

Båtmagasinenes bidrag i det forebyggende arbeidet

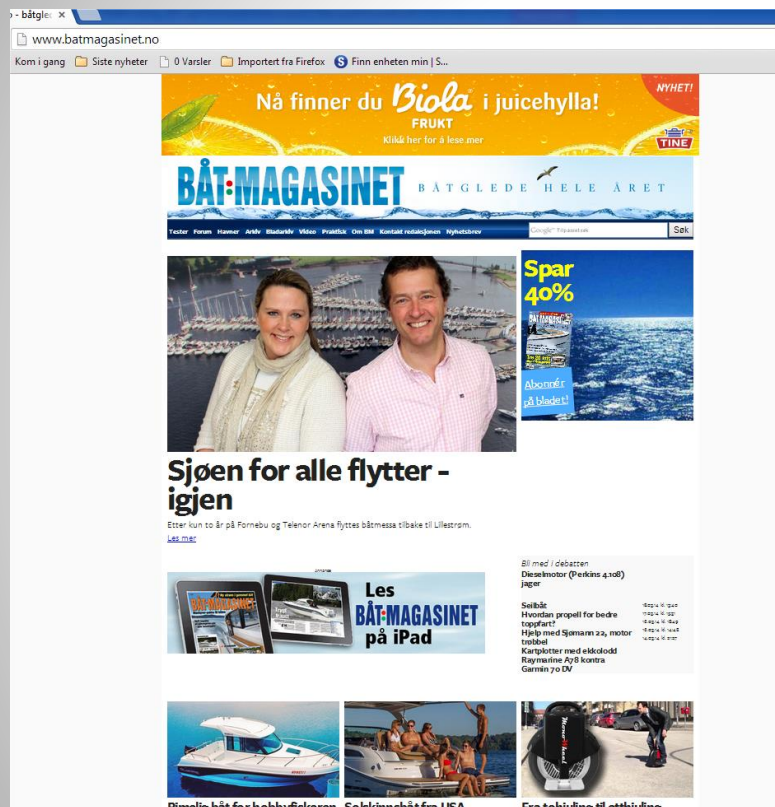
BÅT·MAGASINET

Hvem når vi fram til?

58,6%

+

36,1%



= 94,7%

(Kilde: KNBF Båtlivsundersøkelse 2012)

Båtbladenes rolle

- Underholde
 - Spre kunnskap
 - Drive båtinteressen
 - Holdningsarbeid
 - Markedskanal
 - Talerør for båtfolket
- = Inspirere til det gode båtliv



Påpeke feil, bistå produsent= BEDRE OG SIKRERE BÅT

◀ FØRSTEINTRYKK ▶ OCEANMASTER 630 WA ▶



STUVEPLASS: Toilettet er plassert i konsollkabinen. Rommet egner seg ikke til soveplass. Puteene er drillege, og det er trangt. Heller ingen polstring innvendig langs skutesidene.



GOD Plass: Oceanmaster 630 WA er en romslig familiejeep, med tradisjonelle sofaer og stilloninger. Setet lengst fornt tjener også som trapp. Det er spinkelt.



GODE STOLER: I motsattning til sin forgjenger har Oceanmaster 630 WA fått to separate, gode stoler.



BESKYTTET: Du sitter luft og beskyttet bak den store førerkonsollen.

Familiejeep

Oceanmaster 605 har fått sin arvtaker i 630 WA. Fortsatt gjenstår det en del før den er i mål.

med mangler

TEKST: AMUND RICH LINDEN
FOTO: LARS KRISTIAN LARSEN



Den oppnådde nominasjon i klubben "Starlinerboat" under kåringen av Motor Boat of the Year i London i januar i år. Derfor var det med en viss forventning vi entret nykomlingen til en prøvekjøring i Son i høst. Polsk-norske Oceanmaster har hatt salgssuksess med sin 605. 21-foteren 630 WA er en direkte arvtaker.

