liten klubb med en del aktiviteter på sommar och senhösten. (Har tyvärr inte kunnat delta så mycket). Många fina tekniska tips och råd från Facilbladet och från äldre Facilägare med lång erfarenhet. Vi Facilägare brukar ju inte vilja byta båt så ofta, vilket är ett bra betyg.



Staffan Söllscher.



Tommy Johansson.



Familjen Källbäck.

Tobika till Tallinn



PLANEN FÖR SOMMARSEMESTERN 2013 var att ta oss från hemmahamnen i Södertälje till Finland via Åland. Detta år skulle vi försöka ta det lugnt och verkligen slappa. Vid inhandlingen av gästflaggor för Åland och Finland så råkade även en estländsk gästflagg slinka ner i varukorgen med motiveringen – att man vet ju aldrig.

Vi hade bestämt oss för att inte lägga så många dagar i Stockholms skärgård. Vi tog oss till Norrtälje för att lämna båten i tre dagar för att med hjälp av kommunala färdmedel ta oss tillbaka till Södertälje för att överraska Martins pappa på hans 60 årskalas.

Inför överseglingen till Åland var vädrets makter emot oss då SMHI varnade för en nordlig kuling som skulle pågå de närmaste dagarna. Då vi inte ville vänta på att kulingen skulle avta så försökte vi hitta alternativa "bättre" väderprognoser för att hitta en lugnare period för vår överfart. Med hjälp av en app som heter silgrib så hittade vi en period på 8 timmar då det skulle blåsa lite mindre. Vi kastade loss på morgonen för att sakta ta oss genom Norrtäljeviken, vi ville inte komma ut på havet för tidigt. När vi passerade de yttre skären så blåste det N-NV 7m/s vilket var vad sailgrib



lovat. Efter 7 timmars segling kom vi kalla och nöjda till Mariehamn. Dagen efter blåste det vissa stunder 18m/s i hamnen och det blev snabbt fullt i gästhamnen. Då passade ÅSS ungdomssektion på att segla optimist inne i hamnen, vilket var mycket underhållande att se på.

Då vi var inblåsta i Mariehamn passade vi på att besöka våra vänner som har sommarstuga på Åland. De visade oss runt på Åland, bland annat så besöktes Ålands sjöfartsmuseum och Stallhagens bryggeri som kan rekommenderas för de som gillar öl.

Tanken var att vi skulle möta upp en seglarkompis som var på väg hem från Finland i sin First 53:a, när vi väl fick kontakt med varandra så visade det sig att vi hade seglat förbi varandra. Vi hade nu en vecka till godo som vi inte hade planerat för. Beslut togs att vi skulle ställa in siktet på Tallinn.

En av favoritöarna på vår resa genom den finska skärgården var Jurmo. När vi anlände var det otroligt tät dimma som gjorde att ön kändes väldigt mystisk. I hamnen så fanns det en mysig liten fiskebod med öl och fisk som specialitet.

Väl i Hangö började i alla fall planeringen för över-





farten till Tallinn. Denna gång så var osäkerheten stor på grund av för många informationskanaler. SMHI, YR och två varianter av appar. Vi valde att lita på de senare som förutspådde mindre vind än de två förstnämnda. Vi startade tidigt på morgonen med förhoppning om att komma fram innan det blev mörkt. Vi gjorde bra fart men vinden var rakt emot. Efterhand beslutade vi att falla av och ta sikte på Paldiski, som på vårt digitala sjökort såg ut att ha en gästhamn. Sista biten mot Paldiski blåste det upp och vinden vred så att det blev kryss igen. Vi tog ner seglen och med hjälp av motorn tryckte vi oss fram mot vind och vågor.

Efter 60 sjömil så var vi äntligen framme i Paldiski. Där möts vi av en skylt med orden "NO ENTRY". Hamnen var endast för handelsfartyg. Efter att snurrat lite inne hamnen för att till slut konstatera att det verkligen inte fanns någon gästhamn för fritidsbåtar så var det bara att vända och köra ut ur hamnen. Stämning var inte på topp ombord.

