

NEPTUN



Besøg af vandflyver på Vejle fjord

Indhold:

Lederen	5
Årshjul	8
Havnekontor	10
Resultater fra aftenkapsejladser	12
El-motor i din båd....	14
Elmotor og batteri ...	19
Nytårstravetur	24
Nye medlemmer	26

42. ÅRGANG

4/24

DECEMBER



MIDTJYSK MARINESERVICE

TLF. 2168 9097

Midtjysk Marineservice tilbyder:

- Serviceeftersyn på motor, gear samt olieskift m.v.
- Hovedrenovering af motorer

Diverse opgaver

Forårs- og efterårsklargøring, bundmaling, polering, VVS, abtering, el og smedearbejde.



*Service og reparation af motor samt alt omkring båden.
- 20 års erfaring i marinebranchen.*

Webshop med salg af nautisk udstyr



DANSK
BÅDUDSTYR

www.danskbaadudstyr.dk
www.midtjyskmarineservice.dk

Vigtige e-mail adresser:

Formand Jan Vestergaard	formand@snv.dk
Kasserer Ole Mikkelsen	kasserer@snv.dk
Klubsekretær Ole Krebs	klubsek@snv.dk
Medlemskartotek Lars Laursen	medlem@snv.dk
Mentorgruppen	mentor@snv.dk
Tur- og aktivitetsudvalg Kim H. Rohde	tur@snv.dk
Ungdomsafdeling Wivian Albrechtslund	ungdom@snv.dk
Sejlerskole: Vakant	sejlerskole@snv.dk
Kapsejlads Jacob Bangsgaard	jacob@snv.dk
J/70 Troels Meldgaard	J70@snv.dk
Webmaster Jan Jacobsen	webmaster@snv.dk
Bladredaktion Dorth Grue	dorth@snv.dk
Sejlkлубben Neptuns hjemmeside	www.snv.dk

SEJLKLUBBEN NEPTUN, VEJLE

STIFTET 1881

STÆVNEN 53, 7100 VEJLE

Alle henvendelser angående medlemskartotek / adresseændringer rettes til
e-mail: medlem@snv.dk

Medlem af Samvirkende Idrætsforeninger i Vejle, Dansk Sejlunion og Dansk Idrætsforbund

BESTYRELSE:

Formand: Jan Vestergaard
Keglebakken 2, Grejs, 7100 Vejle
Mobil: 40 34 28 14

Næstformand: Lars Lauersen
Hesselhøj 1, 7100 Vejle
Mobil: 24 48 51 97

Kasserer: Ole Mikkelsen
Ibækstrandvej 14E,
7100 Vejle

Klubsekretær:
Ole Krebs,
Falkevej 7, 8723 Løsning,
Mobil 72 15 79 57

Suppleanter til bestyrelsen:
Anders Bertelsen
Jørgen Schmidt

Havneudvalg: Jan Vestergaard,
Ole Krebs, Lars Laursen

Havnechef:
Hans Jørgen Jensen, mobil 20 28 39 90
hj@vejlelystbaadehavn.dk

Havnechefens kontortid:

Oktober-Februar:
Mandag og fredag kl. 10.00-12.00
Onsdag kl. 14.00-17.00

UDVALGSFORMÆND:

Sejlerskole:
Vakant: sejlerskole@snv.dk

Kapsejladsudvalg:
Jacob Bangsgaard - jacob@snv.dk

Ungdomsafdeling:
Wivian Albrechtslund - ungdom@snv.dk

Aktivitets- og Turudvalg:
Kim H. Rohde - tur@snv.dk

J/70 udvalg:
Troels Meldgaard - J70@snv.dk

NEPTUNS REDAKTION:

Ansvarshavende redaktør:
Jan Vestergaard
Keglebakken 2, Grejs, 7100 Vejle
Mobil 40 34 28 14

Produktion: Danskgrafisk

Neptun fremstilles 4 gange årligt - marts,
juni, september og december.

Indlæg til næste nummer skal være redaktion-
en i hænde senest den **20. februar** 2025.

Bødetakster for de mest almindelige overtrædelser

Manglende redningsveste	1.500 kroner per manglende vest.
Hastighedsovertrædelser	5.000 kroner første gang og 10.000 kroner anden gang.
Sejlads i forbudszoner	5.000 kroner første gang du overtræder forbuddet og 10.000 kroner anden gang.
Manglende bevis	5.000 kroner første gang og 10.000 kroner anden gang.
Manglende ansvarsforsikring	Det er lovkrav at have en ansvarsforsikring, når du sejler speedbåd. Manglende ansvarsforsikring udløser en bøde på 1.000 kroner.

Pantaenius – ske hvad der vil!



PANTAENIUS

Agentur for Lystfartøjsforsikringer

Østerbro 11 · 7800 Skive · Tel. +45 9751 3388

pantaenius.dk



Mørket har sænket sig over SNV. Mange både ligger trygt på land og hviler indtil lysere tider melder sig. Omkring os tændes julelys, og sikke et smukt syn i denne kolde tid. Nu er der ikke andet for end at vente tålmodigt på det nye år og glæde sig over det forgangne års vellykkede aktiviteter her i klubben. Vi i bestyrelsen og rundt i de forskellige udvalg er allerede igang med at forberede den kommende sæson – det er nu at de nye planer for ungdom, sejlernskole, J70, tur- og kapsejllads bliver udarbejdet og tilrettelagt af vore entusiastiske frivillige i de respektive udvalg.

Arbejdet omfatter forberedelse af de praktiske forhold samt prioriteringer i forhold til klubbens menneskelige resurser samt mulige økonomiske rammer. Alt dette forventer vi at blive endnu mere eksponeret på Neptuns nye hjemmeside. Jeg kan kun på de varmeste opfordre alle til at følge med!