Oceanmaster har laget en skjergledsjeep med moderne linjer og mange fine løsninger. Rent visuelt gjør den et godt inntrykk, og den er romslig, og med et høyt fribord. Planløsningen er tradisjonell. Det er godt med sitteplasser som fordeler seg på en aktersofa, to konsollstoler og en stor U-benk foran som lett forvandles til stor soveseng. Den har en kraftig reling i styrefast fra borgen til styrekonsollen. Denix er benken i borgen, som også fungerer som trapp med ombordstigning og landgang, svært spinkelt. Ved siden av akterbenken på bakbord side er det en grei utgang til badeplattformen. De to lanterne med LED-lys er feilaktig plassert

på hver sin side av konsollen. De lyser mer innefor skrogsidene enn utenfor.

Midtplassert førerkonsoll
I likhet med sin forgjenger WA 605, har også 630 en midtplassert førerkonsoll. Et av våre ankepunkter i testen av forgjengeren, Oceanmaster 605, var en dårlig sitteposisjon og mangel på benplass for føreren og hans passasjer. I etterfølgeren er det montert to tuffe, gode stoler med høy rygg, god sidestøtte og vippepute for deg som vil kjøre i stående stilling.

Vindskjermen i den nye utgaven er trukket ut til sidene og gir langt bedre beskyttelse mot vær og vind.

Med nedgang gjennom en skyvedør i konsollen kommer du til en liten lugar med toalett. Skjønt lugar er næppe navnet, mer et romslig stuverom. Selvsagt har det aldri vært ment at 630 WA skal være noe annet enn en dagsbåt. Produsenten sier riktignok at to voksne kan ligge her, men det betyr ikke noe, for det vil bli en klustrofobisk opplevelse på spinkle puter. Men det fungerer som lekroen for de fleste. Det er i dette avklaket vi ser at båten er billig bygget. Gelcoat er strøket over matter rett på skrogsidene, og alt som biter polstring glimrer med sitt fravær.

Vår bli var styrt med en 115 hk Evinrude E-Tec, en riktig akrobatisk familie på tur. Den tiller fat noen ekstra bester, men la bruken av gjeste.

Konsollen løst
At båten ikke er bygget for ruff behandling, det viste vår finske kollega under test tidligere på dagen. Han klarte å rykke løs styrekonsollen. Da ble det blodig at enheten hvor rattet er montert bare var festet med sika og karosseriskruer. Rett og støtt for dårlig – og farlig.

Sjögenskapene i Oceanmaster 605 WA er som forventet. Du manøvrerer den i høy sjø og knappe svinger uten de store overraskelser. Under kjøring i høy fart i bølger oppstår det en del slanking og smell i stroket. I tillegg

NYE LINJER: Oceanmaster 630 WA er en lirtelekke båt med gode sjøegenskaper.

FAKTA OCEANMASTER 630 WA	
CE-kategori	C
Produksjonsland	Polen
Pris	6,20
Lengde i meter	6,30
Bredde i meter	2,50
Dybgang i meter	0,70
Vekt tom i tonn	600
Drivstoff forbruk	150
Max antall passasjerer	8
Motorer	90-150
Motorer/teknikk	Evinrude E-Tec 115
Motorstyring	1727ccm
Antall sylindere	114
Enhet i hk/valg	115/980
Toppløst i km/t	28
Pris fra i kroner	284.000
Pris totalt i kroner	340.000
Opplysningskilder	www.firdi.com/ret.no

oppstår det skrangleyder fra konsollen. Kontrollboksen på styrbord side av rattet må flyttes. Holder du et fast grep på rattet er det simpelt å holde plass til hånda mellom rattet og boksen. Her er knokene dine virkelig utsatt.

Oceanmaster har alltid lagt vekt på å være prisgunstige. Vel og bra, bare det ikke går på bekostning av kvaliteten.

