



AVANSERT: Stavern Båt og motor har nettopp montert det nye og avanserte navigasjonssystemet i denne 30 fot store Bayliner cruiseren. – Med styrestikken kan jeg manøvrere båten akkurat slik jeg vil, sier Jan Elgen.

FOTO: BJØRN JAKOBSEN

Nå kan du manøvrere cabincruiseren til kai med styrestikke

Pionerer i båt fra Stave

Det avanserte navigasjonssystemet som Elgen-brødrene fra Stavern i disse dager har montert, er det første i sitt slag i Europa, og det tredje på verdensbasis.

BJØRN JAKOBSEN
bjorn.jakobsen@op.no
913 27 201

Å legge til kai kan være en utfordrende øvelse, selv for erfar-

ne båtførere. Men med det nye navigasjonssystemet til den amerikanske båtmotorprodusenten Mercury, blir jobben nå så enkel at selv bestemor kan klare det, mener Jan Elgen i Stavern Båt og Motor.

I disse dager legger firmaet, som nå holder til på Hegdal, siste hånd på installasjonen av et «Axius»-system i fritidsbåten til Thor Hjelle fra Stavern.

Elgen-brødrene fra Stavern er pionerer i båtbransjen.

Den 30 fot lange båten som nettopp har fått installert det

avanserte systemet, en Bayliner 300, er blitt oppgradert med to nye inboardmotorer på 250 HK hver. Disse styres av et elektrisk hydraulisk system. Systemet produseres også for utenbordsmotorer.

Krever to motorer

– Navigasjonssystemet krever minst to motorer for å fungere. Når «Axius» kobles inn, tar en datamaskin over, og du kan med stor kontroll og nøyaktighet manøvrere båten dit du vil, med en styrestikke – en joys-

tick. Båten kan styres sideveis, forover, bakover, rundt sin egen akse. Systemet fungerer kun ved lavere hastigheter, men har da til gjengjeld full kontroll over propell og drev, som styres uavhengig av hverandre. Baugpropell er dermed overflødig, sier Elgen.

Om du ønsker kan du la systemet navigere fra et sted til et annet, på autopilot.

– Ved behov kan systemet holde båten i samme posisjon så lenge du ønsker, via GPS.

Elektroniske kompass via

GPS og sensorer for å registrere båtens bevegelser, er nødvendig for at systemet skal fungere optimalt.

– Siden dette er det første systemet som monteres i Europa, har vi hatt besøk av eksperter fra Belgia som har bistått med installasjon og kalibrering.

Skreddersydd

Hvert system på tilpasses og skreddersys den enkelte båt. Vektfordeling og vannlinje gir forskjellige utslag og må kalibreres i systemet.



NYE MOTORER: For å kunne dra nytte av systemet må båten ha minst to motorer. Denne båten har nettopp fått montert to nye 4,5 liters Mercury V6 som yter 250 HK hver.



SYSTEM: Disse tre enhetene utgjør den synlige delen av systemet. Med joysticken (t.h.) manøvrerer man enkelt båten. Monitoren øverst t.v. viser hvordan systemet arbeider, og med knappene nederst t.v. kan du bestemme hvilken systemfunksjon som skal brukes.



IKKE SYNLIG: Sett fra utsiden er ikke det avanserte navigasjonssystemet synlig.

- Systemet kontrollerer gir, gass og sving på båten, og det hele skjer via elektriske kabler. Kabling er derfor en stor del av installasjonen. På den andre siden blir fastrustede vaiere dermed en saga blott.

- Kombinasjonen saltvann og elektronikk, er det optimalt?

- Digital Trottle and Shift (DTS) er blitt mer og mer vanlig i forhold til tradisjonell vaier. Fra 2000 begynte det å komme mer elektronikk, og vi i bransjen var litt skeptiske. Men det har vist seg å ikke være noe pro-

blem. Det er heller andre ting som skaper problemer, som urenheter i drivstoff, eller mangel på vedlikehold. Dagens elektroniske komponenter holder veldig høy kvalitet, og det finnes ikke korrosjonsproblemer om ting blir riktig montert med vanntette og forseglede koblinger, sier Elgen.

Det avanserte systemet koster rundt 120.000 kroner, forteller Elgen. I tillegg kommer montering.

SE VIDEO PÅ WWW.OP.NO



BRANNVAKTFLYET: Egil Rønning (t.v) og Espen Otterstad er to av de frivillige som sitter bak spakene om bord i brannvaktflyet når det tar av fra Torp denne sommeren.

FOTO:VIB

Vaktflyet på vingene

Nå er det så tørt langs kysten i Vestfold at brannvaktflyet starter sine flyvninger.

HENNING RUGSVEEN
redaksjonen@op.no
901 09 010

Allerede denne helgen kommer brannvaktflyet til å overvåke Vestfold-kysten, med to frivillige fra Sandefjord Flyklubb bak spakene. Formålet er å forebygge og oppdage branner i terrenget tidligst mulig.

Variasjonene er store i Vestfold-terrenget denne vårmåned. Det er fortsatt snødekte områder i skogen innerst i fylket, men det er stor brannfare ved kysten. Skogen er mest brannfarlig fra løvsprett og en måned fram, den tiden nærmer seg.

- Det er ikke så tørt i skogen i indre Vestfold, men knusktørt langs kysten, sier stedfortredende brannsjef i Larvik Jan-Olav Vagle.

Respekter bålforbudet

Brannsjefene i Vestfold ber nå publikum å la være å tenne ild der det er tørt. De påpeker at selv et kaffebål eller bruk av grill innebærer økt risiko mange steder, og oppfordrer alle til å respektere bålforbudet i skog og utmark, også der det er lokale forskrifter.

Menneskelig aktivitet er årsaken til 90 prosent av brannene i naturen, derfor oppfordrer brannvesenet innbyggerne til å gå 100 prosent inn for å forebygge at så skjer.



ADVARER: Det er knusktørt langs kysten, advarer stedfortredende brannsjef i Larvik, Jan Olav Vagle.

ARKIVFOTO

Vestfold har vært forskånet for store skogbranner de siste årene, men har hatt flere mindre tilløp. Senest denne uken brant det i Ranvika mellom Kjerringvik og Ula, og 10. april gikk det galt i Hof da en bråtebrann kom ut av kontroll og tok med seg fem mål skog og ei lekehytte før det ble slokket.

Det var bare to dager etter at brannmester i Vestfold Interkommunale brannvesen, Per Olav Pettersen, rykket ut med en advarsel om at det er tørt og lettantennelig.

Avtale over tre år

Sandefjord brannvesen, Larvik

brannvesen, Vestfold interkommunale brannvesen, Fritzøe Skoger og Fylkesmannen i Vestfold har nylig skrevet en ny treårs avtale med Sandefjord Flyklubb. Den dekker klubbens reelle kostnader for å holde klubbens Cessna 172 på vingene for å speide etter brann.

10-15 medlemmer i Sandefjord Flyklubb stiller frivillig opp når Vestfold nå skal overvåkes og store branner skal unngås.

Piloten og sambandsmannen i cockpit har direkte kontakt med Vestviken 110 sentral.