EST

FEM SMARTA BATTERIBOXAR

Praktisk Båtägande

AKTISKTBATAGANDE.SE

SVERIGES MEST SÅLDA BÅTTIDNING

NR 3 · MARS 2018 · 75:90 KR (NOK 85:90, € 8:60)

ASSIKERN

MBUS 32 BALLISTA

LIVAD SUCCÉ

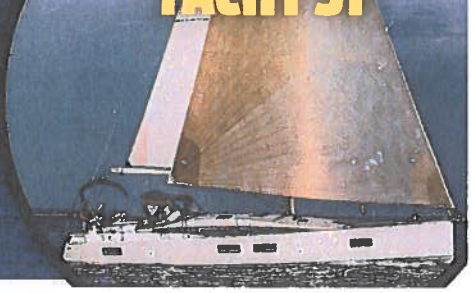
EMA

KÖPA BÅT

ÖRSTA GÅNGEN • BYT UPP DIG

DRÖMBÅTEN

JEANNEAU YACHT 51



GÖR DET SJÄLV

SÄKRARE BÅTFÄRD

MED DÖDMANSGREPP

SÅ FUNKAR DET

LIVAKTIG LIVLINA

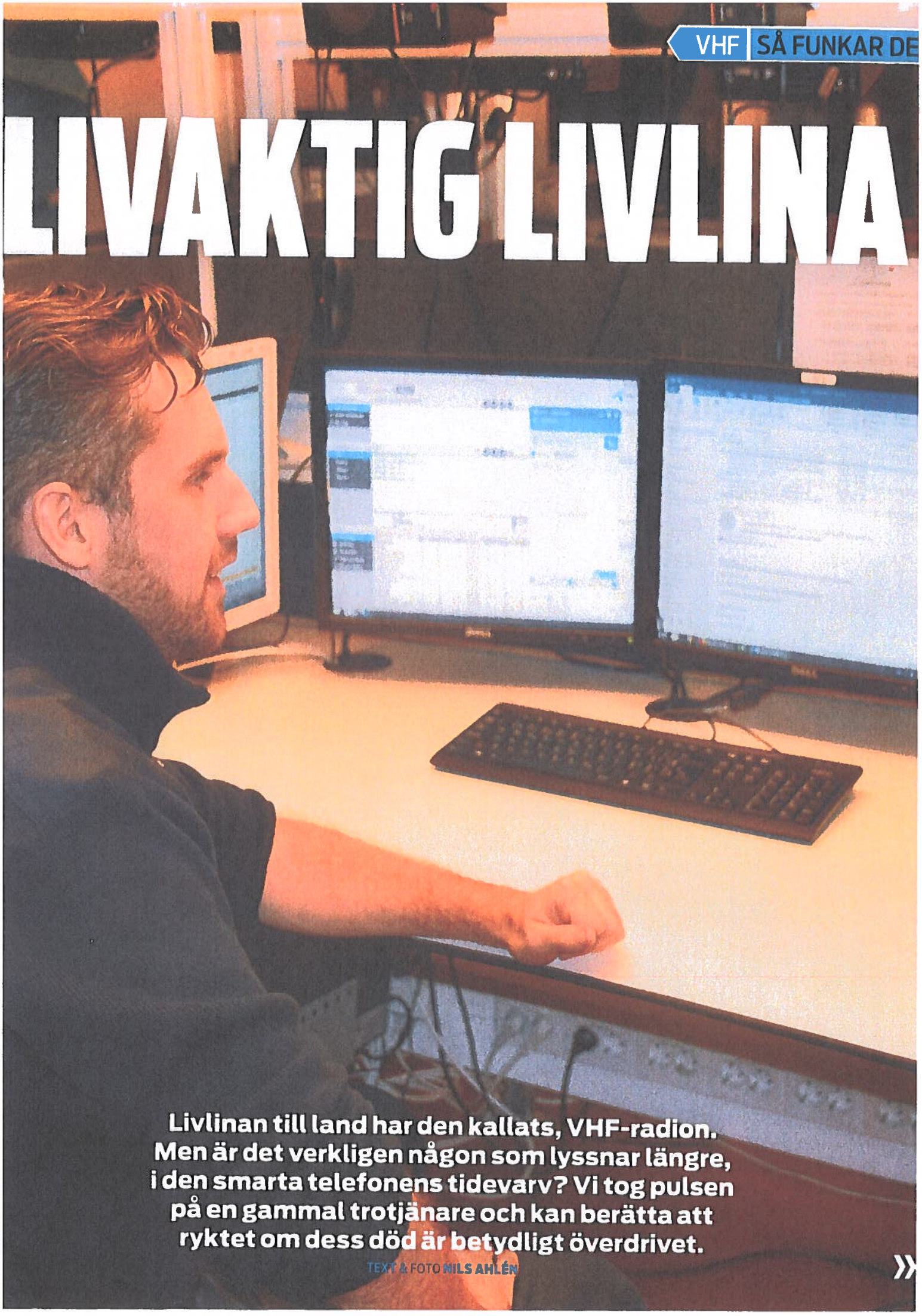
TRYGGT MED VHF

MITT PROJEKT

GULDKANT OMBORD

NY VARMVATTENBEREDARE

LIVAKTIG LIVLINA



Livlinan till land har den kallats, VHF-radion. Men är det verkligen någon som lyssnar längre, i den smarta telefonens tidevarv? Vi tog pulsen på en gammal trotjänare och kan berätta att ryktet om dess död är betydligt överdrivet.

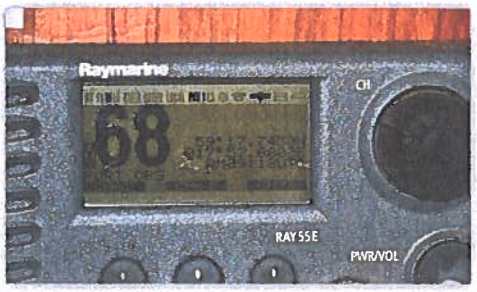