Påpeke feil, bistå produsent= BEDRE OG SIKRERE BÅT

Oceanmaster 630 WA under lupen

Slik skal båten for bedres



+ Alle lokk forsterkes

+ Skrog og dekk tilpasses bedre

+ Skroget stives opp

+ Selvdrenering og drivstofftank påmonteres stengeventiler

+ Festepunkter for pullerter og beslag forsterkes

UNDER LUPEN: Oceanmaster 630 WA er gjennomgått - punkt for punkt. Nå er verftet i Polen i gang med å bygge en -ny- båt - basert på

Båtmagasinet's armerkninger.

Etter "ikke bestått" i Båtmagasinet's test, har importøren og verftet i Polen gått i gang med kraftige forbedringer av Oceanmaster 630 WA. Båtmagasinet's tekniske ekspert har gått rane.



TEKST OG FOTO: AMUND RICH, LØKEN

I teststedet Koleczkowo noen mi inn i Polen mellom Gdynia og Gdansk ligger båtfabrikken admiral Boats. Det er her den "norske" Oceanmaster blir bygget. Den norske importøren Fritid-Senteret fikk i stand et samarbeidsprosjekt med det polske båtbyggeriet allerede i 2004. Siden den gang er det levert godt over 1000 båter i forskjellige størrelser til det norske markedet.

En av de nyeste blåene i produksjon er skjærgårdsjeopen Oceanmaster 630 WA. Den var med i nominasjonen "Boat of the year" i London i 2013. Båtmagasinet testet båten i Son høsten samme år, og den ga dessverre et mindre flatterende førsteinntrykk (Båtmagasinet nr. 11/2013). Den oppførte seg urolig i sjøen, virket dårlig skrudd sammen og innerliner var dårlig tilpasset skroget. Når en av våre kolleger i tillegg opplevde å få hele dashbordet i fangst (den var bare festet med spinkle karrosseriskruer), da kunne vi ikke gjøre annet enn å rapportere om en skjærgårdsjeep med mangler.

Importøren tok tak

- Slik kan vi ikke ha det, sa Fritid-Senterets daglige leder Knut Haneberg da han leste Båtmagasinet's omtale. Han tok utfordringen på strak arm og inviterte Båtmagasinet's medarbeidere til et samarbeidsprosjekt for å gjøre de nødvendige forbedringer med Oceanmaster 630 WA. Vi ble invitert med til Polen for å gå i dialog med båtbyggeren om hva som skulle til for å gjøre denne aktuelle modellen til en "stueren", trygg og god familiebåt.

- Vi gjør dette fordi vi har stor tro på at dette er en fornuftig båt for familien, men vi vil at den skal gi en god opplevelse og tilfredstilte kravene til en trygg båt i Norge, sier Knut Haneberg. Båtmagasinet har med tekniske sakkynndige Tore Chr. Halvorsen som konsulent til Polen. Hittil er det produsert ca 100 eksemplarer av 630 WA, halvparten til det norske marked, resten solgt fra Admiral Boats på det europeiske markedet.

- Fjernet og fremst er det viktig at båten tilfredstilte de krav som påhviler alle europeiske

båtprodusenter gjennom ISO-forskrifter som legitimerer CE-merking. I tillegg er det viktig å gi anbefalinger og løsninger som med enkle grep gjør båten bedre, tiltak som ikke nødvendigvis er hjemlet i lovverket, men som gir bedre soliditet uten at det fordyrer produktet i nevneverdig grad. Vi snakker om to nivåer, det du må gjøre og det du bør gjøre, sier Halvorsen.

Godt mottatt i Polen

Fabrikken var godt forberedt til gjenngangen. Prosjektet ble delt inn i tre faser; skrog, innerliner og til slutt en ferdig montert båt. I det åpne skroget var det lett å inspisere >>>

www.batmagasinet.no



DEKK: Med dekket i kran er det enkelt å inspisere under.



SVAKE PUNKT: Teknisk ekspert Tore Chr. Halvorsen påpeker noen svake punkter for fabrikkjeep Piotr Targowski.