Fra bestyrelsen side har vi fokus på at samle op i forhold til budgetter og økonomiske rammer for det kommende år. Herunder forberedes regnskabsafslutning, der skal opgøres, samt optælling af medlemmer til de offentlige statistikker. Derudover er der aktiviteter såsom klubkonference og formandsmøder, lokale møder med klubberne i nærområdet.

Efteråret har ligeledes budt på flere af vore rituelle aktiviteter som stander-nedhaling og ikke mindst vores afriggerfest. Sidstnævnte blev i år succesfuldt arrangeret af Dorthé Grue og Niels Hau, og det var en både hyggelig og god fest med både nye og mere erfarne medlemmer og partnere.

Jeg kan kun opfordre til at deltage i dette arrangement! Tag fat i dine sejlernkammerater eller dine naboer på broen og sørg for at I kommer afsted.

Fortsættes side 6

I forbindelse med standernedhaling og afriggerfest kunne vi i år afsløre at "Årets præstation" blev givet til Poul Johansen for hans flotte resultat med "Rebecca" som blev Overalt vinder på kort bane i Palby Fyn Cup, og samtidig at "Godt Gjort" pokalen blev givet til Gunhild Pedersen som i rigtig mange år har støttet op omkring - altid været på pletten i Ungdom.

På vegne af den samlede bestyrelse vil jeg hermed ønske alle medlemmer og jeres familier en glædelig jul og et godt nytår.

*Med sejlerhilsen
Jan Vestergaard, formand*



Glædelig jul og et godt nytår
med tak for det gamle ønsker
Sejlkлубben Neptun Vejle
sine annoncører, sponsorer og medlemmer

"Godt gjort" pokalen

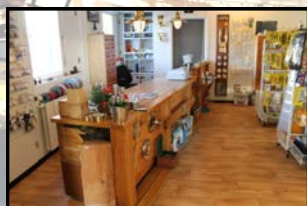
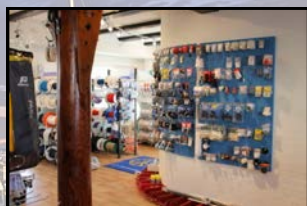


Gunhild modtager pokalen for sin mangeårige indsats i Ungdomsafdelingen som frivillig medhjælper både ved de ugentlige træningsaftener, ved stævner og begivenheder som for eksempel Vejle Fjord Festival.

Bestyrelsen ønsker Gunhild et stort tillykke og ikke mindst en stor tak for den flotte indsats.

Vejle Marineservice Marinebutikken

*Alt til din båd
lige ved hånden.*



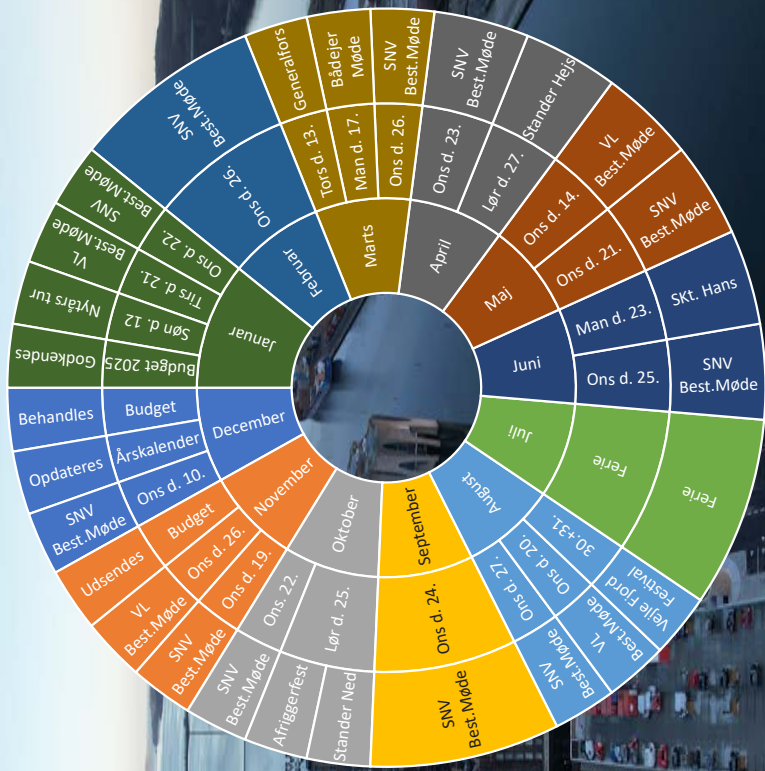
Dyrskuevej 19, 7100 Vejle. Tlf: 75835490.

www.vejlemarineservice.dk

Marinebutikken ved lystbådehavnen er altid et besøg værd.

SNV ÅRSHJUL

2025 SNV Årshjul





Julequiz



Test din maritime viden

Hvor mange toplys skal en slæbebåd på 60 m med et slæb på 210 m vise?

- ☐ 2
- ☐ 3
- ☐ 4

Er der i Danmark et lovkrav om at man skal have dykkercertifikat for at dykke med (luft)-flasker i sin fritid?

- ☐ Nej, kun hvis du er erhvervsdykker er det et krav
- ☐ Ja, uanset om det er fritid eller erhverv
- ☐ Nej, uanset om det er fritid eller erhverv

Hvor blev Danmarks første jernbanefærge indsat?

- ☐ Øresund
- ☐ Storebælt
- ☐ Lillebælt

Hvilke skibe må føre sidelys i en sammensat lanterne?

- ☐ Alle
- ☐ Skibe under 50 m
- ☐ Skibe under 20 m

Hvilke 3 størrelser har størst betydning for, hvor store bølger bliver?

- ☐ Vindhastigheden, tiden og pladsen
- ☐ Vindhastigheden, vanddybden og nedbøren
- ☐ Vindstødene, vindretningen og strømmen

Hvorfra kommer vinden, hvis et skib sejler 'kryds'?

- ☐ Forfra
- ☐ Bagfra
- ☐ Fra siden

Hvilket knude/knob medfører kølhaling?