TEXT & FOTO NILS AHLÉN

»

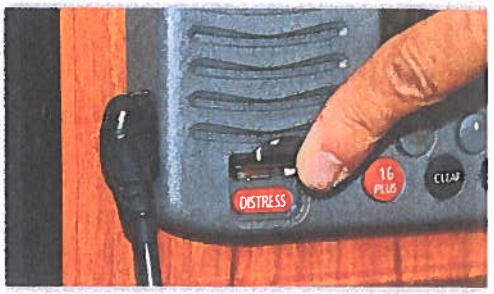
Vad kostar det att komma igång med VHF?

Kurs för VHF-certifikat 450–1500 kronor. Det finns distansalternativ, helgkurs eller några kvällar. Det hela är dock inte svårare än att det går att själv studera in kurslitteraturen, som kostar runt 160 kronor.
Examination 450 kronor
Tillstånd från PTS Cirka 200 kronor/år
Fast VHF med Distress call Cirka 2000 kronor
Bärbar VHF med Distress call Cirka 2500 kronor
Antenn med kabel till masten Cirka 700 kronor
Abonnemang hos Stockholmradio 475 kronor per år; då ingår även en viss mängd uppkopplade samtal

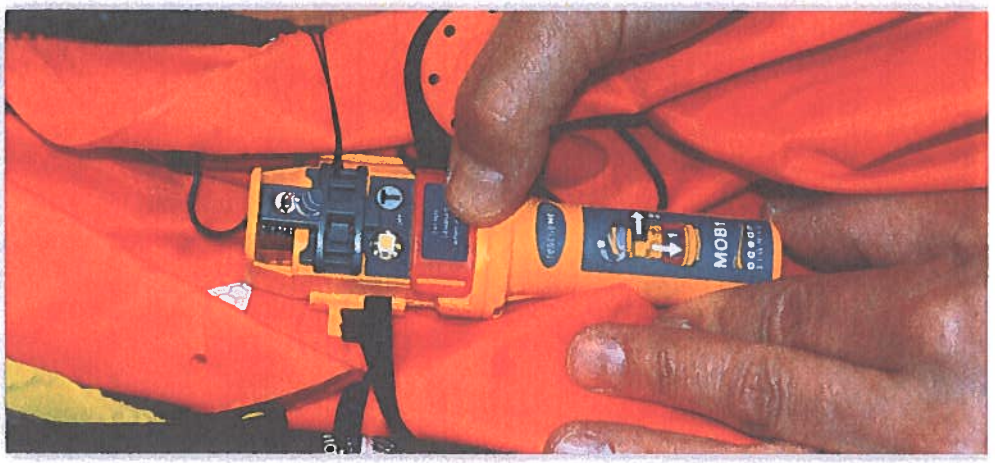
All elektronisk utrustning säljs dock ofta billigare i samband med båtmässorna. Dessutom kan fjolårets modeller reas ut till ett betydligt bättre pris.