Båttester → sikkerhet/sjøegenskaper



I fjor kom det tre nyheter i skjærgårdsjeep-klassen på litt over seks meter (ca 20 fot). De svenske båtene Ryds F588 WA og Micore 628 cc Offshore samt norsk/polske Nordkapp Enduro 605. Sistnevnte ble kåret til «European Powerboat of the Year» i sin klasse under båtmes- sen i Düsseldorf i januar. Utnevnelsen skjøner vi godt.

TEKST OG FOTO: LARS H. LINDEN
NORSK BEARBEIDELSE: HANG DUE



SKJÆRGÅRDSJEEPER rundt 20 fot er populære både som landstedbåter og som brukstøler til forskjellige maritime aktiviteter. Både vannskikjøring og hobbyfiskere trives med båter i denne størrelsen. I tillegg trenger de ikke voldsom motorisering for å oppfylle behovene. Således er de også ganske økonomiske i drift. I tillegg er dette båder som enkelt kan trailes slik at man ikke nødvendigvis er avhengig av båtplass og i tillegg har man ganske stor aksjonsradius.

Det er mange båtprodusenter som lager skjærgårdsjeper i denne størrelsen. Den harde konkurransen har ført til at kvaliteten har økt opp gjennom årene. Nå har de fleste en bred og behagelig styrerkonsoll som gir god vindbrytelse og som også har plass til en kartplotter og instrumenter og brytere riktig plassert. Mange har også hydraulisk styring som standard.

Tre nyheter

De tre nyhetene fra 2013 som vi har konsentrert oss om denne gangen er Ryds

F588 WA, Nordkapp Enduro 605 og Micore 628 cc.

Den første inngår i svenske Ryds nye serie med skjærgårdsjeper som startet med en 528-modell og som nå altså er kommet i en større versjon med betegnelsen F588. Begge disse modellene kan leveres med tre forskjellige innredningsløsninger.

Den neste nyheten er norske Nordkapp Enduro 605 som er designet av Espen Thorup. Båten blir produsert i sin helhet i Polen. Båten har en løff design, har den skarpe V-bunnen og går på skinner med en 150-hester på hekken.

Den tredje testbåten er svenske Micore som har gjort om sin noe eldre 530-modell til en 528-modell. Til tross for noe ulik modellbetegnelse er alle de tre båtene litt i overkant av seks meter, eller rundt 20 fot og alle tre er godkjente for motorer opp til 150 hk. De to svenskebåtene har en noe flattere bunnvinkel på 16 – 18 grader, og til disse båtene holder det fint med en 115-hester. Nordkapps båt har en større

bunnvinkel på 22 grader, og gjør det skarpere også med en noe større motor.

Komforten varierer

Innvendig er den en god del forskjeller på de tre båtene. Ryds har valgt en enklere basisinnredning med et fåtall sitteplasser, men med ganske store åpne gangflater. Ryds har også den klart beste friberøysøyden innvendig, noe som er et stort pluss når man fisker eller har barn om bord.

I Nordkapp 605 er det satset maksimalt på komfort med godt om sitteplasser både forut og aktersom styrerkonsollen. Båten er godkjent for en belastning på opp til syv personer, hvilket det også er sitteplasser til.

Micore har også en del sitteplasser om bord, men dessverre bare et fåtall som er behagelige. I denne båten savner vi fremfor alt den klassiske aktersofaen.

I alle tre båtene er det brede styrerkonsoller med plass til to stoler bak. Nordkapp har de mest behagelige stolene, men dessverre ingen god plass til bena. Det er den eneste, men skilt ikke uvessentlige, tabben i denne båten. Det

bør forandres så raskt som mulig.

Ryds og Micore har midtstille konsoller med passasje på begge sider, mens Nordkapp har valgt å montere konsollen mot styrbord side. Begge alternativene fungerer like bra på båter i denne størrelsen.

Test i 100 nautiske mil

Vi har kjørt alle tre båtene i over 100 nautiske mil i Stockholms skjærgård. Til tross for ganske forskjellige skrog er det alltid interessant å teste båtene med høyeste godkjente motorstyrken som i dette tilfellet er 150 hk for alle båtene.