Efter lite mat så återkom krafterna och seglen hisades igen för att ta sikte på huvudstaden Tallinn. Regnet och vinden la sig och vi fick en härlig segling in mot Tallinn. Inseglingen gick bra trots en tät trafik av Tallinn-färjor. Kl. 01:30 la vi till slut till i Pirita gästhamn som ligger 4 km NO om Tallinn. Vi vågade inte



väcka tulltjänstemännen för att inkarera. Vilket var tur för det visade sig att det inte behövs längre då Estland tillhör Schengen.

Numera finns även en gästhamn inne i Tallinn. Då vi hade med oss hopfällbara cyklar ombord så var avståndet inget problem för oss. Staden är mysig med trånga gränder och billig mat.

Efter fyra dagars turistande i Tallinn så seglade vi till Dirhami som ligger så långt nordväst man kan komma på Estlands fastland. Dirhami består av liten gästhamn med en jätteliten mataffär och en pub som ligger på stranden. I mataffären fick vi reda på att de fortfarande läser svenska i skolan, dock bara ett år. Mysigt ställe om man gillar att sola och bada. När vi



lämnade Dirhami så var det dimma, vi såg bara siluetten av Odensholm som är en många Estniska öar som bebotts svenskar.

Då väderprognoserna lovade lätta vindar så tog vi Östersjön i två etapper. Första etappen gick till Finska Utö 83M. Då det var obefintlig vind avverkades stor del av etappen för motor så autopiloten fick hjälpa till med styrningen. Dagen efter var det återigen tidig avsegling med frukost under gång för att hinna fram innan det blev mörkt. Vinden var emot, men väderleksrapporten lovade att det skulle vrida vilket vi utnyttjade genom att segla enbart på den mest lönsamma bogen för att sedan slå på vridet vilket blev en lyckträff då vi kunde segla halvvind in mot Norrtäljes skärgård i 8 knop.

Efter 88M så var vi återigen på svensk mark. Efter att seglat några kortare turer utanför Norrtälje tillsammans med kompisar från Umeå så seglade vi raskt igenom Stockholms skärgård på två dagar. Stockholms skärgård får vänta ännu något år.

*Seglarhälsningar
Hanna & Martin,
Facil 35 nr 12, Tobika*

13 Juli, Torpaviken Södertälje till Axvik
14 Juli, Östra Runmaren utanför Utö
15 Juli, Östra hamnen på Möja
17 Juli, Norrtälje
Åkte hem till Södertälje för att överraska pappa Bosse på hans 60-års kalas
21 Juli, Mariehamn, Åland
25 Juli, Marmor grynnorna utanför Haddnäs
26 Juli, Sölsö
28 Juli, Jurmo, Finland

29 Juli, Hangö
30 Juli, Tallinn via Paldiski
3 Aug, Dirhami
4 Aug, Finska Utö
5 Aug, Gräddö strax öster om Norrtälje, Sverige
6 Aug, Granhamn
7 Aug, Hemholmen via Gräddö för att lämna av våra gäster
8 Aug, Norra Fifångsviken
9 Aug, Torpaviken, Södertälje



Vad gör egentligen en lots – och varför?

Bilder från kommandobryggan ut mot farleden visade hur viktigt det är för oss nöjessegelare att ta större hänsyn till yrkestrafiken i farleden. Notera motorbåten framför stäven!

EFTER ÅRSMÖTET DEN 29/11 höll mästerlotsen Anders Knutas från Södertälje lotsområde ett föredrag om lotsarnas verksamhet i våra farvatten. Anders tillhör Lotsområde Södertälje, som omfattar Mälaren, Hjälmaren och skärgården söder om Södertälje (utanför Dalarö ner till Landsort och till Sävsundet). Lotsning här har pågått ända sedan år 1535, då från Landsort. Lotsarnas kontor är idag slushuset vid Södertäljeslussen, där det arbetar totalt 60 personer, varav 30 lotsar. 13-14 lotsar är i tjänst samtidigt.

Orsaken till att de är så många beror dels på antalet lotsningar per år, runt 5 000 st, dels på att det ofta rör sig om långa lotsningar. T ex tar Stockholm – Köping (78 M) 8-10 timmar, Södertälje-Köping (69 M) 7-8 timmar, Södertälje-Västerås (53 M) 5-6 timmar och Landsort-Södertälje (34 M) 3-3,5 timmar. Så tillkommer resor, ofta med taxi. Vid Landsort blir det förstås också båt ut till eller åter från aktuellt fartyg.

