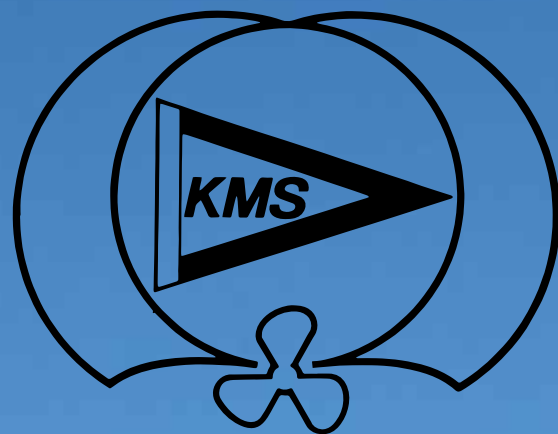


KMS KLUBBLAD

Nr 3 2024
Årgång 47



***NORDÖ RACE 2024
BLÅSIGT VÄRRE!***

KMS NORDÖN 100 ÅR

***OM HÖSTENS
UPPTAGNINGAR***

***SJÄLLAND RUNT I
EN DRÖMBÅT***



Webbansvarig kmsnordon.se
Amela Orsman, Tobias Eklund
webb@kmsnordon.se

Webbansvarig Portnet/Portlux

Camilla Jansson camilla@kmsnordon.se

ADRESS STYRELSE

KMS Nordön

Ronny Eriksson (ordförande)

E-post: ordforande@kmsnordon.se

styrelsen@kmsnordon.se

Adress hamnen

KMS Nordön

Nordön 310

442 75 LYCKE

E-post: hamnen@kmsnordon.se

Telefon- och besökstider till

vakt- och hamnkontor:

Tel: 0303-22 57 23

Hamnkont.

Vardagar 08.00-09.00

Adminstratör (Camilla)

Måndag - Torsdag 13.00 - 15:30

Natt och Helg vakter

(Både Norra och Södra hamnen)

Tel: 0303-22 57 23

REDAKTION

Redaktionskommitten:

Anne Marie Öhrn	annemarie.ohrn@gmail.com
Maria Brülls	maria.brulls@gmail.com
Tobias Eklund	tobias@tobiaseklund.se

MANUSSTOPP NR 4 2024 2024-10-25

Omslag: Nod Race

VID RODRET

Det blåste ganska mycket vid resans början, kändes inte riktigt bekvämt att lämna hamnen i det vädret, skutan "Nordön" låg tryggt vid kajen så det var inget som brådskade.

Vi passade på att göra en översyn av skutan, det gav vid handen att en ny styrhytt skulle vara bra och samtidigt passa på att bygga en ny manskapsmäss, i varje fall skulle manskapet uppskatta dessa åtgärder.

Det blev en tid vid kajen innan vi kastade loss, vädret hade förbättrats och en delvis ny besättning hade mönstrat på. Som skeppare var jag inte helt bekant med farvattnen men litade på min mångåriga erfarenhet, med andra ord kände jag ganska väl till var de största grunden finns.

Som alla vet är det av största vikt att besättningen är trimmad så målet med resan står klar för alla, hinder som uppstår längs resans gång försöker man lösa. Tyvärr var det två gästar som placerade sig på relingen i lä, vilket inte precis hjälpte till att minska lutningen, andra förhöll sig neutralt midskepps medan några aktivt hjälpte till att minska lutningen genom att placera sig i lovart. Glädjande nog mönstrade en däcksmatros på som visade sig vara duglig att föra skeppsbok, en viktig uppgift ombord.

Det är ju en relativt tung skuta men när en av gästarna envisades med att slänga i ett drivankare akterut blev skutan svårstyrd. Man kan tycka att vederbörande skulle "gått plankan", men hen var god vän med redaren så det var lättare sagt än gjort.

När vi granskade skutans räkenskaper visade det sig att intäkterna från våra betalande medpassagerare inte täckte skutans kostnader, så kan man inte ha



det, därför började vi leta efter billigare bränsle, minska underhållskostnader etc. men det visade sig lättare sagt än gjort. Det finns ju även andra kostnader att minska och därmed göra skutan mer lönsam.

Vi närmade oss resans slut, vi nådde inte riktigt fram utan hamnade i grunt vatten som var obekant för skepparen, det blev några lättare grundkänningar och förhoppningsvis har inte skutan skadats allt för mycket, eventuella skador kan repareras, men fortsatt färd får bli med en annan skeppare.