Rasket var Nordkapp 605 med en Evinrude 150 HO der sistnevnte betegnelsen står for High Output. Det gir motoren en liten trimning som gjør at man får ca 175 hk på propellakselen. Det er imidlertid ingen problemer for denne båten å håndtere. Den gikk kanonbra i sjøen. Det skarpe V-bunnskrog på 22 grader krever litt mer kraft enn de andre for å komme opp av sjøen og i plan, men når man først er der, er ►►►

Holdningsskapende

Voksne menn drukner mest

Dyster drukningsstatistikk:

Denne sesongen har voksne menn i høst skjært seg. De er mest utsatt for drukningsulykker.

AV JARAND KVAL LARSEN

Altid drukningsstatistikk på sjøen viser at det er voksne menn som er mest utsatt for drukningsulykker. I fjor druknet 32 personer fra land, og det er en økning fra året før. Det er spesielt farlig å være ute på sjøen i høst, og det er viktig å være oppmerksom på sikkerheten. I år er det 32 personer som er druknet på sjøen, og det er en økning fra året før.

Flere uten nød

Voksen er den største gruppen som drukner på sjøen. I år er det 32 voksne menn som er druknet på sjøen, og det er en økning fra året før. Det er spesielt farlig å være ute på sjøen i høst, og det er viktig å være oppmerksom på sikkerheten.

14 mennesker druknet på sjøen i år, og det er en økning fra året før. Det er spesielt farlig å være ute på sjøen i høst, og det er viktig å være oppmerksom på sikkerheten.

Alle personer druknet som følge av en påseiling og to personer som druknet som følge av en påseiling. Det er spesielt farlig å være ute på sjøen i høst, og det er viktig å være oppmerksom på sikkerheten.

Alene i båt

I de fleste tilfeller var det bare én person som druknet på sjøen. Det er spesielt farlig å være ute på sjøen i høst, og det er viktig å være oppmerksom på sikkerheten.

Det var fire personer som druknet på sjøen i år, og det er en økning fra året før.

Både omstøtet bar bølgesprengning og alle styrker utgjør i høst en stor del av drukningsulykkene. Det er spesielt farlig å være ute på sjøen i høst, og det er viktig å være oppmerksom på sikkerheten.

Vi er som i de fleste år at det er spesielt farlig å være ute på sjøen i høst, og det er viktig å være oppmerksom på sikkerheten.

I år er det 32 voksne menn som er druknet på sjøen, og det er en økning fra året før. Det er spesielt farlig å være ute på sjøen i høst, og det er viktig å være oppmerksom på sikkerheten.



Voksen er mest utsatt for drukningsulykker. (Illustrasjon: Arne Knudsen)

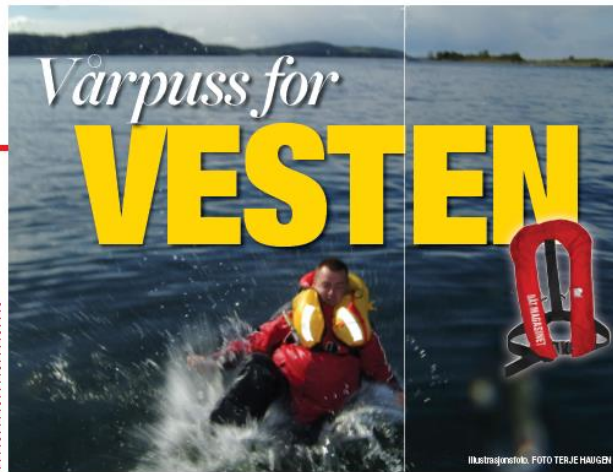
En selvstendig gruppe, både av oppførselsmessige, for å være sikkerhet ved land og sjø. Dette er spesielt farlig i høst, og det er viktig å være oppmerksom på sikkerheten.

I tillegg er det viktig å være oppmerksom på sikkerheten. Det er spesielt farlig å være ute på sjøen i høst, og det er viktig å være oppmerksom på sikkerheten.