Dyrt? Det beror på vad man jämför med ...

Därför kostar lotsning också en hel del. En lotsning Landsort-Västerås ToR kostar till exempel omkring 70 000 kr! Det låter ju mycket, men för tex en tanker med 6 000 m³ olja, dvs 6 milj. liter, så innebär det bara drygt 1 öre/liter. Anders berättade att ett lagom syrligt svar till den som klagar på att det är dyrt är "If you can't afford safety – try an accident".

Apropå långa lotsningar så berättade Anders att det förr i tiden stadgades att lotsarna vid uppehåll "icke onödigtvis skulle uppehålla sig vid krogar och annorstädes". Faktum är att denna förordning fortfarande gäller (och förhoppningsvis efterlevs ...).

Fartygen som lotsas trafikerar bland annat Södertälje (med containrar, olja, passagerare, biobränslen, bilar och mycket mer), Västerås (som är Sveriges största insjöhamn), Stockholm, Strängnäs, Bålsta, Hässelby, Vårby och Stora Vika. Anders nämnde som exempel

på sjöfartens betydelse för vår region – och miljön! – att fartygen årligen transporterar 3,6 miljoner ton gods, vilket annars skulle kräva 120 000 lastbilar!

Maxlängden för fartyg in till Södertälje är 200 meter och djupgåendet max 9 meter. Fartygen som idag tas in i Mälaren max 135 meter. Gränsen beror förstås på Södertälje sluss. Men den ska ju snart byggas ut till 180 meters längd och då klara 160 meters fartyg, med maxbredd 23 meter och djupgående 7 meter. I samband med det förändras man också kanalens bottensektion till en mer rektangulär form än idag. Därmed kommer det minsta djupet i farleden hela vägen till Västerås och Köping att bli 8,4 meter, med en säkerhetsmarginal 1,40 meter. Idag är den bara 0,80 meter.

Lotsområdets personal arbetar också med att sköta farledsutprickningen, med sjömärken, bojar etc. Då använder man farledsbåten Candela, med en besättning om 3 personer, och arbetsfartyget Styrbjörn.

Lotsens främsta navigationshjälpmedel: verkligheten!

Generell lotsplikt gäller för fartyg som överskrider minst en av 70 m längd, 14 m bredd, 4,5 meter djup. Faktum är att i princip alla fartyg som kommer till vårt lotsområde är lotspliktiga. Personal på färjor och linjebåtar får dock dispens efter godkänt prov. Om bordning till sjöss krävs så sker den i 7-8 knops fart. Anders visade oss bilder på hiskeliga bordningar, där det krävdes klättring på lejdare som hängde snett ut från ett krängande fartyg ...

Lotsen tar normalt över styrningen – men det är ändå befälhavaren som har det yttersta ansvaret. Det innebär att om befälhavaren, på trots mot vad lotsen anger, till exempel kräver en viss kursändring eller viss fart så frånträder lotsen sin uppgift, dock efter att ha gjort detta klart för befälhavaren.

Fartyg av idag har en mängd tekniska navigations-

hjälpmedel: radar, elektroniska sjökort, GPS. Men lotsen kör efter det han ser, dvs verkligheten (!). Det enda instrument som används hela tiden är radar. Här kom Anders in lite på somliga fritidsskeppares ibland alltför stora förlitande på moderna hjälpmedel. Det gjorde han genom att citera en bekant som arbetar med att reparera båtar: "GPS och elektroniska sjökort är det bästa som hänt – vi blir aldrig arbetslösa!"

Fartyg vs. fritidsbåtar

Apropå fritidsbåtar så illustrerade Anders med några bilder olämpliga (eller rentav farliga!) beteenden. Det händer till exempel ganska ofta att fritidsbåtar med



Båt lotsas genom Södertälje kanal.

korsande kurs envisas med att hålla fast vid den trots att de därmed passerar precis framför fartygets för - utan tanke på vad som skulle hända om de tex får motorstopp. Tror de att ett stort fartyg bara går att stoppa utan vidare? Anders förvånade sig också över att så många envisas med att följa farleden exakt – när det ofta finns gott om plats på fartygets styrbordssida och även med tillräckligt djup för mindre båtar utanför prickarna. Tittar de inte i sjökortet?