- ☐ Pælestik
- ☐ Råbåndsknob
- ☐ Kællingeknude

Hvad forstås som en "lang" tone?

- ☐ 4-6 sek
- ☐ 6-8 sek
- ☐ 1-2 sek

Hvor mange grader svarer retningen NNV til?

- ☐ 270 grader
- ☐ 337,5 grader
- ☐ 326,25 grader

Kvitterer du for et DSC safety call via DSC?

- ☐ Nej
- ☐ Nej, der kvitteres på kanal 70
- ☐ Ja

I gamle dage betragtede man det som uheld at have...

- ☐ En kvinde ombord
- ☐ Sorte sejl

Svarene finder du på side 13



HAVNECHEF HANS JØRGEN JENSEN
 vl@vlbh.dk - Tlf./SMS: 20 28 39 90

Havnekontoret er åbent:

Mandag og fredagkl. 10:00-12:00

Onsdagkl. 14:00-17:00

Økonomi Jette M. Hansen
 3162 9101 bogholder@vlbh.dk

Kontor Helle Elling
 3114 6225 kontor@vlbh.dk

Vinteroptagning for 2024 er ved at være afsluttet og er forløbet helt efter planerne - Hver en centimeter landplads er solgt.

Bådene er kommet trygt og sikkert på land, takket være Søren og Michael, der har bemandede kranen til UG.

HUSK at kigge til din båd, uanset om den er på land eller i vandet igen - vinteren. Ligesom det er meget vigtigt, at båden ikke må have strøm på uden opsyn!

Vi er glade for, at I har taget så godt imod det nye havnesystem, BEAS, som jo er blevet godt og grundigt gennemprøvet i løbet af sommeren. Der har været ganske få tilrettelser og fejlmeldinger undervejs. Tak for jeres hjælp og tålmodighed med dette.

Vi har haft en god sæson med pæne besøgstal, både på gæstesejlere og autocampere. Vi kan være stolte af alle de flotte tilbage meldinger, vi har fået.

Kontoret er gået på vinteråbningstider fra den 1. oktober 2024 - Mandag og fredag kl. 10:00-12:00, onsdag kl. 14:00-17:00.



Vi ønsker alle en Glædelig Jul og et Godt Nytår.

*Med sejlerhilsen
 Hans Jørgen*



Vinter Parkering 2024/2025

Mandag den 21. oktober 2024 ophører parkeringskontrollen på vores områder for vinterperioden 2024/2025

Vær dog stadig opmærksom på, hvor der er standsning og parkering forbudt

Det er vigtigt bl.a. i forhold til evt. trafik med redningskøretøjer

Lad os alle hjælpe med, at der er mindst mulig parkering rundt omkring og især på Hovedbroen

Der er fortsat mulighed for parkering overfor Carlsberggrunden og parkeringslommerne ud mod Dyreskuevej



Klubstander

Vi vil fortsat gerne opfordre alle båd-ejere til at anskaffe en klubstander og sætte den under bagbord saling. Hvis båden fører flere standere skal Neptuns stander være øverst.

Ældre både kan føre standeren i toppen af masten.

Klubbens stander kan du købe i Havnekontoret eller Marinebutikken for 75 kr.



ALIVE
SINCE /1877

MUSTO



BY APPOINTMENT TO
HER MAJESTY THE QUEEN
MAINTAINERS OF THE ROYAL YACHT
MUSTO LTD ENGLAND



BY APPOINTMENT TO
HER MAJESTY THE QUEEN
MAINTAINERS OF THE ROYAL YACHT
MUSTO LTD ENGLAND



Resultater fra SNVs aftenkapsejladser

KAPSEJLADS

Om tirsdagen blev der lagt en ekstra bane til, som gik til Mikkeline – Saltbæk og hjem til bøj 1. Den kunne bruges i tilfælde af sydlig vind.

21 blandede både var på startlisten. Nogle med håb om meget vind, andre ville få større succes i den lette vind.

Hermed resultaterne

2. serie:

1. Dehler 34 JV (Jan Bertelsen)
2. Folkebåd (Knud Nielsen)
3. H-båd (Poul B. Jensen)
4. X-362 Sport (Peter Jørgensen)
5. Knarr (Kim Jørgensen)

Tredje serie var blevet ændret med at én op/ned bane blev slettet som et forsøg. Dette gav dog lidt problemer for de langsomme både, og vi vendte tilbage til det ”gamle system” i fjerde serie.

3. serie

1. JPK 10.30 (Anders Johansen)
2. J/70 (Sejlerskolen)
3. X-442 (John Paulsen)
4. Folkebåd (Knud Nielsen)
5. X-362 Sport (Morten Nielsen)

Fjerde serie. En aften blev der lovet meget vind, så mange både blev i havn. Til gengæld lykkedes det ikke en anden aften at gennemføre sejladsen på grund af vindstille. Disse ting indvirkede selvfølgelig på slutresultatet.

4. serie:

1. J/70 (Sejlerskolen)
2. JPK 10.30 (Anders Johansen)

3. Spækhugger (Ole Krebs)
4. Knarr (Poul Johansen)
5. X-442 (John Frank Paulsen)

Til slut mange tak til vores dygtige og trofaste dommerteam (Lis, John og Karsten) som alle vælger at stoppe. Vi må håbe, at der melder sig et nyt team til næste sæson.

Torsdags sejladserne

Det blandede løb består af ni både - heraf kommer de tre fra Brejning. H-båds feltet har otte tilmeldte.

2. serie - blandet løb:

1. J/70 (Søren Larsen)
2. Express (Jesper Nørbo)

2. serie - H-både:

1. Hans Ebler
2. Peter Jensen

3. serie - blandet løb:

1. J/70 (Søren Larsen)
2. Knarr (Kim Jørgensen)

3. serie - H-både:

1. Hans Ebler
2. Jimmy Frederiksen

4. serie - blandet løb:

1. Knarr (Poul Johansen)
2. J/70 (Søren Larsen)

4. serie - H-både:

1. Jimmy Frederiksen
2. Claus Magelund

Alt i alt en god sæson uden aflysninger eller for svag vind til at kunne gennemføre de planlagte sejladser.