Tack för den här tiden
Ronny Eriksson

KMS 100 år

Text: Anne Marie Öhrn

Det har redan skrivits mycket om de första 75 åren av KMS tillvaro så jag vill ta er med på lite av det som hänt under de senaste 25 åren. Det hinner hända mycket men mycket förbleknar också i minnets gömslen.

Många i södra hamnen är till åren komna men vill därför inte lämna båtlivet så i flertalet båtar bor man över sommaren. Ibland går man ut på en tur över dagen eller några dagar men för det mesta ligger man kvar på sin plats. En promenad till norra hamnen för att ta en kaffe eller en glass innan man går tillbaka. En tur runt på de flesta bryggorna ger lite mer motion och även uppsyn över båtar som ligger inne i hamnen. Pensionärerna har också byggt grillplatser, något som är viktigt, omtyckt och väldigt trevligt att utnyttja på kvällen där världsfrågorna löses, gliringar utbytes och omsorg visas.

Våra två hamnvakter, Ebba som läser till personalvetare i Trollhättan och Lovisa som skall börja 3an ekonomisk linje på Mimers, har haft mycket att göra när biljettautomaten vid infarten varit sönder. Många badgäster har kommit in för att betala P-avgift. Glass går åt i stora lass när det är så fint väder som det har varit nu. Isglassen som gillas av många barn har man inte beställt något extra av eftersom man väntar sämre väder. Många har frågat efter Cola Zero att dricka. Flickorna beställde och det blev succé – mest sålda av alla drickor.

Många båtar saknar de vita etiketterna. Ebba och Lovisa har lappat och anmält dem så konsekvensen kommer att visa sig. Även bilar utan P-kort eller P-avgift har blivit lappade.

Gästbåtar har fått sig platser tilldelade, många trivs här i hamnen. En båt stannade här 19 dagar, det är ju ett gott betyg.

Bryggplatserna har fått nya vita nummer, tyvärr precis där man hoppar iland så de slits snabbt.

De flesta medlemmarna är mycket trevliga och hjälpsamma – ”man behöver inte störa någon av hamnkaptenerna utan kan bara



fråga någon i det äldre gänget för att få hjälp om man behöver” men hamnkaptenerna är mycket trevliga och bra på att ge arbetsuppgifter också. Alla dessa ”gör sommaren” för våra sommarjobbare.

Våra hamnkaptener har under sina 18 år i hamnen varit med om en hel del uppdateringar under de olika styrelsernas ledning.

Vid Marstrandsvägen byggdes ett nytt vattenhus över dricksvattensbrunnen.

Vid Y-bryggan i södra hamnen och B-bryggan norra hamnen byggde man ut stenpirarna med sprängsten från lokala sprängningar i närområdet.

Sjösättningsrampen för trailerburna båtar flyttades till utsidan vid Y-bryggan för att minska båttrafiken inne i hamnen.

Vid B-bryggan i norra hamnen har man uppdaterat jollehamnen för att fler jolleseglare skall kunna utnyttja den vid sämre väder.

I södra hamnen har man skapat fler båtplatser genom att förlänga A,B,C,D och E-bryggorna

På S och R bryggorna i södra hamnen har man bytt ut vågbrytarna för att skapa fler båtplatser och lugnare vatten inne i hamnen. I södra hamnen har man också renoverat de fasta bryggorna T, Y och J. Den gamla hamnkranen har

renoverats, mastsjöl har byggts till för att få plats med längre master och en ny truck har köpts in.

Avloppsrenigssystemet har bytts ut. 3 spolplattformar har byggts i norra, södra hamnarna och på Barlind.

Man har även byggt nya toatömningssystem varav bara ett fungerar i dagsläget.

Två nya miljöhus har byggts i södra och norra hamnarna där man kan lämna allt från miljöfarligt avfall till returglas.

För att få in våra serviceavgifter och hindra obehöriga har vi fått en skjutgrind och bommar installerade med betalautomat.

I södra och norra hamnarna har uteplatserna i anslutning till klubbhusen glasats in och utnyttjas vid sämre väder.

En ny KMS-båt har också ersatt den gamla.

Sist men inte minst har vi fått en tillbyggnad av klubbhuset med kontor för de anställda, nya duschar och toaletter och ett konferensrum med bergvärme och solpaneler.

Därtill har vi fått ett nytt datasystem med möjlighet för medlemmarna att bli göra bokningar.