Tilbakemelding

Det er viktig å være oppmerksom på sikkerheten. Det er spesielt farlig å være ute på sjøen i høst, og det er viktig å være oppmerksom på sikkerheten.

Hjelp til vedlikehold av sikkerhetsutstyr



AUTOMATISK VEST: Sikr ser de fleste oppblåsbare redningsvester ut når de er blåst opp. Du skal blant annet sjekke at CO2-patronen er hel og at utløsermekanismen fungerer. Om vesten ikke er utstyrt med lys, vil vi anbefale å ettermontere det.

TRYKKEST: Blås vesten opp og la den ligge i et rom med jevn temperatur til dagen etter. Om luften har lekket ut kan det være skade på vesten. Vi anbefaler ikke å lappe en gammel vest.



PÅ VEKTEN: Bruk en nøyaktig kjøkkenvekt for å kontrollere at CO2-patronen er i orden. En 33 grams patron skal veie cirka 140 gram. Det tilføyes et avvik på +/- 2 gram. Deresom den blir veid og funnet for lett, skal du bytte gasspatronen.



UTLØSERNROR: Når du har kontrollert vesten og brettet den sammen igjen, må du passe på at utløserroret er lett tilgjengelig og at den løper fritt.



Oppblåsbare redningsvester er populære og komfortable. Men de krever vedlikehold. Minst tre av fire får ikke nødvendig ettersyn. Sjekk vestene dine før sesongen! TEKST OG FOTO: TROND J. HANSEN

Det selges nemlig langt flere vedlikeholdssett enn det selges vester. Undersøkelser vi har gjort, viser at det kan selges cirka ett sett per fire vester. Det gir en indikasjon på at mange av oss skoler på en redningsvest som i verste fall ikke lever seg ut. Da kan enten levere vesten inn til sjekk hos en autorisert forhandler, eller du kan utføre sjekken selv. Her får du oppskriften. Husk også at du som blåser har ansvar for at alle vestene om bord er i orden. En redningsvest skal kontrolleres hvert år, og deler som er skadet eller utgått på dato skal byttes. Alle produsenter av vester leverer vedlikeholdssett.

Visuell sjekk
Foreta første en visuell inspeksjon av vesten. Kontroller at alle sømmar er hele, og at det ikke er skade på webbing og spennar. Sjekk at det ikke er rifter eller skader på overflaten. Kontroller at alle deler er på plass, signalflytte, eventuelt lys og så videre.

Trykkest
Blås opp vesten gjennom munnstykket, slik at den blir helt hard. Bruk en syk-

kelpumpe, gummibitpumpe eller lignende. Hver gang vi blåser opp vesten med munnen, legger vi igjen fuktighet inne i vesten – noe som på sikt kan skade den.

La vesten ligge natten over i et rom med så jevn temperatur som mulig. Da slipper du å ta høyre til kvælstoffet som er inne i vesten – noe som på sikt kan skade den. La vesten ligge natten over i et rom med så jevn temperatur som mulig. Da slipper du å ta høyre til kvælstoffet som er inne i vesten – noe som på sikt kan skade den. La vesten ligge natten over i et rom med så jevn temperatur som mulig. Da slipper du å ta høyre til kvælstoffet som er inne i vesten – noe som på sikt kan skade den.

Sjekk av CO2-flaske
Gasspatronen, som fyller den oppblåsbare vesten, er fylt med CO2 (karbondioksid). Patronen kommer i litt forskjellige størrelser. De mest vanlige er vester på 150N og de har normalt en patron på 33 gram. Barometerer har mindre, mens vester med større oppblå-

ser (for eksempel 275N) har større patroner.

Skru løs CO2-patronen og sjekk at den ikke er punktert. Vi anbefaler at du venter patronen for å være sikker på at den er i orden. På patronen er det stemplet en nominell vekt. På en 33 grams patron er dette vanligvis 140 eller 141 gram. Brik en nøyaktig kjøkkenvekt for å veie patronen. Det skal veies et avvik på +/- 2 gram. En patron som er tom for CO2 veier cirka 107 gram (140 gram - 33 gram = 107 gram). Blir patronen veid og funnet for lett, må den byttes. Det anbefales at man tar med seg patronen hvert 5.-6. år. Patronen er stemplet med produksjonsdato. Patronen skal på plass med et fast grep, ikke bruk verktøy. Sjekk jevnlig at patronen er godt festet.