På en VHF ansluten till en GPS, inbyggd eller separat, syns positionen. Det är den som automatiskt sänds ut vid ett nödanrop via DSC.



På modernare VHF-apparater finns en knapp för Distress call. Genom att trycka på den enligt instruktionen i bruksanvisningen går ett larm direkt till Sweden Rescue.



Till sin VHF går det att ansluta en nödsändare i flytvästen. Den skickar ett larm till VHF:en samt visar på plottrar med AIS-mottagare i närheten att någon är i nöd.

VHF-radion har länge varit det givna kommunikationssättet mellan båtar och land. Visserligen hade den en liten dipp när NMT 450, det första bärbara telefonalternativet, kom i mitten av 80-talet, men den återfinns fortfarande i många båtar. Vår tanke bakom det här reportaget var att folk mer eller mindre slängt ut sina apparater och helt gått över till mobilen för kommunikation.

För att undersöka om det fanns någon sanning i detta gjorde vi ett studiebesök på Stockholmradio i Stockholm. De är Sveriges enda kvarvarande kommersiella kustradiostation och bedriver sin verksamhet på uppdrag av Sjöfartsverket. Året runt, dygnet runt har de passning för alla anrop som görs längs hela Sveriges kust. Här tar man dock raskt oss ur villfarelsen att VHF:en skulle vara död, mängden anrop de besvarar är tämligen konstant. På Stockholmradio är man ett slags Google. Genom att teckna ett abonnemang hos dem kan du när som helst ropa upp dem och få hjälp med allt mellan himmel och jord. När det är något de inte kan själva, förmedlar de kontakten vidare. Det kan röra sig om huggormsbett, väderprognoser, broöppningar eller den rätta lottoraden. Genom ett abonnemang här går det även att koppla ett samtal till land eller från båt till båt. För den som inte är ombord går det att ringa till Stockholmradio för att få kontakt med en båt till sjöss över radion. Bra är då om man vet ungefär var båten är och anropssignalen. Finns det en AIS-transponder ombord är det hela ännu enklare.

Oslagbar täckning

Men koppla samtal till land, det finns ju mobiler? Jo visst, men trots idog utbyggnad saknas fortfarande täckning på vissa ställen. Genom att anropen via VHF kopplas över höga master ger den en oslagbar täckning. Signalerna räcker så länge det finns optisk räckvidd, det vill säga i stort sett så länge antennerna kan se varandra. Det kan "lätt" räknas ut genom formeln $R = 2.2 (\sqrt{h_1} + \sqrt{h_2})$, där h står för sändar- och mottagarmastens höjd. Eller också går det bra att titta i en tabell för låt säga sändaren i Västervik och se att den når 40 distansminuter. Är antennen på båten 15 meter så blir räckvidden totalt 49 distansminuter. Samma sak gäller givetvis när en annan båt ska anropas, men är den inom synhåll finns det alla möjligheter att nå fram.

Just det här med att nå alla inom räckvidden är VHF:ens stora plus. Ett nödsamtal via telefon når endast en mottagare, medan ett anrop på VHF når alla som hör. Det behövs inga telefonnummer, utan det går bra att bara ropa upp "passagerarfartyget vid Söderarm på väg sydvart".