Boka upptagning 2024

Allmänt

Vi accepterar bara lösa stöttor för nytillkomna båtar och ser helst att du som har vagn eller vagga byter till sådana. För hantering/uppställning av vagn och vagga debiterar vi 500:- per år.

Har du förfallna fakturor kan du inte boka upptagning.

Upptagning vardagar - Boka via portnet eller telefon

Nu kan du boka din upptagningstid på Portnet om du kan ta upp din båt på vardagar. Båten får väga maximalt 7 ton och ha en största bredd av 3.7 m.

När du bokar i Portnet visas vilken båt eller vilka båtar du har. Har du inte den angivna båten när du kommer till upptagningsplatsen kan du nekas upptagning. Du måste också välja vilken typ av pallnings material du har. Antingen: lösa stöttor, vagn, vagga eller hemtransport. Vagnar får bara finnas i Södra hamnen.

Upptagning vardagar är fr.o.m. den 16/9 t.o.m. den 22/11. Klockan 09:30 till 14:30.

- Södra hamnen: tisdagar och fredagar.
- Norra hamnen: måndagar och torsdagar.
- Barlind: onsdagar

Den lilla schackrutan i portnet-kalendern ger en översikt över lediga tider.

Upptagning helg - Boka via telefon

Helgupptagning måste beställas hos Hamnkontoret som har öppet mellan klockan 08:00 och 09:00 vardagar. Tel 0303-22 57 23 val nr 1.

Upptagning helger är fr.o.m. den 21/9 t.o.m. den 13/10. Klockan 08:00 till 14:00.

Har du en båt som väger mer än 7 ton och är bredare än 3,7 m kan du beställa tid hos hamnkontoret för upptagning lördagen den 12/10 i Norra hamnen mellan 08:00 och 16:30.

Upptagningstips

Se över er pallningsutrustning så den har en fullgod funktion. Har den brister kan ni bli nekad upptagning

Smörja justerskruvar på vaggor, vagnar och stöttor. Pumpa luft i hjulen på vagnar och kärror ni som använder.

Kom i god tid när ni skall lyfta båten.

Tömt toatanken innan båten skall upp.

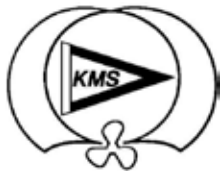
Fendrar skall inte användas vid kajen då denna är skodd med ”Bumprar”. Fendrarna är bara i vägen när lyftslingorna skall dras runt båten.

Parkering är ett ständigt återkommande problem. Båtagare som åker ut med sina båtar eller är ute mellan den 15:e september och den 30:e november måste förhöra sig om var dom kan parkera sina bilar. Många båtägare blir besvikna då de inte kan ställa sin båt där de önskar för att det står en bil i vägen och blockerar båtuppställningen. Parkeringen som finns vid infarten tillhör KMS och där gäller våra parkeringskort. Det ryms många bilar där.

I våra miljöhus har vi sortering av olika restprodukter såsom spillolja, lösningsmedel, olje- och bränslefilter, färgavfall och glykol med mera. Tomma förpackningar för oljefilter och olja och andra tomma förpackningar skall slängas i den stora orangea containern som finns bredvid miljöhuset. KMS får betala mycket för sortering av farligt avfall som läggs på fel ställe.

Blir någon avfallsbehållare full så åk till en annan hamn och se om det finns plats där och ställ inte dunkar med olje- eller färgrester på golvet i miljöstationerna. Vår leverantör tar 5 arbetsdagar på för tömning av behållarna.

Saknar ni lyft/slingmärkning så finns dekalerna inne på hamnkontoret samt i trucken. Montera dessa på båten så slipper vi lyfta på fel ställe. Ni som mastar av båtarna tänk på att flytta undan masten så den inte ligger i vägen för våra fordon det är många gånger trångt som det är.



KUNGÄLVS MOTOR- OCH SEGELBÅTSSÄLLSKAP

Nordön 310, 442 75 LYCKE
Telefon: Hamnkontor 0303-22 57 23 Bankgiro 5322-7419

Uppläggningsavgifter KMS 2024

Nordön:

Båtens verkliga längd och bredd (inkl. tält och bogspröt mm) avrundat till närmast högre metertal. Priserna gäller även för vinterplats i sjön.