Han gav oss också en läxa genom att visa bilder på utsikten från bryggan på ett containerfartyg. Tala om noll sikt föröver, ibland hundra meter (eller mer)! Något att tänka på när man möter ett sådant i till exempel Brandalsund. Anders visade också en bild på hur trångt det är i kanalen. Konstigt nog är det ganska vanligt att fritidsbåtar kör in i kanalen trots att röd signal visar att det är fartyg på gång.

I sin presentation gav oss Anders också en "mini-kurs" i navigation. Vi fick handfasta råd om hur man kan deviera en kompass, hur man backar en båt, m.a.p. propellerns rotation, hur båtar/fartyg beter sig när bogpropeller används. Liten effekt vid gång framåt, men stor vid backning. Bra att veta tex när man möter fartyg som manövrerar vid hamn. Ytterligare råd gavs som tex kurshållning med användning av "egna" enslinjer, tumregler vad gäller distans relaterad till fart och hur prickar syns på natten, med mera.

*Lars Klasén
Facil 26 nr 71*



When sailing is the best!

WASA YACHTS

Fullservicevarvet

Vinterservice Antenner Kylboxar Motorbyten Teakdäck Värmare Totalrenoveringar Vindmätare Marinelektronik Riggarbeten Snickeri Motorservice Vinschar Bränsletankar Plastreparationer Elsystem VHF-telefon Marina Inredningar Vinterförvaring Autopiloter Mantåg Ekolod Bottentvätt Ombyggnader Motorservice Bordbyten Däcksutrustning Vårservice GPS Plottrar Durkar Tryckvattenpumpar Radar Begagnade Båtar Ankarspel Bogpropellrar Grundstötningar Båttoaletter Ekolod Gasolinstallationer Sommarplatser Vattenlinjer Båttillbehör Sittbrunnsteak Skrovpolerling Vattentankar Eleganta Trärattar Bottenmålning Lanternor Försäkringsskador Vi kan nästan allt!

www.wasayachts.com

Email: wasa@wasayachts.com • Tel. 08-550 972 30

Varvsvägen 1, Pershagen, 151 39 Södertälje

Utrymmessnål ankarspelsinstallation

I **FACILBLADET NR 2-2013 FINNS** beskrivet hur man kan installera ett ankarspel med band. En fördel med band är att det tar upp minimalt med utrymme och kan lindas upp i sin helhet på vinschtrumman. Själv föredrar jag dock att ha ordentligt med kätting närmast ankaret och har därför valt en annan lösning.

Efter att ha dragit och slitit i ankartampen under 7 år bestämde jag mig för att installera ett ankarspel på s/y Minvila (Facil 35, nr 16). Blöta byxor och skor samt leriga händer skulle bli ett minne blott, och så här i efterhand måste jag tillägga säkerhetsaspekten. Det är fler än en gång som ryggen fått lite mer än den gillat.

Båtmässan är ett utmärkt tillfälle att studera olika alternativ och efter att dessutom ha pratat med några kamrater med olika erfarenheter bestämde jag mig för en lösning med ett ankarspel typ Lewmar Profish 1000 som är avsett för treslaget rep och kätting. Detta ankarspel är ursprungligen designat för installation på däck varför jag köpte en särskild konsol med 60° lutning för montering på insidan av akterspegeln.



Den här lösningen är precis på gränsen att den får plats uppe i aktersargen för att inte ta onödigt användbart utrymme i akterstuvet. Det var till och med så att jag tvingades göra nya hål för ankarspelet i konsolen för att flytta spelet lite närmare akterspegeln.

Det är stora krafter igång när man tar upp ankaret så jag plastade fast två förstärkningsribbor av marineplywood på vardera sidan av konsolen.



Med konsolen på plats kan man precis lyfta ankarspelet på plats.



Det elektriska består av ett starkströmsrelä, upp/ner-knapp och en fjärrkontroll med styrenhet. Allt har jag monterat i närheten av ankarspelet på undersidan av aktertoften.



