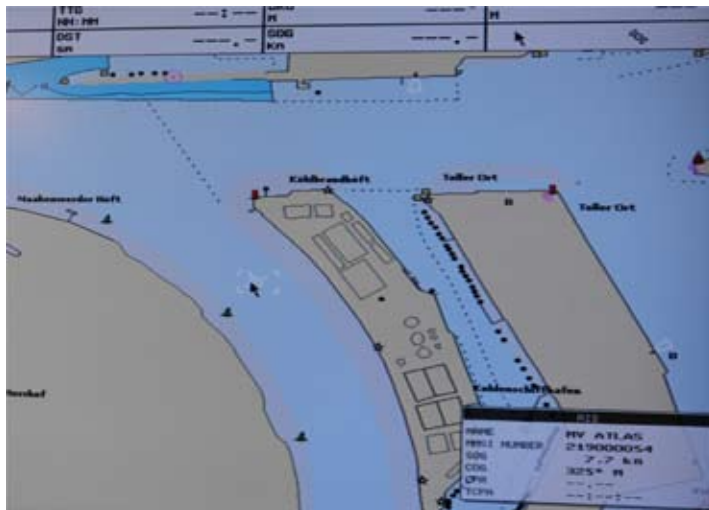


Følg med på skipstrafikken

Alle fartøy over 300 tonn er i dag pålagt å ha montert et såkalt AIS-system. AIS står for Automatisk skips-identifikasjons System. Det er signaler som sendes fra fartøyene over VHF-nettet. Disse signalene inneholder data om fartøyene, posisjon, hastigheten de holder og kursen. Alt dette popper opp i et lite vindu så snart du beveger markøren over fartøysymbolet som du ser på kartplotteren eller PC-skjermen. Det kan også legges inn alarmer for eventuell kollisjonsfare. Dette er standard på de fleste radarer i dag (ARPA, MARPA), men altså nytt i kartplottersammenheng.

Boksen man benytter til å motta AIS-signaler koster ca. 3.000 kroner. Man kan bruke eksisterende VHF-antenne ved å koble til en splitter, som også gjør at man kan kjøre vanlige radio og GSM-telefon på samme antenne. Man kan anskaffe AIS-sendeutstyr til egen båt, men det blir vesentlig dyrere.

Ytterligere opplysninger: Belamarin AS, telefon 69 26 46 00, www.belamarin.no



DEN SORTE BOKSEN til venstre er hva man trenger for å motta AIS-signaler. Her er det også montert en splitter (t.h.) som gjør at man kan bruke eksisterende VHF-antenne. (Foto: Hans Due)

KARTPLOTTERVINDU med AIS. Vi har lagt markøren over et fartøy omtrent midt på bildet. Nederst til høyre har det poppet opp en boks med identifikasjon, fart og kurs til fartøyet.

Lett og elektrisk

Torqueedo er en helt ny elektrisk påhenger, utviklet og produsert i Tyskland. Den veier bare 12 kg inklusive batteri. Den har en skyvekraft på 18 kg for modellen som heter Travel 400 og 33 kg for modellen som heter 800. Det tilsvarer 1,5 - 2 hk.

Grunnen til den lette vekten er blant annet materialvalget, og ikke minst at man benytter seg av et litium-mangan batteri. Det veier

omtrent ingenting, men har stor kapasitet og omtrent ingen selvutlading. Batteriet kan også klattlades så mye man ønsker uten at det går ut over batteriets "hukommelse" på samme måte som med enkelte andre batterityper. Dessuten er det en fordel at man slipper å dra på tunge blyakkumulatører. Påhengeren kan klappes sammen og legges i en egen bæresekk som man kan ha på ryggen.

Men Torqeedo har også laget en virkelig kraftpakke, en elektrisk påhenger som yter tilsvarende en 6 hk konvensjonell påhenger. Her er ikke batteripakken separat, ikke integrert i påhengeren. Det ser ut som en blyakkumulator, men har samme litium-mangan-konstruksjon som de andre batteriene, og derfor veier heller ikke dette batteriet stort. Et 77 Ah batteri (25,9 volt) veier bare 18 kg, mens et tilsvarende blybatteri veier ca. 59 kg.

Selve påhengeren som heter Cruise 2.0 (S eller L, for kort eller lang stamme) veier 18,5 kg. Alle påhengerne har både forover, nøytral og akterover som girvalg, og alle er utstyrt med egen "tenningsnøkkel". Ytterligere opplysninger: Torqeedo GmbH, telefon 0049 815 126 8670, www.torqeedo.com

ELEKTRISK påhenger.
Veier 12 kg – med batteri.
(Foto: Hans Due)



NYTT: Tohatsu satser friskt. Blant annet med en serie firetakere fra 2,5 til 30 hk.

Helt ny motorserie

Tohatsu satser i år på en helt ny serie motorer, nytt design og mye nytt innhold.

Ikke minst er det store forventninger til en ny 115 hk TLDI, (Totakts Lavtrykks Direkte Innsprøyting). Samtidig lanseres en lang rekke nye firetakere fra 2,5 til 30 hk. Tohatsu har lagt stor vekt på å utvikle en serie miljøvennlige motorer uten, at det skal gå ut over yteevne eller forbruk, i følge produsenten.

Mer informasjon: Kellox AS, telefon 64 97 61 00. www.kellox.no