T o m längd	T o m bredd	Avgift	T o m längd	T o m bredd	Avgift
5 m	2 m	2 087 kr	9 m	4 m	4 136 kr
5 m	3 m	2 618 kr	10 m	3 m	3744 kr
6 m	2 m	2 277 kr	10 m	4 m	4 529 kr
6 m	3 m	2 618 kr	11 m	3 m	4 048 kr
7 m	2 m	2 719 kr	11 m	4 m	4 858 kr
7 m	3 m	2 871 kr	12 m	3 m	4 313 kr
8 m	3 m	3 213 kr	12 m	4 m	5 262 kr
8 m	4 m	3 832 kr	13 m	3 m	4 591 kr
9 m	3 m	3 478 kr	13 m	4 m	5 629 kr

- Mastskjul, mast under 12 m 350 kr
- Mastskjul, mast 12 m och däröver 420 kr
- Båtar över 7 ton delar på hyran för inhyrd tung kran med avdrag av 700 kr per säsong.
- El-avgift vinter, båt i sjön: Betalas efter elmätare med KMS bruttoelkostnad per kwh + 10%
- Hantering av Vaggor/Vagnar/Kärror 500 kr /år
- Ej närvaro vid beställd upptagning 300 kr
- Ej närvaro vid beställd sjösättning (inklflyttning) 900 kr
- Ej flyttad båt - vinter i sjön 1 320 kr /påbörjad månad

Kön till andrahandsplats på Nordön under sommaren startar om den 1 november varje år
Alla inkomna ansökningar under november - 31 januari får datum 1 november.
Därefter anmälningdatum.

Anmäl dig via Portnet. Speciell blankett kan även hämtas på hamnkontoret och på hemsidan.

Planera för årsmötet 2024

Boka reda nu in den 12:e december, kl 18.30,
då vårt årsmöte kommer att hållas i Mimers hus.
Kom ihåg att motioner till årsmötet skall vara styrelsen tillhanda
senast 15:e Oktober!
Vi återkommer med kallelse och sedvanliga handlingar.

-Medlemsaktiviteter på Nordön-

Vi efterlyser uppslag till sociala aktiviteter för 2025.
Något som ni vill att vi gör igen eller kanske något som gjorts "förr"
som skulle vara roligt att ta upp igen.

Eller är det kanske någon som har en NY bra ide eller kanske även vill
hålla i en aktivitet, kontakta gärna oss I Båtlivskommitten!

Hör av dig på 0704-343840 till Ulrika

Sjælland Runt 2024 i min gamla drömyacht

Innan Volvo Ocean Race var på allas läppar hette samma regatta Whitbread Round The World Race. Exakt lika galet eller till och med värre och med andra båttyper – och inte entyp, så massor av olika IOR designs att studera för en båtdesigner.

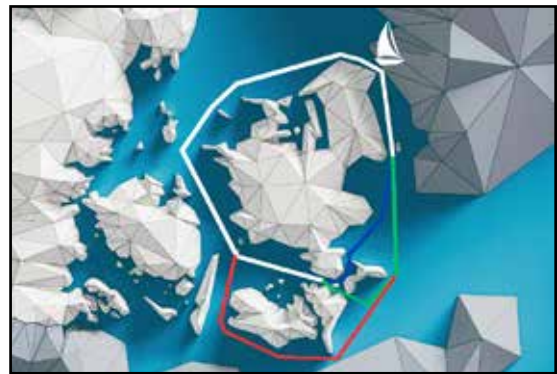
I 1989-90 satt jag som klistrat till telefaxen – ja, det var där de dagliga resultaten tillkännagavs då – och hejade på min valde drömracer: Charles Jourdan som var mindre och lättare än de stora Maxi Racers som Steinlager och Merrit. Ynka 72 fot och 19 ton. Ett ”flyvepapp” som vi sade i Danmark.

En kollision med en val på tredje benet i 89-års utgåva av racet gjorde att Charles Jourdan var utom chans att vinna tävlingen, men båten glömde jag aldrig, och sen plötsligen, 34 år senare, ringer telefonen och kapten Gerrit på Charles Jourdan, numere CJ Legend, berättar

att båten ligger i Danmark och skall segla Sjælland runt. Skulle jag kunna tänka mig att vara watch captain under ett par dygns segling? Ni gissar svaret och den 13de juni stod jag på fördäcket av min gamla dröm med utsikt till Kronborg. Rena rama lyxen var det. Inte för att det var särskild lyxit, för under sitt 72 fot långa däck fanns inte annat än ett liten pentry, en navigationsplats, en ”toa” och 20 rörkojer. Men lyx det var det i alla fall!