En stor tak til dommerteamet for nogle fint tilrettelagte baner.



Mvh Poul Johansen

Svar til quiz'en side 9:

4
Nej, kun hvis du er
erhvervsdykker er
det et krav
Lillebælt
Skibe under 20 m

Vindhastigheden, tiden og pladsen
Forfra
Kællingeknude
4-6 sek.
337,5 grader
Nej
En kvinde ombord



Elmotor i din båd

Af: Jesper Kjems - senest ajourført d. 19. juni 2024

GODE RÅD OG TIPS

En elmotor i båden kan give dig stille sejlads og mindre vedligehold. Men også kortere rækkevidde, ladeudfordringer og dyre batterier. Vi dykker her ned i fordele og ulemper.



Hver tredje nysolgte bil i 2023 var en elbil, så hvordan går det mon med omstillingen til el ude i alle bådene?

Det spørgsmål afhænger som altid af fordele, ulemper og ikke mindst pris – så lad os i denne artikel forsøge at give en status på udviklingen, så du forhåbentlig bliver lidt klogere på, om det med elmotor i båden giver mening.

Vi starter med fordelene:

Simpel sejlads - sæt nøglen i og drej håndtaget

At give gas i en båd med elmotor er ikke mere indviklet end at tænde din elpisker hjemme i køkkenet. Her skal du hverken tjekke olie, forvarme, tilslutte brændstoftank, give choker eller holde øje med kølevand. I med nøglen og tryk håndtaget frem for at sejle – og tilbage for at bakke. Den meget simple betjening er også med til at gøre sejladsen mere sik-

ker, da du har adgang til ekstra kraft fra motoren i løbet af få sekunder. Samtidig har elmotoren den fordel, at den trækker lige kraftigt på alle omdrejninger uden rystelser i båden, så du ikke behøver lede efter de såkaldte "sweet-spots", hvor dieselmotoren kører bedst.

Mindre vedligehold

En elmotor er meget simpel i forhold til en brændstofmotor og samtidig er selve motoren indkapslet uden de ind- og udgange til kølevand, smøring og brændstof, som vi kender fra brændstofmotoren. Det betyder også, at du med en elmotor slipper for de klassiske dyder som olieskift, vinterkonservering, skift af filtre, vedligehold af slanger, skift af impellar, rensning af brændstoftank osv. Vedligehold af din elmotor begrænser sig i store træk til et serviceeftersyn hvert 3. eller 5. år afhængig af mærke og type, og her kan du tilmed ofte selv afmontere elmotoren og smide den bag i bilen.

Stille sejllads uden udstødningsgasser

Den velkendte larm fra diesel- eller benzinmotoren bliver med en elmotor erstattet af en betydeligt lavere summen, og udstødningsgasserne slipper du også for. På både påhængs-elmotorer og pod-elmotorer, sidder hele motoren under vandoverfladen, hvilket dæmper støjen endnu mere, ligesom motoren får en naturlig passiv køling af koldt havvand.

Mere plads i båden

Kommer du fra en indenbordsmotor, vil du

umiddelbart få et tomt rum ved at skifte til en pod-motor, som jo monteres under bunden på båden. Dog kan du hurtigt få brug for pladsen til batterier, specielt hvis du skal sejle langt, hvilket kræver en velvoksen batteribank. Batterier har til gengæld den fordel, at de er mere fleksible at placere i skibet end en stor dieselmotor, selvom der også for batterier er en række krav til både brandsikkerhed og udluftning. Med elmotor er det også slut med at tørre motorolie op i motorrummet.

Slut med ture til tanken og gratis solcelle-strøm

Når du sejler på el, kan strømmen til batterierne komme fra flere forskellige kilder, og det at "fylde op", er ikke mere indviklet end eksempelvis at tilslutte landstrømsstikket – det kan til gengæld give nogle udfordringer i havnens el-system, der ofte ikke er dimensioneret til at lade mange store batteribanker på en gang. Strømmen til din elmotors batterier kan også komme fra en solcelle, så båden stille og roligt lades op, mens du er hjemme, og så er klar til sejlsads, når du ankommer til båden. Her er strømmen til din sejlsads oven i købet høstet gratis og uden CO₂-udledninger. De fleste både sejler i forvejen mest på årstider med meget sol, og hvis de samtidig ofte ligger stille i flere dage mellem hver sejlsads, er det oplagt at udbygge el-systemet med solceller.

Lad op, når du sejler for sejl

En del af de nyeste elmotorer til sejlåde har

Fortsættes side 16

en regenereringsfunktion, så de kan fungere som en dynamo, når du sejler for sejl og på den måde lade batterierne op. Det koster en smule på farten, men de fleste meldinger lyder, at det i praksis er under en halv knob, du mister, når du lader batterierne for sejl, hvis det overhovedet kan mærkes på farten.

Nye typer motorer giver nye muligheder

Elmotorens mindre størrelse og kompakte design giver helt nye muligheder for at placere motoren på båden. Hvor dieselmotoren skal have slanger og ledninger til både diesel, kølevand, udstødning, gashåndtag og startstrøm, skal en elmotor blot have tilført strøm i en plus- og minusledning. Du kan altså nøjes med tre små huller i båden til to bolte en ledning. Nogle nøjes derfor ikke med en enkelt pod-motor, men monterer i stedet to mindre pod-motorer i hver side af båden. På den måde kan båden pludselig kan dreje som på en tallerken i havnen ved at sætte den ene motor i bak, mens den anden sejler fremad. Dog sidder podmotorer i siden af båden også lidt mere udsat, når de ikke er beskyttet af bådens køl. Nogle producenter kan også levere podmotorer, som du kan dreje oppe fra roret eller styrringsenheden. På disse typer får skibet altså samme muligheder for at manøvrere, som vi kender fra en påhængsmotor, og du kan så vælge at spare udgifterne til en bovpropel.