Installationen har 10 m kätting närmast ankaret och 40 m rep, och detta läggs upp i en snygg hög under ankarspelet utan hjälp av mänsklig hand. En plexiglasskiva på plastbacken intill säkerställer att rep och kätting hamnar på rätt ställe.



Själva ankaret är placerat i en ankaram på styrbord sida om badbryggan. Ett snöre och en avlastare används som säkring så att ankaret inte kan fällas oavsiktligt under gång.



Enda nackdelen med denna installation är att det inte finns något automatiskt stopp när ankaret kommit upp, men det har inte förorsakat några problem så här långt. Tvärt om är jag mycket nöjd och glad för att jag valde en lösning med kätting, åtminstone närmast ankaret.

Anders Pettersson, Facil 35 nr 16, Nynäshamn
E-post: minvila@gmail.com



Allt för båt i tyg och väv

Nyttillverkning av sprayhood, segelkapell, kapell, sittbrunnstält, båtdynor.

Tvätt, impregnering, reparationer osv.

Egna bryggor för måttagning på Dalarö och Hornstull.

Jan Pettersson, John Rosenthal, Maggie Öqvist

Grundat
år 1970

KAPELLMAKARNA AB

Bergsundsgatan 16. 117 37 Stockholm
Tel. 08-669 55 80, 0705-79 82 22
www.kapellmakarna.se



VID RODRET: INGEMAR BODING IDAG 73 ÅR OCH FORTFARANDE AKTIV SEGLARE. HÄR I SIN OMEGA 34 PÅ BAGGENSJÄRDEN MED NY STOR OCH ST-FOCK I G2 MEMBRANE DUK.

VÅRERBJUDANDE
Medlemspriser till Facil-förbundets medlemmar. Gäller hela Boding Segels utbud av segel, kapell & båttillbehör.

G2 MEMBRANE NYA GENERATIONENS LAMINATDUK

G2 Membrane är nya generationens laminatduk, det senaste inom segel-teknologin. Fibrerna i dukens kärna kan nu lamineras böjda, ett så kallat "curved fiber laminate". Idag finns inte bättre segel för nöjessegelare och kappsegelare med högsta krav på form och hantering.

FACIL 26 MH	ERBJUDANDE	ORD.PRIS
Storsegel dacron	7 300 kr	8 350 kr
Rullgenua Dacron + Furlex 100S-5	18 800 kr	23 200 kr
FACIL 30		
Storsegel G2 Membrane	22 500 kr	25 200 kr
Rullgennaker Code 1 + Seldén CX10	18 800 kr	21 900 kr
Nyhet! Sprayhood. Rostfria bågar	10 900 kr	12 900 kr
FACIL 35		
Bästsäljande Rullgenua Cr Laminatduk	18 800 kr	22 100 kr
Rullgennaker Code 1 + Seldén CX15	23 800 kr	27 300 kr

E-posta till facil@boding.se för pris till din båt och andra erbjudanden.



WWW.BODING.SE

STOCKHOLM.
Tel 08-745 12 20
stockholm@boding.se

GÖTEBORG.
Tel 031-93 30 82
gbg@boding.se

MALMÖ.
Tel 040-15 99 65
malmö@boding.se

OSLO.
Tel +47 23 22 99 00
oslo@boding.se

Pris gäller vid beställning senast 29 maj 2015. Pris varierar med yta, duk, fiberval och detaljutförande. Kan ej kombineras med andra erbjudanden och rabatter.

Dessa leverantörer stöder oss även på vår hemsida.

Benns Mast och Båttillbehör, Boding Sails, Kapellmakarna, Solteknik och Wasa Yachts.

Gilla oss på Facebook!

facebook.com/facilklubben



www.facilklubben.se



Modifierad sittbrunnslåda, Facil 30

VINKELLISTER AV ALUMINIUM skruvades/limmades på sidorna i sittbrunnen. Längst bak skruvades/limmades en teaklist i sittbrunnslådans botten ca 7 cm framför självlänsarna. På dessa skulle den nya durken ligga som bygdes i marinplywood plastad på båda sidorna. Styrbordsidan och nergångsidan kapades under aluminiumlisten och babordsidan så nära kanten som möjligt (blev sedan fortsättning på skottet inne i båten mot stuvutrymmet.)