Sjælland runt är som namnet indikerar et race runt om ön Sjælland, men begränsat djup i vattnen söder om ön och broar med enbart 27m

genomseglingshöjd betydde att CJ Legend som enda båt fick lägga Lolland och Falster till ruten och betala med dryga 60 nautiska mil. 32 meter mast och 4 meter djupgående skapade dessa förutsättningar, men inget att gnälla över. Jag tackade för varje sjömil ombord. Utan giltigt måtbrev fick vi ändå ett proforma handikap, som med garanti skulle placera oss ett par dygn efter nästsista båt på korrigerat tid – who cares?



Besättningen var tänkt till ca 20 personer varav 16 var betalande gäster, men vid start kom bara 7 av dessa, så aningen fattigare lämnade vi kaj med 11 man ombord. Nu extra chanslösa men med mera jobb per person. Bla annat blev jag nu också mastman – altså den som vid masten hissar upp segel medan sittbrunnsfolket stöttar med wincharna. Har ni någonsin försökt hissa ett storsegel på dryga 200 kvadrat upp i en 32 meter hög mast? Efter 15 meter var all ork borta och inte ens egenvikt kunna lyfta det svarta kolfibersegel en tum. Det blev en långsam hissning det, men i alla fall var vi klara till regattans sista start (omvänd handikap)

För första gången i decennier valde race commity att Sjælland Runt skulle seglas medurs, så vi blev bemött med kryss från Helsingör genom hela Øresund, Køge samt Møns bugt i lite frisk mellanluft. Det blev alldeles uppenbart att Whitbread Racers inte är designade för kryss i mellanvind, och omseglingarna av de övriga båtar gick trögt. Och inte bara det. Tjörn Runt bekanten Buksesnedkeren, en 62 fots träbåtsdröm designat för just precis



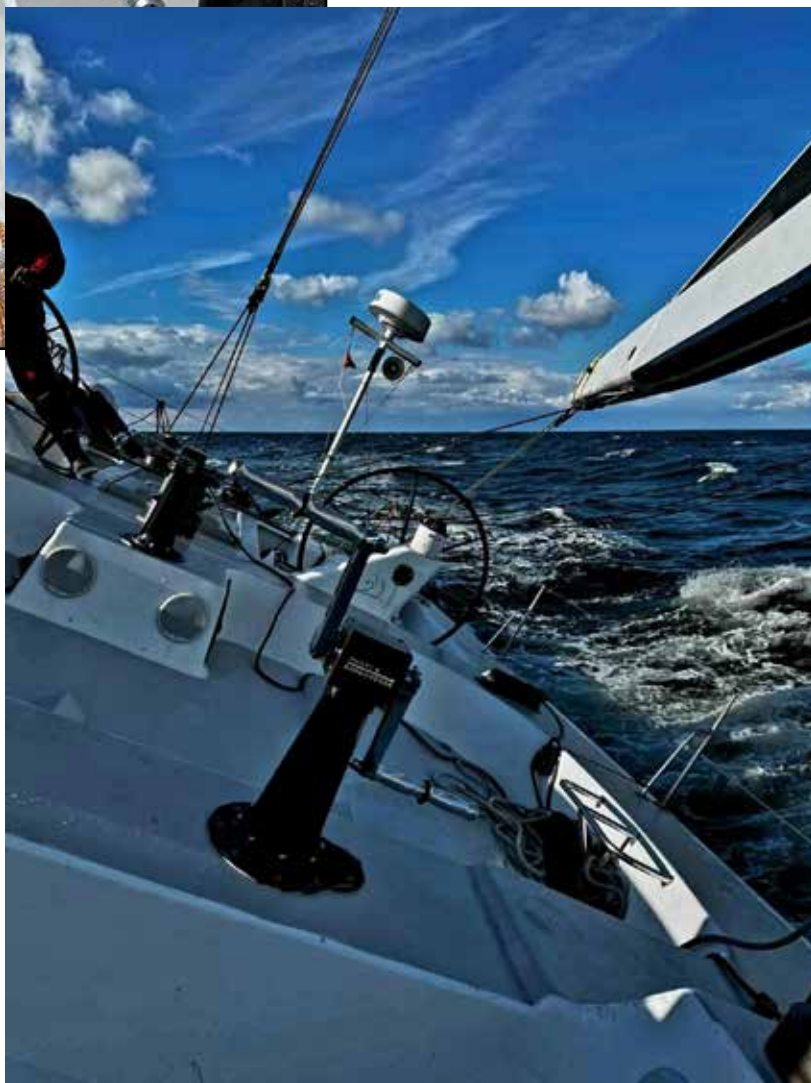
Här sitter en karl och njuter. Att vi är närmare 20 knop än 15 gör inte saken värre.