I det värsta fallet ska ett korrekt nödanrop inledas med "MAYDAY" och sedan fartygets namn, anropssignal, position och typ av nöd. Alla båtar med VHF måste alltså ha en anropssignal, något som följer med när det obligatoriska tillståndet för att få ha en VHF söks hos Post- och telestyrelsen, PTS. Ett nödanrop snappas förhoppningsvis upp av Sweden Rescue i Göteborg, ledningscentralen för sjöräddning, men alla som hör det kan vidarebefordra det om inte sjöräddningscentralen svarar.

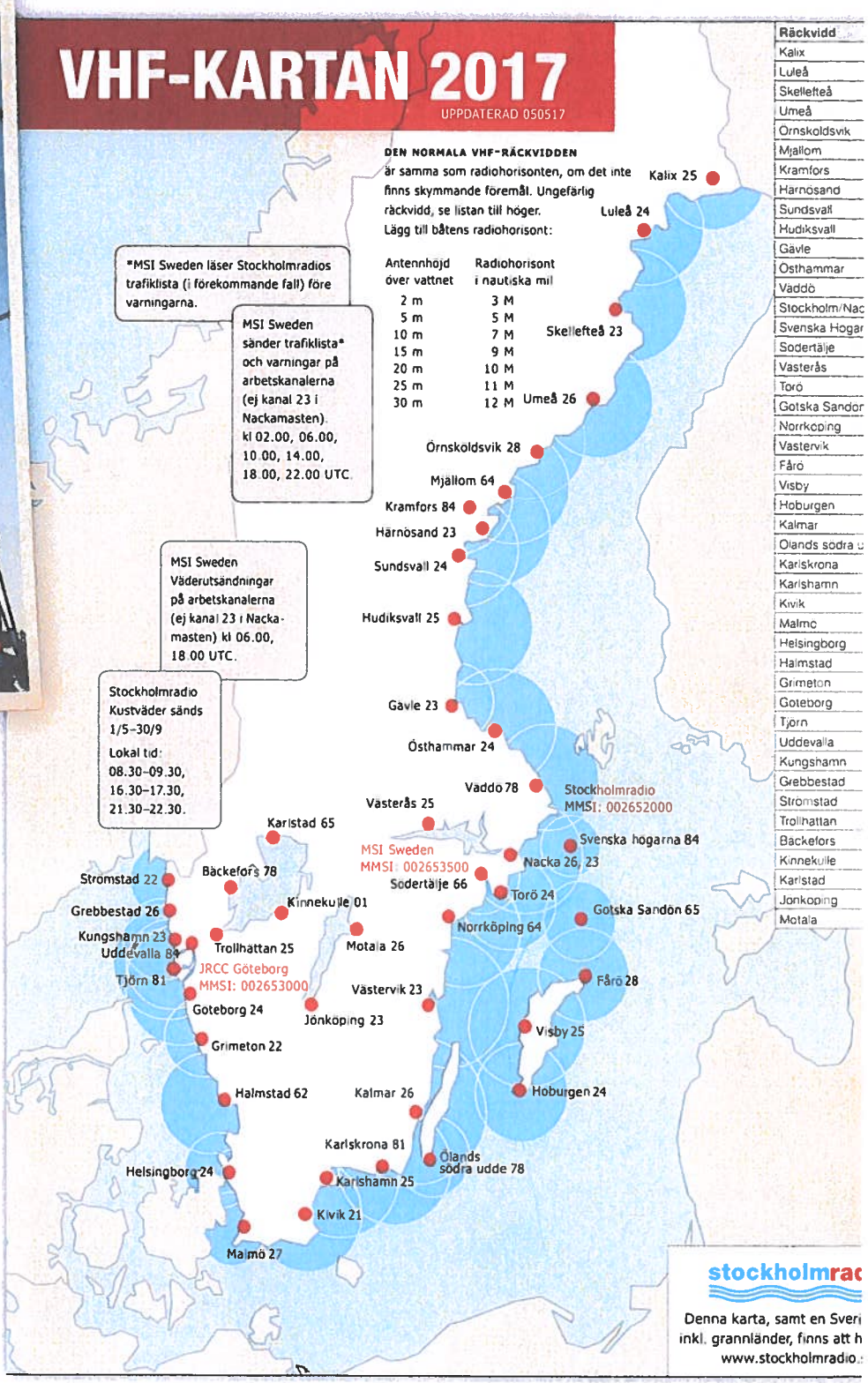
I en paniksituation är det givetvis svårt att komma ihåg allt det här, hitta anropssignalen och positionen och i vilken ordning allt skulle sägas. Nyare VHF-apparater är därför utrustade med en knapp för det som kallas Distress call. Tillvägagångssättet skiljer sig lite åt, men knappen ska antingen hållas intryckt en längre stund eller tryckas in flera gånger. Det här kräver dock att apparaten programmerats med ett MMSI-nummer, som även det fås från PTS. Förkortningen står för Maritime Mobile Service Identity och är ett 9-siffrigt nummer som är unikt för varje tillstånd hos PTS. Om man skaffar ytterligare en enhet med Distress call får man då välja om man vill ha ett separat nummer eller koppla det till båtens. Ett separat kan vara bra om enheten används på andra ställen än i båten.