Skivan tätades första gången uppifrån i kanten med sikaflex som tyvärr började läcka efter 10 år. Idag är det tätat med silikon som har tätat problemfritt i 15 år.

Motorn har flyttats fram ca 15 cm på motorbädden



och motorlådan har modifierats i bakkant för att ge mesta längd i akterkojen.

Akterkojen har sänkts 7 cm och akter skottet är vinklat ca 9 cm bakåt (gjordes vid tillverkning av båten).

Durken höjdes ca 12 cm i framkant och 8 cm i akterknt. Tofterna har höjt ca 5 cm mha av teaktrallar och luckan i sittbrunnen har höjts med teaklister.

Vinsterna är många

– Den mycket djupa sittbrunnslådan har blivit grundare.

– De för låga sittbrunnsbänkarna som blivit höjda gör att man numera sittande ser framåt över ruffen.

– Akterkojen är numera 194 cm lång bakom motorn och det är inga problem för en vuxen att sova under sittbrunnen, dvs båten har en fullgod akterkoj för 2 personer.

*Gunnar Straume,
Facil 30 nr 18, Vindfaxe*



”Risken är minimal.
Jag paddlar alltid nära land.”



När något oväntat händer till havs kan det väldigt fort bli väldigt fel. I en kanot eller kajak är du nära vattnet och har inte så stora marginaler. Just därför är det extra viktigt att snabbt kunna få hjälp.

Med mobilen i ett vattentätt fodral kan du larma om du skulle hamna i vattnet. Om du dessutom är medlem i Sjöräddningssällskapet

ingår vår förebyggande uttryckning så att du kan få hjälp när det behövs, innan det blir akut fara för livet.

Vi är en ideell organisation med en enda viktig uppgift – att rädda liv till sjöss. Tack vare 2000 välutbildade frivilliga sjöräddare kan vi ha jour dygnet runt längs hela svenska kusten och de stora sjöarna.

Men för att kunna fortsätta behöver vi ditt stöd. Ge ett bidrag eller bli medlem på sjoraddning.se. Där kan du också titta in i vår medlemsshop och köpa säkerhetsutrustning som vattentäta mobilfodral.

Eller ring 077-579 00 90 och prata med oss.





Facil 35:an Hambo i hård vind under Arkö Runt.

Våra *Quiltade rastersjökort passar nu alla plattformar

Solteknik HB rastersjökort passar
Raymarine Lighthouse II Plottrar



Fråga efter rastersjökort över Finland och Sverige
Finns som nedladdning eller micro-SD kort



SIÖKORTSDATA FRÅN
SJÖFARTSVERKET

Raymarine
by FLIR

*Quiltade = sammanfogade sjökort utan synlig skarv

Solteknik HB, Örskällan, 61492 Söderköping
Tel 0121 13172 info@soltek.se www.soltek.se

Alltid aktuellt med färgnumren

Facil 26 Jotun nr 812

Facil 35 Jotun nr 812

Facil 30 Fler olika vita nyanser har använts vid tillverkningen. Kontrollera mot färgprov.

Jotuns färgnummer återkommer ofta i de tre sista siffrorna i andra fabriks färgnummer.

Facilklubbens formar finns hos Wasa Yachts



Som vi skrev om i förra numret har ett avtal tecknats mellan Facilklubben och Wasa Yachts, vilket innebär att vid exempelvis ett roderhaveri skall Facilbåtsägaren kunna beställa ett nytt roder av Wasa Yachts och som till-

verkas med användning av Facilklubbens formar. Denna överenskommelse omfattar totalt sex (6) formar.

Om du behöver ett nytt roder, luckor eller luckgarage, kontakta någon i Facilklubbens styrelse så förmedlar vi kontakten med Wasa Yachts.



Butik

Webshop

Mobil riggservice

Mast- & Riggcenter

Enklare, säkrare och bekvämare båtliv

BENNS

Butik: Prästkragens Väg 20 · Saltsjö-Boo · Tel 08-556 147 00

Öppettider: Vardagar 9-18 · Lördag 9-15 · Söndag 10-14

Handla dygnet runt: www.benns.se