Sjælland Runt hade riggproblem och startede en hel timme efter oss. Efter någon timme bara blev vi omseglade så att bara applåder kunna vara på sin plats. Första båt i mål skulle vi inte bli... Långsamare än Buksesnedkern och med 40 sjömil ekstra. Men – still living the dream.

Efter Møn kunde vi falla av och få bommen ut där den hör hemma på en Whitbreadracer. Jag fick ännu engång ta mig till masten, nu för att hissa den 400 kvadratmeter stora gennakern. Accelerationen från 11 knop till 19 knop var så att man fick rysningar och båten blev en helt annan att segla och att styra. En laserjolle med ratt. All gäster som inte sov blev placerade så långt akterut i båten som möjligt och så maximeras farten. Nu var vi på vår extra rutt utan båtar i vår närhet, så vi

kunde bara mäta oss mot oss själva, men jisses vad fort det gick – fram till ett Göteborgsbaserat fartyg anropade oss via VHF. ”Big sailboat approaching Rødby from east - this is NOS Explorer” (Jag kommer faktiskt inte ihåg om det var just Explorer, men att det var Göteborgs NOS som anropade var det ingen tvekan om). Bygget av tunnel mellan Danmark och Tyskland betyder att det finns bestämda passager förbi byggplatsen och för större båtar skall detta göras med eskort – och vi var en sådan större båt. ”NOS NOS, this is CJ Legend. We can follow you, but please increase speed. We are doing 19-20 knots”. NOS-båtes tyska kapten var obeveklig. ”Här finns en maxfart på 10 knob, så vänligen reducer er hastighet”.

Vid detta tillfället hade vi tvungets byta kurs och vi hade nu vinden in rakt akterifrån och till och med på kurs för en jipp. Med radio, fartsänkning och sovande besättning blev detta för mycket för oss, och efter en kort stund hade vi 400 kvadratmeter tyg runt om



Minsta öppna bogen, och hon dansade :)



Trötta, glada, imponerade.

förstaget. Det om något sänkte farten, men inte bara de 15 minuter det skulle ta att passera bygget. Säkert en timme slet vi som djur med att få gennakern på däck utan att skada den. En dubbel så stor båt ger åtta gånger så hårt arbete, och denna skribents armar var som gele efteråt och vilopulsens hade inte imponerat på en kardiolog.

Med sliten fysik och ditto självförtroende fick vi alla en morgonchampagne-segling upp till Storebåltbroen. Att försöka att ropa upp i brovalvet och få tillbaka sitt eget eko var lönlöst. Innan broen svarade hade vi passerat den. Annars drunknade ekot bara i brus från ett hav som försvann snabbt under våra fötter. Det som från början såg ut att bli en 30 timmars segling lutade nu mera mot 40, så jag släpade mig till en rörkoj och lät andra bättre lämpade ta oss norröver mot Sjælland Rev – Vad jag förstår gick jag miste av en fantastisk segling. Nu i sällskap med mindre båtar som hade dykt upp efter deras kortare segling norr om Lolland och Falster. Då – med en fin halv vind kändes fartskillnaden. Då kom 72 fot, 19 ton och en massa segel till sin rätt, hörde jag.

Vid Sjællands Rev blev det min tur att hjälpa CJ Legend genom andra natten och österut i Kattegatt mot Helsingør. Nu i lättare vindar och motström. Det var både en otrolig och frustrerande upplevelse. Det fanns fortfarande en mängd mindre och helt vanliga båtar som låg före oss och de kryssade helt inne under land för att komma i lä av de 3 knobs ström. De som har seglat där vet att man helt inne under land norr om Sjælland kan få medström i ett

farvatten som annars har motström. Men vad gör man när ens båt har fyra meter djupgående? Man stannar i motstömmen.. Så även om vi kryssade med närma 12 knob så kunde vi åter och åter igen möta 45 fots cruising båtar som vi helt enkelt inte kunde passera. Jag är övertygad om att de besättningar hade en häftig upplevelse genom att åter och återigen slå på toppen av en enorm fullblods racer.