Ytterligare en sak behövs för att vårt automatiska anrop ska bli heltäckande, positionen måste på något sätt anges. Det går att ansluta en plotter till VHF:en för att få en position,

Ordlista

DSC – Digital Selective Calling
GMDSS – Global Maritime Distress and Safety System
SRC – Short Range Certificate
PTS – Post- och telestyrelsen
VTS – Vessel Traffic Service
Stockholmradio – Kustradiostationen som ansvarar för VHF i Sverige
Sweden Rescue – Sjöräddningscentralen i Göteborg
Trafikkanal – Numret på den mast som ligger närmast
Anropskanal – Anrop sker normalt på kanal 16, men det går lika bra att ropa upp på någon av kanalerna avsedda för fritidsbåtar
Distress call – Automatiskt nödanrop

Stockholmradio ger varje år ut en skrift på nätet som heter "Till sjöss" med matnyttig information för den som har en VHF. Finns att hämta på nätet eller går att beställa från Stockholmradio.



I skriften finns bland annat VHF-kartan, som visar täckningsområdena för de olika masterna samt även tiderna för väderutsändning.

problemet är bara att om plottern stängs av eller dör så följer inte positionen i anropet med. Bättre då att satsa på en nyare VHF som har en inbyggd GPS. Efter att knappen tryckts in går nödmeddelandet direkt via en speciell kanal till Sweden Rescue, som sedan ropar tillbaka på kanal 16 för att höra vad som hänt. Genom automatiken har de fått reda på vilken båt det gäller och aktuell position, vilket underlättar för att dra igång en eventuell räddningsinsats.

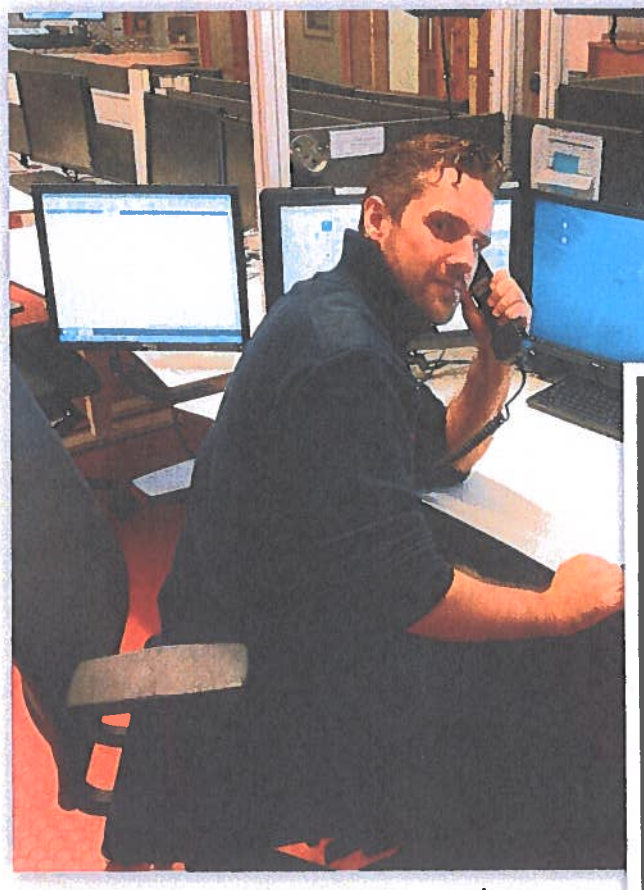
Med i paketet finns även DSC, Digital Selective Calling. Eftersom alla apparater av denna modell har ett eget MMSI-nummer går det att använda som telefonnummer. Bara att slå in det så piper det i mottagarens apparat, som till och med kan slå över till lämplig kanal att snacka på. Ingen risk att någon missar ett anrop på det viset. Det går faktiskt i förväg att lägga in en hel telefonbok med andra båtars nummer.