Masser af strøm i resten af båden

En stor lithium batteribank til din elmotor giver ikke kun nye muligheder til selve fremdriften af båden. Med en kæmpe bat-

teribank og 220 volt invertere i båden, har du også mulighed for at bruge mere strøm på bådens andre apparater. Det kunne være at udskifte gaskomfuret med et induktionskomfur. Her skal du selvfølgelig huske, at et højt forbrug på andre ting i båden så ned-sætter din rækkevidde, ligesom du risikerer ikke at kunne lave mad, hvis du har kørt batterierne i bund under sejladsen.

Ja, ja, men hvad så med...

Det lyder jo alt sammen meget godt, men hvorfor er det så, at vi ikke ser denne nye teknologi i samtlige både i de danske havne? Som du nok har regnet ud, er der selvfølgelig også nogle ulemper ved at installere elmotor i båden.

Rækkevidde koster

Skal du sejle langt for elmotor, får du brug for en velvoksen batteribank. Mange både har i dag dieseltanke på mere end hundrede liter, så de kan sejle i rigtig mange timer i stræk uden behov for at tanke. Og selvom nye typer batterier kan indeholde meget mere energi end tidligere, er vi stadig langt fra energitætheden i diesel eller benzin. Med andre ord vil det være helt urealistisk dyrt at installere batterier, der kan sejle lige så langt som en tilsvarende båd med dieselmotor og stor dieseltank.

På den anden side, er det nok ikke alle sejlere, der har behovet for at sejle i flere døgn i træk for motor. Har du i stedet kun brug for 30-40 minutters sejlads til at få sejl båden ind- og ud af havnen, kan du nøjes med et mindre batteri, så den samlede el-løsning er

billigere end en tilsvarende ny diesel- eller benzinmotor. Men også med et 4-5 timers sejlbehov, kan elmotoren ofte konkurrere på pris. Ifølge Henry Thomsen fra Solbaaden.dk får han også ofte henvendelser fra kunder, der har fået et tilbud på en ny dieselmotor med installation, hvor en tilsvarende løsning med elmotor og batteri faktisk ender med at være billigere. Men det afhænger meget af både bådtype og sejlbehovet, så Henry opfordrer generelt folk, der skal udskifte deres motor til at indhente tilbud på begge dele, så de selv kan sammenligne priserne.

I vores anden artikel kan du læse om, hvordan du finder ud af hvor kraftig elmotor, du har brug for til din båd og ikke mindst, hvor stort et batteri, du har brug for, for at kunne sejle de distancer, du ønsker uden at skulle lade op.

Så stor skal elmotor og batteri være til din båd

En anden overvejelse i forhold til rækkevidde er den fart, du ønsker at sejle med. Fart koster nemlig mere end noget andet i forhold til batteri-kapacitet. Derfor er elmotoren også ret udbredt i små fiskejoller, der blot har brug for at kunne dørve langsomt rundt, mens de fisker.

Men vi begynder også at se sejlklubber, der investerer i elmotordrevne rib-både til kapsejlad og undervisning. Her er anskaffelsesprisen typisk forholdsvis høj, men det begynder altså at opvejes af lavere driftomkostninger til strøm, service og reparationer. Større motorbåde på el ser vi i dag mest i

luksus-klassen og på konceptbåde med pris-skilte på flere millioner.

Midt i mellem ligger elmotorer i sejlbåde, hvor kombinationen af sejl og motor i mange situationer gør elmotoren til et mere oplagt valg end i den rene motorbåd med behov for at sejle længere distancer.

Det handler altså først og fremmest om at vurdere dit behov for både kraft og rækkevidde, når du skal vurdere, om en løsning med elmotor vil give mening.

Stort batteri koster - men er muligvis billigere i længden

Med til økonomien hører selvfølgelig også, hvad motor og batteribank koster. Ofte er det oppe i de store elmotorer eller store batterier, at systemerne får svært ved at konkurrere på prisen med en tilsvarende brændstof-motor. Men ifølge Henry Thomsen rykkes grænsen hele tiden for, hvor store elmotorer og batterier, du kan få for det en tilsvarende brændstofmotor koster.

Med til det regnestykke hører også, at du kan forvente lavere løbende drift omkostninger og eventuelt også gratis ”brændstof”, hvis du supplerer systemet med en solcelle på båden.

Dem der har fået hovedrenoveret en dieselmotor ved også, at det sjældent er en billig fornøjelse. Og selvom elmotorer også skal til service, når de eksempelvis skal have skiftet pakninger, er service-omfanget og vedlige-

Fortsættes side 18

holdelsesomkostningerne noget mindre, da der simpelthen er markant færre dele i en elmotor, der kan gå i stykker.

Ladning kræver adgang til strøm

En elmotor med batteri skal i sagens natur have strøm. Og har du en stor batteribank i båden, du gerne vil have ladet op hurtigt, er det ikke nok med de få ampere, der typisk er mulighed for at trække fra de fleste havnes landstrømsstik. Typisk er el-standerne i havnene slet ikke dimensioneret efter, at både med store batteribanker skal kunne lade op i en fart, så med en elmotor kan du altså ikke bare sejle ind i en havn og fylde båden op på fem minutter, som vi er vant til med benzin eller dieselmotorer. På samme måde er det også slut med at fylde en reserveredunk med brændstof på den nærmeste tankstation.

Ladeinfrastrukturen til både vil selvfølgelig blive udbygget i takt med, at flere og flere bådejere skifter over til el. Men specielt hvis du har et behov for at lade op på kort tid, kan du komme i problemer i mange havne, hvor der simpelthen ikke findes denne elkapacitet endnu. Skal de større motorbåde kunne hurtiglade på havnen, skal vi i fremtiden have installeret hurtigladere, som vi kender det til elbiler.