Men Helsingør kom dock närmare i det

första bleka morgonljuset. Målet i sikte om inte kapten tillika navigatör Gerrit meddelade att mållinjen låg bakom ett 3,5 meter grund. Så istället för att efter ytterligare en timmes segling blåsa över mållinjen, seglade vi närmast förbi den på säkert djup för att därnäst vända om och snika oss förbi målböjen och omedelbart svänga upp och få det där skottet efter knappa 43 timmar.

Ingen Line-Honors naturligtvis och ingen stora rubriker utan denna som jag nu skriver själv, men en ungdomsdröm som helt oväntat gick i uppfyllelse. Mitt leende sitter fortfarande som klistrat till ansiktet efter att i dryga 40 timmar ha omgetts av historia, läckert båt design och gott folk. Och sagan slutar inte där: CJ Legend är nu anmäld till ARC 2024. Cruisingracet från Canarieöarna till St Lucia i Karibien i December, och ni får lov att gissa vem som är anmäld som watch captain igen. Få se om en sådan segling ger anledning till ett skriverseri och om KMS medlemmer orkar med mera av samma.

// Jacob Vierø. Segelbåten Nanok.



Med reducerad besättning efter målgång var det nog med bara stören.

Nya regler för batterier

Detta nummers knastertorra batteriartikel blir en sammanfattning av EU:s nya batterilagstiftning, vars första delar börjar gälla nu, och kommer att utökas med ytterligare krav under flera år framåt.

Syftet med regleringen är att minska batteriernas miljöpåverkan samt att förbättra säkerhet och återanvändbarhet. Regleringen gäller hela batteriets livscykel, från tillverkning till återvinning. Det finns också delar i regleringen som stärker konsumentens möjligheter att byta batterier och därmed laga batteridrivna produkter.

Vilka batterier omfattas?

Regleringen gäller i princip alla sorter av batterier, stora som små, och delar in batterierna efter användningsområde. Hur batterierna är gjorda (alkaliska, bly-syra eller litiumjon) påverkar inte indelningen eller de grundläggande kraven.

1. Portabla batterier. Här återfinns vanliga småbatterier (såväl laddbara som engångsbatterier) samt batterier under 5 kg som är anpassade för speciella apparater (leksaker, powerbanks, laptops etc.)
2. EV-batterier. Batterier för drift av elektriska vägfordon
3. LMT-batterier (Light means of transport). Batterier till elcyklar, scooters etc.
4. SLI-batterier (starting, lighting and ignition). Klassiska bilbatterier.
5. Industriella batterier. Förutom batterier med direkt industriell tillämpning innefattar den här kategorin alla batterier över 5kg som inte passar in i någon av de andra kategorierna. Därmed hamnar batterier för framdrift av elektriska båtar i denna kategorin. Här återfinns också en speciell kategori för stationära lagringssystem avsedda att kopplas mot elnätet.

Även självbyggarsatser som kan monteras med vanliga verktyg räknas som batterier och skall CE-märkas av den som sätter satsen på marknaden.

Som jag tolkat regleringen blir det väldigt krångligt för den som själv vill välja och bygga ihop komponenter (celler, BMS, kapsling mm) eftersom hen då får ta ansvaret för CE-märkning av batteriet. Kravet på märkning gäller även för att ta batteriet i bruk (alltså för att använda själv) och inte bara för att sätta på marknaden (sälja eller överlåta). Även om man kan CE-märka själv, utan avgifter, så anar jag att den ökade arbetsbördan blir för tung för hemmabyggare.

Vad innebär de nya lagarna?

Begränsningar för innehåll av farliga substanser. (implementeras stegvis).

- ▶ Batterierna skall vara CE-märkta och tillverkaren skall tillhandha en försäkran om överensstämmelse med regelverket samt viss teknisk dokumentation. (Börjar gälla nu, men kraven på teknisk dokumentation ökas allt eftersom)
- ▶ Vissa batterityper med BMS (styr dator) skall rapportera hälsostatus på ett standardiserat sätt. (Börjar gälla nu)

- ▶ Batterierna skall märkas med en QR-kod, vilken skall innehålla generell information om batteriet, inklusive effektiva släckmedel.
- ▶ För apparater med portabla batterier och LMT-batterier kommer krav på att batterierna skall kunna bytas av slutanvändaren, med vanliga verktyg. Vissa undantag görs dock av säkerhetsskäl, till exempel för batteriinstallationer som skall vara vattentäta.
- ▶ Krav på att EV-batterier och stationära lagringssystem skall kunna anslutas till system för lastbalansering
- ▶ Krav för att sänka batteriernas miljöpåverkan. Bland annat krav på hållbar utvinning av råmaterial, krav på minimiandelar med återvunnet material.
- ▶ Regler för hur använda batterier får återanvändas, restaureras och byggas om.