Nybroviksjojk

VHF:er finns både handburna och för fast installation. De fasta har i allmänhet antennen i någon form av mast, vilket ökar räckvidden, inte minst som de också har högre effekt än en handburen. De handburna är dock utmärkta för att ropa upp hamnkaptener, broar eller grannbåten. De kan även med fördel tas med på andra äventyr såsom skridskoisen, eftersom de i allmänhet är mer slagtåliga än en mobil och oftast även vattentäta.

Det här med kanaler kräver sin förklaring. Det finns i stort sett 57 kanaler att välja på. 16 är kanalen för anrop till en båt och den kanal som nödtrafiken sköts på. Efter anropet växlas till en trafikkanal eller en kanal som ett yrkesfartyg hänvisar till. Givetvis kan korta meddelanden utväxlas även på kanal 16. I Stockholms innerskärgård kallas det för "Nybroviksjojk", de korta meddelanden som de mindre passagerarbåtarna utväxlar med varandra på kanal 16 om missade bryggor, om passage styrbord mot styrbord eller för att bara skälla på varandra när man tycker någon kört för tufft. Sedan finns det en mängd trafikkanaler som lättast kan beskrivas som att masterna efter kusten är numrerade med olika nummer. Halmstad har till exempel 62 och Södertälje 66. För att nå Stockholmradio ropas upp på den kanal vars mast ligger närmast. Utöver det finns rena kanaler som 71, 77, L1 och L2. Här går det att prata båt till båt så länge mottagaren är inom räckvidd. De kan även vara bra kanaler att ha inställda för att ha en öppen linje till kompisarna.

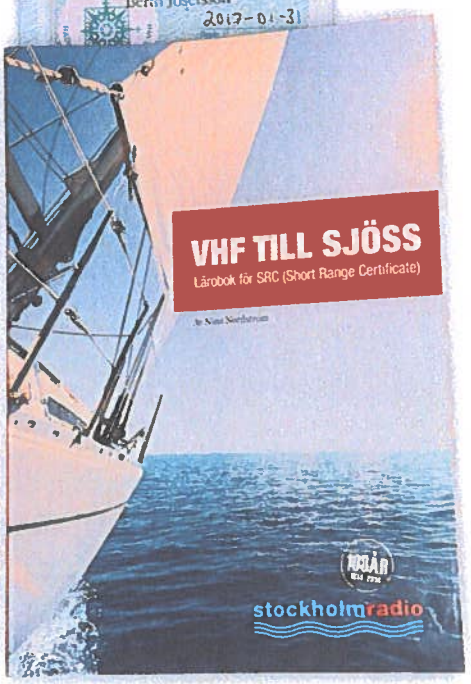
De flesta apparater har även möjlighet att skanna flera kanaler samtidigt, så det går bra att passa kanal 16 och samtidigt vara stand-by på 77. »



På Stockholmradio i centrala Stockholm passas radion 24 timmar om dygnet alla dagar på året. Genom ett abonnemang hos dem kan man få hjälp med nästan allt när som helst.

På en karta ser operatören över vilken mast anropet kommer in.

För att få använda en VHF med DSC krävs ett intyg om SRS, Short Range Certificate, i den blåa intygsboken.