Har du derimod blot brug for at lade med almindelige 220v og få ampere over mange timer, er der typisk ikke de store problemer i dag. Strømmen på mange havne er dog en del dyrere pr. kWh, end du betaler derhjemme. Alligevel vil strømmen til bådens elmotor ifølge Henry Thomsen altid være

noget billigere end de udgifter, du ville have brugt på en tilsvarende benzin- eller dieselmotor, fordi elmotoren udnytter energien langt mere effektivt.

Adgangen til landstrøm i mindre mængder er som bekendt udbredt i de fleste havne – også der, hvor der ikke findes en diesel eller benzin-stander. Så kan du nøjes med langsom-ladning, vil du på den måde have flere muligheder for at ”tanke op” i en båd med elmotor. På de mindre påhængs-elmotorer, kan du også tage batteriet med hjem eller op i klubhuset og sætte det til ladning i en almindelig stikkontakt.

Men hvad koster så sådan en løsning med batterier og elmotor? Og hvor stor en motor og batteri har jeg brug for? Det kan du læse mere om i vores anden artikel, som ligger på modsatte side.



Så stor skal elmotor og batteri være til din båd

Når du undersøger mulighederne for at montere elmotor i båden, løber du hurtigt ind i spørgsmål om, hvor stor en motor og ikke mindst, hvor stort et batteri, du har brug for.



Uanset om du er på udkig efter en påhængs-elmotor til din dingy, en pod-motor eller indenbords elmotor, kan det være svært at vurdere, hvor stor en motor, du har brug for. Ofte er det smart at starte med at tjekke, hvor mange hestekræfter en ny tilsvarende brændstofmotor skulle have for at passe til netop denne båd.

Hvis du allerede har sejlet med en benzin- eller dieselmotor i båden, ved du også, om denne motor giver dig den kraft, du har brug for. Eller om du måske nogle gange mangler noget power, så du skal gå efter en elmotor med lidt mere kraft end din nuværende motor. Kan også være, du altid sejler for halv kraft på din nuværende motor, hvilket kan betyde, at du så kan nøjes med en lidt mindre elmotor.

Når du ved, hvor mange hestekræfter, du er på udkig efter, kan du så begynde at kigge på de forskellige producenter af elmotorer, som alle skriver cirka hvor mange hestekræfter, deres forskellige størrelser elmotorer kan erstatte.

Ifølge Henry Thomsen fra Solbaaden.dk er der mulighed for at forbedre mange elmotorers effektivitet ved at investere i en mere effektiv foldepropel. På den måde kan du i nogle tilfælde nøjes med en lidt mindre og dermed billigere elmotor, som stadig har kraft nok til din båd, hvis du samtidig investerer i en bedre propel. Her er det også smart at spørge nogle de firmaer, der sælger elmotorer, om de har erfaring med netop din bådtype. Der findes også en række

Fortsættes side 20

meget hjælpsomme grupper på Facebook, hvor du forhåbentlig kan finde andre, der har erfaringer fra en båd, der ligner din egen.

Elmotorer findes i dag i mange forskellige størrelser, men prisen på elmotorer og batterier stiger ret voldsomt, jo mere motor-kraft, du har brug for. Derfor ser Henry Thomsen også flest skifte til elmotor på de lidt lettere bådtyper, hvor behovet for fremdrift ikke er helt så stort i som i større motorbåde.

Det er eksempelvis sejlbåde, som er født med indenbordsmotor på under 10 hestekræfter, hvor man ofte kan nøjes med eksempelvis en 3 kw podmotor med foldepropel. Så har du endnu ikke købt den båd, du vil ombygge til elmotor, kan du overveje at gå efter bådtyper, der i forvejen sejler med lidt mindre benzin- og diesel motorer end andre både i samme størrelse. Det betyder nemlig typisk, at de på grund af formen på båden har lidt mindre motor-behov end andre både i samme størrelse.

Du skal selvfølgelig også vælge, hvilken type elmotor, du ønsker. Her står valget overordnet mellem indenbords elmotor, pod-motor og påhængsmotor.

Indenbordsmotoren sidder samme sted, som bådens indenbords diesel- eller benzinmotor og kan ofte genbruge skru aksel og propel.

Pod-motoren sidder monteret under båden og monteres med blot to bolte og en hul til ledningen. Fordelen er, at den ikke optager

plads i båden og også larmer en smule mindre end de andre elmotorer. Til gengæld skal du have båden op af vandet for komme til motoren. Pod-motoren fås desuden i en drejelig udgave, som tilføjer ekstra styringsmuligheder.

Påhængsmotoren er i sagens natur lettere at tage med væk fra båden. For de mindre påhængsmotorer op til 3 hk, kan batteriet være integreret på selve motoren.

Stor forskel på batterier

Batterierne er ofte den dyreste post i en samlet elmotorløsning til din båd. Og der sker i disse år en kæmpe udvikling, hvor vi nærmest måned for måned ser nye batteriteknologier drevet frem af udviklingen af nye elbiler.

Generelt kan de gamle bly-batterier i forskellige former med navne som Deepcycle, Marine lead, GEL og AGM ikke længere betale sig og erstattes i stedet af forskellige former for lithium-batterier. De gamle bly-batterier er godt nok stadig billigere i anskaffelse end lithium-batterier, men kan aflades mindre, så den reelle kapacitet stort set svarer til den, du får i et litium batteri til samme pris. Samtidig holder bly-batterierne til markant færre op- og afladninger, så prisen i forhold til levetiden ofte er en del højere end lithium-batterier.