Sjekk av utløsermekanisme
De mest vanlige utløsermekanismene er Halkey Roberts og United Moulders. Prinsippet er det samme for begge modellene, men vedlikeholdsette er litt forskjellige. De har automatisk utløsermekanisme basert på en tablett av salter eller cellulose som løses opp av vann. Vær oppmerksom på at det finnes vester som bare har manuell utløsning. Dette er spesielt aktuelt for dem som driver med vannsport og sjakkaktiviteter som utsettes for mye vann.

Uansett type utløsermekanisme så er den utstyrt med et gøst plastdeksel, en sikkerhetsplugg. Deresom vesten har vært utlest manuelt forsvinner dette

plastclipsset, og et rødt felt kommer til syns. Det samme gjelder for den automatiske utløseren. Når du sjekker mekanismen tar du av plastclipsset og kontrollerer at stiften i utløsermekanismen kommer ut når du drar i den manuelle utløseren. Sett clipset på plass, enten den du tok av eller har en ny.

"Salttablettene" har en datostempling. På United Moulders-utløserne er det stemplet en utløspadato på beholderen (Cartridge), for eksempel "Expdate 0313". I hvilket betyr mars 2013. Et den gått ut på dato, byttes beholderen. Det er svært enkelt. På Halkey Roberts-mekanismen må du skru av plastdekslet i bunnen. Der finner du en rund, gult salttablett – kalt "bobbiene". Den er stemplet med en produksjonsdato. For eksempel Mar05, 11 HR. Tabletten er godkjent 3 år etter denne dato. Det innebærer altså at den gir ut i mars 2014.

Bobbiene er utformet slik at det ikke er mulig å sette den feil i. Deresom vesten ligger oppbevart i et fuktig miljø, anbefales å bytte salttablettet hvert år. Pisen er ca 100 kroner for salttablettene og CO2-patron per enhet, eller 200 kroner for komplett sett.

NB: En del nyere vester er utstyrt med et inspeksjonsvindu, hvor du enkelt kan se om vesten har vært utlest, enten manuelt eller automatisk. Også her er gøst indikasjon på at all er i orden.

Drette sammen
Når du er ferdig med kontrollen skal vesten brettes i sunnen igjen. Dette kan være en utfordring. Følg betrykningen til den aktuelle vesten. Pass på at lungene ikke blir liggende i kryll. Det kan skade vesten. Pass på at utløserroret blir liggende lett tilgjengelig og slik at den løper fritt.

Før inn i loggbok

Et smart tips er å nummerere alle vester en bord. Da har både du og mannskap tildelt fast vest, og du slipper å stille den inn for hver gang. Når du hvert år har tatt nødvendig kontroll på vesten kan du føye dette inn i loggbok eller i en egen "sikkerhetsbok". Skriv opp hva du har gjort med hver enkelt vest, når du har gjort det og når utløsermekanisme gir ut på dato. Da har du full kontroll på vestene.



UTLØSERMEKANISMER: De ulike produsentene av vester bruker ulike mekanismer, men det vanligste er utløsermekanismen fra produsentene "Halkey Roberts" (overst i bildet) og "United Moulders" (nederst). Forskjellig er det samme for begge modellene, men servertesene er litt forskjellige.



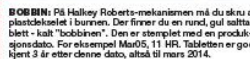
HOLDBAR TIL: "Salttablettene" (som man gjerne kaller dem enten det er av salt eller ikke) har en datostempling. På United Moulders-utløserne er det stemplet en utløspadato på beholderen (Cartridge), for eksempel "Expdate 0409". Det indikerer at den gikk ut april 2009.