Kursen för certifikatet läses lätt in genom läroboken. En kurs tar några kvällar att läsa in hos något studieförbund eller helt enkelt genom självstudier av boken och en efterföljande skrivning hos en förhörsförrättare, som hittas på Nämnden för Båtlivsutbildnings hemsida, *batlivsutbildning.se*.

» Först certifiering

Så efter besöket i båttillbehörsaffären för att införskaffa en VHF med önskvärda specifikationer är det väl bara att sätta igång, då? Nej, inte riktigt. Alla som ska använda radion måste nämligen ha ett certifikat, det som tidigare kallades begränsat radiotelegraficertifikat.

Stockholmradios tips

- Skaffa ett abonnemang för att kunna få hjälp med allt möjligt.
- Gör ett provanrop direkt efter sjösättningen för att se till att allting fungerar.
- Tveka inte att ropa upp för att du rädd att anropa på fel sätt – du får på sin höjd en mild tillrättavisning.
- Berätta vilken trafikkanal du ropar på – det underlättar för dem att svara på ditt anrop.
- Passa åtminstone kanal 16, gärna VTS-kanalerna också.
- Lär alla ombord hur radion fungerar. Kanske inte alla ombord har certifikat, men i en nödsituation får vem som helst använda radion!
- Ett abonnemang på sjöräddningens Trossen eller Stockholmradios Sjöassistans kan vara räddningen vid ett icke livshotande haveri. I bägge fallen är VHF bra att larma på.

Nu för tiden heter det SRC, Short Range Certificate, eller helt enkelt VHF-certifikat. Det är dock inte överdrivet svårt att ta – studieförbunden anordnar kurser på några kvällar och sedan är det ett rätt okomplicerat prov. Det går till och med att skaffa den lilla läroboken och plugga in på egen hand. Fortfarande måste du behärska det internationella bokstaveringsalfabetet – det där som börjar med Alfa, Bravo, Charlie och så vidare – men även ett praktiskt prov ingår för att kunna sända DSC med sin radio. Så den som har ett gammalt certifikat och nu skaffar en ny radio utrustad med "Distress call" måste rätteligen ta ett nytt.

Det går att knyta extra finesser till sin VHF. En nödsändare i flytvästen kan göra så att det blir ett fasligt liv på VHF:en för att väcka dem ombord när någon hamnat i drickat. Samtidigt går en automatisk signal ut som syns som ett nödmeddelande på VHF i närheten och som en symbol på AIS-mottagare i närheten.

Att passa åtminstone kanal 16 ständigt är en god idé, men även de kanaler som yrkessjöfarten använder är bra att ha koll på. I sjökortet syns var de större fartygen ska anropa närmsta VTS, Vessel Traffic Service, när de passerar, vilket ger en vägledning om var man riskerar att möta dem. Många snabbfärjor annonserar sin ankomst till hamnar på kanal 16 så att de går att undvika.

VTS-anrop sker på engelska i svenska farvatten, vilket kan verka lite fånigt. Det är dock lätt att förstå finessen vid segling i finska farvatten, där anropen sker på finska, vilket gör konversationen obegriplig för de flesta svenskar!

Hjälp vid soppatorsk

Stockholmradio sänder ut väderrapporten för de olika kustavsnitten flera gånger om dagen. De erbjuder även en betaltjänst för hjälp då man till exempel fått en tamp i propellern eller slut på soppa. Tjänsten heter Sjöassistans och ska inte förväxlas med den verksamhet Sjöräddningssällskapet bedriver för att rädda liv. Sjöräddningssällskapet har dock en liknande tjänst som kallas Trossen, men enligt Stockholmradio är det ingen konkurrens utan snarare en samverkan dem emellan. Är det fara för liv är det dock alltid sjöräddningen som rycker ut.

Stockholmradio publicerar även en skrift varje år som heter "Till sjöss". Här går det att hitta allt som kan behövas med en VHF ombord, kartor med kustradiostationer, lathund för nödanrop, förteckning över alla broar med mera. Den går att skriva ut direkt från nätet eller beställa från Stockholmradio på lite mer väderbeständigt papper än det som kommer ut från skrivaren.