Inden for lithium-batterier er såkaldte Li-ion batterier stille og roligt ved at blive væltet af pinden af lithium jernfosfat batterier, også kaldet LFP eller LiFePO4. LFP-

batteriet holder til flere tusind fulde op- og afladninger, så du stadig vil have gode og velfungerende batterier efter 10-15 års brug. Energิตætheden er lidt lavere i LFP batterier end i Li-ion, men det har ikke den store betydning i både, hvor de blot vil fylde og veje en lille smule mere end Li-ion batterier med samme kapacitet – og LFP batterier vejer stadig markant mindre end blybatterier med tilsvarende kapacitet.

LFP batterier er også sikrere end Li-ion batterier med mindre fare for overophedning og brand, ligesom de fungerer bedre i både meget kolde og meget varme omgivelser. Det er dog yderst vigtigt, at du ikke overskrider de grænse-temperaturer, der er for at lade på batteriet, da specielt ladning i frostvejr kan ødelægge mange lithium-batterier. Af samme grund fås mange lithium-batterier til både også med specielle sikkerhedsfunktioner, som simpelthen slukker ladningen, når temperaturen ved batteriet kommer under frysepunktet eller alternativt starter en lille batterivarmer i batterikassen, som sikrer den rette ladetemperatur. Køber du elmotor og batteri som en samlet løsning er disse sikkerhedsfunktioner typisk indbygget, så du ikke risikerer at skade batterierne, når du lader dem op.

Så stort skal dit batteri være

Når du skal vurdere, hvor stort et batteri, du har brug for, kan du selvfølgelig altid spørge de forskellige forhandlere, som ofte har erfaring fra lignende både og kan rådgive dig om, hvor langt og hurtigt, du vil kunne sejle med en bestemt motor og et bestemt batteri.

Men du kan også ret let selv lave de indledende udregninger, som giver dig et billede af, hvor stort et batteri, du har behov for.

Elmotorer har for det meste en størrelse, der er angivet ved et antal kilowatt eller bare kW. Kilo betyder tusind, så hvis en motor hedder noget med 3kW, betyder det, at den bruger 3000 watt, når den sejler for fuld kraft.

Batteriernes kapacitet er også angivet i watt eller kilowatt, men her sætter man så et lille h bagved, som betyder "hour". Altså har et batteri en kapacitet på 1 kilowatttime eller 1 kWh, betyder det, at det vil kunne drive noget, der bruger 1000 watt i en time - eller noget, der bruger 500 watt i to timer osv.

Så hvis nu vores behov er at kunne sejle 4 timer i træk for fuld power med vores elmotor på 3 kW, jamen så har vi brug for et batteri, der samlet har en kapacitet på 4 timer gange 3 kW = 12 kWh.

Hvis batteriets kapacitet i stedet er angivet i amperetimer eller Ah, skal du gange med antallet af volt for at få kapaciteten i Wh eller kWh. Altså et batteri på 48v og 50Ah har en kapacitet på $48 \times 50 = 2400$ Wh eller 2,4 kWh (du skal dividere med 1000 for at gå fra Wh til kWh).

Samtidig er det også vigtigt, at batteriet passer til motoren, så det leverer det antal volt, der passer til din elmotor, ligesom batteriet over lang tid skal kunne levere det antal

Fortsættes side 22

watt, som motoren bruger ved maksimal belastning.

De sidste knob, koster mest

Det gælder i princippet både i el- og brændstof-drevne både, at større fart hæver energiforbruget betydeligt. Sætter du farten i båden op fra 3 til 4 knob, fordobles typisk den energi, du skal bruge til at drive motoren. I båden med den store dieseltank, betyder det blot, at du skal tanke lidt oftere, men for båden med el-motor, kan du altså ved at sætte farten ned, forhøje bådens rækkevidde betydeligt.

Her kan du se en oversigt, hvor Henry Thomsen fra solbaaden.dk har regnet på forbruget for forskellige både med elmotor ved forskellige hastigheder.

Læg mærke til, at elforbruget stiger kraftigt for hver knob, bådene øger hastigheden.

En smart ting ved denne viden om, at rækkevidden forøges ved lavere hastigheder er, at du kan bruge det som sikkerhed for at kunne nå i havn, simpelthen ved at sætte farten lidt ned, når du kan se, at der ellers ikke ville være strøm nok på batterierne.

En anden overvejelse er selvfølgelig, at du vil bruge mere strøm i bølger, mod-

strøm og modvind. Så præcis som med en brændstofmotor, skal du huske, at både motorkraft og den distance, du kan sejle og altid også afhænger disse ydre påvirkninger, og derfor er det smart at overdimensionere motoren en smule, så du har nok motorkraft også i de lidt vanskeligere vejrforhold.

Nye og billigere batterier

De kommende år kommer der helt sikkert nye batterityper, der vil give længere rækkevidde for en lavere pris. Udfordringen er altså præcis, som vi ser for elbiler, at du kommer til at købe en teknologi, der vil blive både billigere og bedre i fremtiden. Dette gælder jo også for andre nye teknologier, men forskellen er blot, at udviklingen i dag går ret hurtigt indenfor batteri-teknologi, fordi hele verden har fokus på at lave mere effektive elbiler.

Det handler altså om at købe den løsning, du har brug for, når du synes økonomien er til det, og løsningen dækker de behov, du har i din båd. Og så ellers glæde dig over alle fordelene, som jo ikke forsvinder, selvom der kommer både bedre og billigere batterier i fremtiden.

Nyt medlem hos Mentorerne

Niels Clausen er blevet en del af mentor-holdet, således at der nu er seks mentorer til at give en hjælpende hånd, en vejledning og et godt råd i forbindelse med det at være sejler.



Et dymanisk køkken med jordforbindelse

Til frokost serverer vi traditionelle frokostretter med fokus på smørrebrød, der er ført up-to-date i stil og anretning.

På vores aftenkort finder du enkle og velsmagende retter med internationalt snit.

Indretning passer til maden – smagfuld og enkel, men krydret med frække detaljer og moderne afslappet stemning.