4-6-UKK UTLØSEREN: Du skal blant annet sjekke utløsermekanismen hvert år. Når du sjekker mekanismen tar du av plastclipsset og sjekker at stiften i utløsermekanismen kommer ut når du drar i den manuelle utløseren. Sett clipset på plass, enten den du tok av eller ny.



UTLØST: Utløsermekanisme fra United Moulders. Om vesten har vært utlest automatisk forsvinner det grønne dekslet på enden, og en rød markering kommer til syne. Da nummeres vesten ved at man bytter "salttablett" og gasspatron.



BOBBIEN: På Halkey Roberts-mekanismen må du skru av plastdekslet i bunnen. Der finner du en rund, gult salttablett – kalt "bobbiene". Den er stemplet med en produksjonsdato. For eksempel Mar05, 11 HR. Tabletten er godkjent 3 år etter denne dato, altså til mars 2014.

Opplæring

Praktisk: Vedlikehold av lanterner



Bli sett i mørket

En båt i mørket uten lanterner, er i verste fall en usynlig båt. For at andre sjøfarende skal se oss, er det viktig at også lanterne får jevnlig vedlikehold.

TEKST OG FOTO: TROND J. HANSEN




"Å skaffe seg sikkerhetssignaler med god kvalitet er viktig for å være sikker på å bli sett i mørket. Dette er spesielt viktig for de som har lyst på en større båt."

Respekt for mørket



De fleste av oss har opplevd å bli sett i mørket. Dette er spesielt viktig for de som har lyst på en større båt. Dette er spesielt viktig for de som har lyst på en større båt. Dette er spesielt viktig for de som har lyst på en større båt.

Respekt for mørket er et uttrykk som brukes om å være oppmerksom på andres behov og ønsker i mørket. Dette er spesielt viktig for de som har lyst på en større båt.

En sikkerhetslanterne er en lanterne som gir lys i mørket. Dette er spesielt viktig for de som har lyst på en større båt.

En sikkerhetslanterne er en lanterne som gir lys i mørket. Dette er spesielt viktig for de som har lyst på en større båt.

De fleste av oss har opplevd å bli sett i mørket. Dette er spesielt viktig for de som har lyst på en større båt. Dette er spesielt viktig for de som har lyst på en større båt.

En sikkerhetslanterne er en lanterne som gir lys i mørket. Dette er spesielt viktig for de som har lyst på en større båt.

En sikkerhetslanterne er en lanterne som gir lys i mørket. Dette er spesielt viktig for de som har lyst på en større båt.

De fleste av oss har opplevd å bli sett i mørket. Dette er spesielt viktig for de som har lyst på en større båt. Dette er spesielt viktig for de som har lyst på en større båt.

En sikkerhetslanterne er en lanterne som gir lys i mørket. Dette er spesielt viktig for de som har lyst på en større båt.

En sikkerhetslanterne er en lanterne som gir lys i mørket. Dette er spesielt viktig for de som har lyst på en større båt.

De fleste av oss har opplevd å bli sett i mørket. Dette er spesielt viktig for de som har lyst på en større båt. Dette er spesielt viktig for de som har lyst på en større båt.

En sikkerhetslanterne er en lanterne som gir lys i mørket. Dette er spesielt viktig for de som har lyst på en større båt.

En sikkerhetslanterne er en lanterne som gir lys i mørket. Dette er spesielt viktig for de som har lyst på en større båt.

De fleste av oss har opplevd å bli sett i mørket. Dette er spesielt viktig for de som har lyst på en større båt. Dette er spesielt viktig for de som har lyst på en større båt.

En sikkerhetslanterne er en lanterne som gir lys i mørket. Dette er spesielt viktig for de som har lyst på en større båt.

En sikkerhetslanterne er en lanterne som gir lys i mørket. Dette er spesielt viktig for de som har lyst på en større båt.

Når det er MØRKT



Mange bilførere er uforsiktede til å kjøre på mørket faller på. Det er det ljoset grunnet til. En notislass kan være en flott eggen og flott opplevelse som man sett vil glemme.

TEKST OG FOTO: TROND J. HANSEN



Spørsmål?