Nordisk, men international.

remouladen

Velkommen hjem

Stævnen 55, 7100 Vejle. Tlf: 7573 8300. www.restaurantremouladen.dk

SNV nytårstravetur den 12. januar 2025 til Himmelpinden i Vejle

Kom med på vores nytårstravetur med naturvejleder Peer Høgsberg. Peer er godt kendt i området, så der skal nok komme nogle gode historier fra ham.

Vi mødes på parkeringspladsen nedenfor Himmelpinden.

Efter gåturen vil vi køre til havnen, hvor der bliver serveret pølser og brød + drikkevarer.

Vi mødes klokken 10.00 den 12. januar (en uge senere end det plejer at være). Gåturen vil tage 1,5-2 timer, alt efter vejr og os vandrere.

Da det kan være lidt krævende terræn anbefales godt fodtøj. Hvis vejret er dårligt (mudder og sne) har vi en plan B. Som flere nok husker var vores tur sidst ret glat og udfordrende.

Tilmelding skal ske til Kim senest den 8. januar på:
Mobil 25111556 eller mail KimHRohde@hotmail.com

Glædelig jul og godt nytår!

*Med venlig hilsen
Michelle og Kim Hauge Rohde
SNV aktivitetsudvalg*



Afriggerfest i Sejlerstuen den 26. oktober 2024

Den årlige afriggerfest blev som altid afviklet på dagen for standernedhalingen.

Kl. 18.00 kunne formand Jan Vestergaard - med et velkomstglas og en skål, byde velkommen til de 34 medlemmer, der havde tilmeldt sig. Aftenens menu, der bestod af en lækker 3 retters menu, blev leveret og serveret af personale fra "Remouladen".

Ingen fest uden underholdning - og efter maden blev alle sendt i Panoramasalen for gruppevis at deltage i en quiz som Anders Nielsen havde tilrettelagt. Teknologien blev

anvendt med spørgsmål og scoringspoint på "væggen", hvilket nok bevirkede at konkurrencen blev mere intens. Sjovt var det!

Herefter var der kaffe med lidt mundgodt og musikken, ved bandet "Put'n Take", spillede op til dans med et vellydende og bredt repertoire.

En hyggelig og glad aften, hvor det ville have været meget rart at flere medlemmer bakkede op om SNV - måske til næste år.

Dorthe Grue



Velkommen til nye medlemmer

A-medlemmer

Fornavn	Efternavn	Bynavn
Gert	Langvad	7100 Vejle
Lene	Brøgger	8766 NørreSned
Zoe Hanna	Paikjær	7100 Vejle
Kim	Ladegaard Nielsen	7100 Vejle

B-medlemmer

Bjarne	Rasmussen	7080 Børkop
Lau	Lauridsen	7100 Vejle



hj@vejlelystbaadehavn.dk

Havnechefens kontortid er mandag og fredag kl. 10-12
Onsdag kl. 14-17

Forsikringen bestemmer hvornår båden skal på land

Du bestemmer ikke helt selv, hvornår du tager din båd på land eller om den skal blive i vandet.

De fleste forsikringsselskaber kræver, at båden ligger i en A-havn eller er på land senest den 15. november. Vejle Lystbådehavn er en A-havn.

Tjek din egen forsikring for at være på den sikre side.

Det skal du HUSKE..!

HUSK - at meddele adresseændringer til medlemskartoteket
mail: *medlem@snv.dk*

HUSK - hvis du har bådplads i Vejle Lystbådehavn, så skal du også meddele ændringerne der.

HUSK - hvis du ikke ønsker at fortsætte dit medlemskab, så giv medlemskartoteket besked!

Hvis du ikke modtager mail fra klubben er det sikkert fordi vi IKKE har din nuværende mailadresse. Send derfor en mail-hilsen til *medlem@snv.dk*, så hjælper du både dig selv og klubben!

SNV Medlemskartoteket e-mail: medlem@snv.dk

Generelle regler for at sejle med lystbåde på Vejle Fjord

- Du må kun være i Havnebassinet i Vejle Havn, hvis du har en tilladelse fra Havnekontoret.
- Du må kun sejle med lystbåd mellem Vejle Havn og Vejle Fjord i sejlrenden.
- Du må ikke forhindre sejlads for fragtskibe inden for havnens område.
- Du skal sikre dig, at der ikke er store skibe på vej ind i sejlrenden, før du sejler fra Vejle Havn.
- Du må højst sejle 3 knob i havnens bassiner.
- Du må højst sejle 4 knob mellem Vejle Havn og Skyttehusodden.



Anders Bertelsen
40 89 50 65



Flemming Gamdrup
53 21 49 38



Niels Hau
61 33 63 03



Finn Villadsen
20 34 99 05



Steen Littau
30 30 76 77



Niels Clausen
42 47 57 61

MENTORER

Sejlkлубben Neptun Vejle (SNV) har samlet nogle medlemmer i en mentor-ordning med det formål at kunne støtte og hjælpe nye medlemmer med de problemstillinger og spørgsmål, der ofte kan dukke op som ny i klubben.

Kontakter du gruppen kan du få gode råd og vejledning:

- Du har købt båd og gerne vil have en erfaren sejler med på den/de første sejlture.
- Måske har du problemer med dine el-installationer i båden og mangler råd og vejledning.
- Du har spørgsmål til hvordan riggen skal sættes for at opnå en optimal sejlføring.
- - eller måske helt andre spørgsmål, som presser sig på.

Generelt skal du ikke holde dig tilbage i at kontakte nedenfor viste mentorer, hvis du har behov for et godt råd eller måske en uhygtelig snak om det at være medlem af SNV.

I sæsonen bærer vi veste på havnen, hvor det tydeligt fremgår vi er mentorer, så kontakt os gerne, hvis du ser en af os!

Du kan komme i kontakt med en mentor på mail mentor@snv.dk, direkte kontakt eller på tlf.

Sejlkлубben
Neptun 
Vejle
Grundlagt 13. august 1881