Av Tobias Eklund



Förordningen gäller inte militära batterier

Nordö Race 2024

Årets upplaga av Nordö Race bjöd på mycket vind och fart. Tyvärr fick seglingarna ställas in på lördagen, men söndagens tävling kunde genomföras.



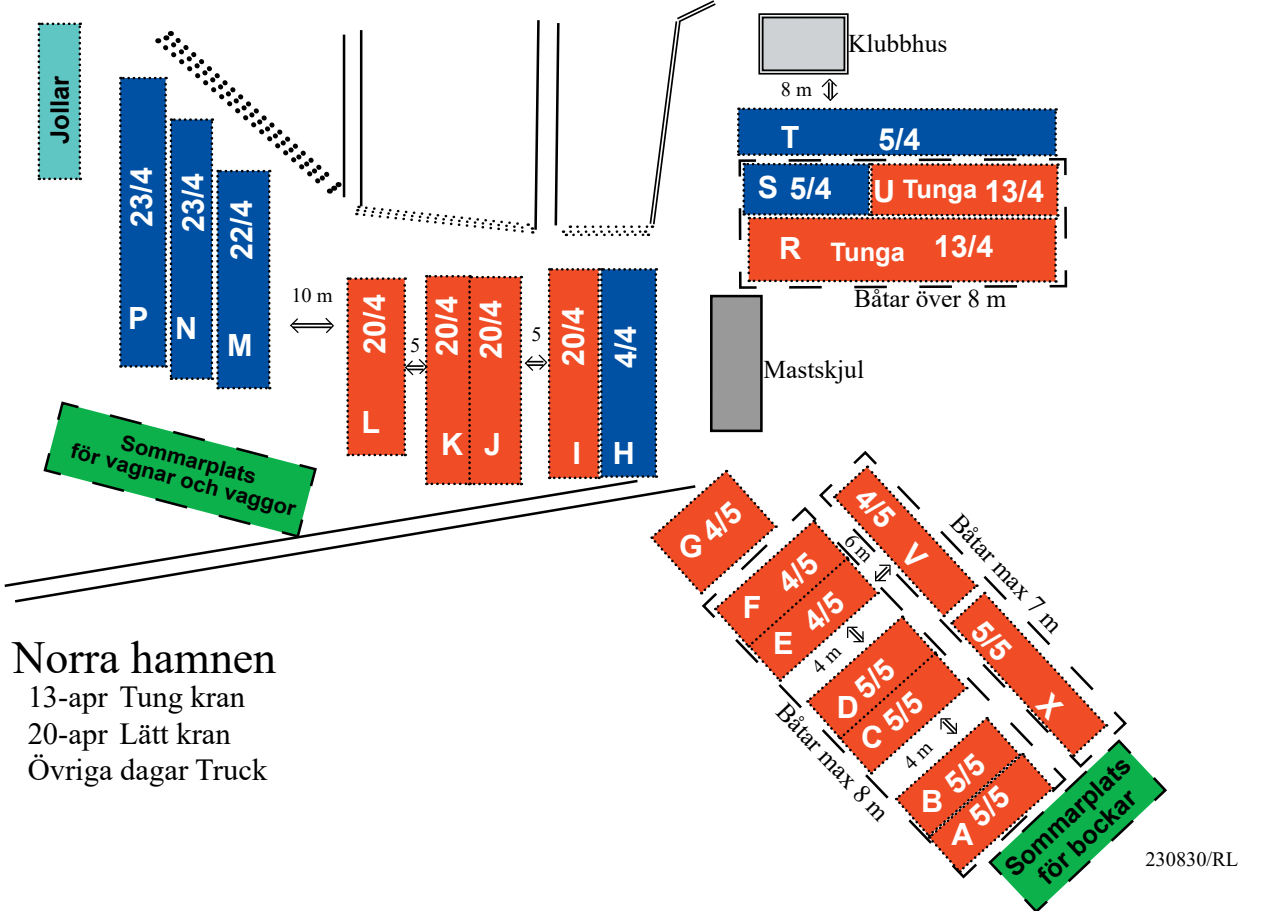
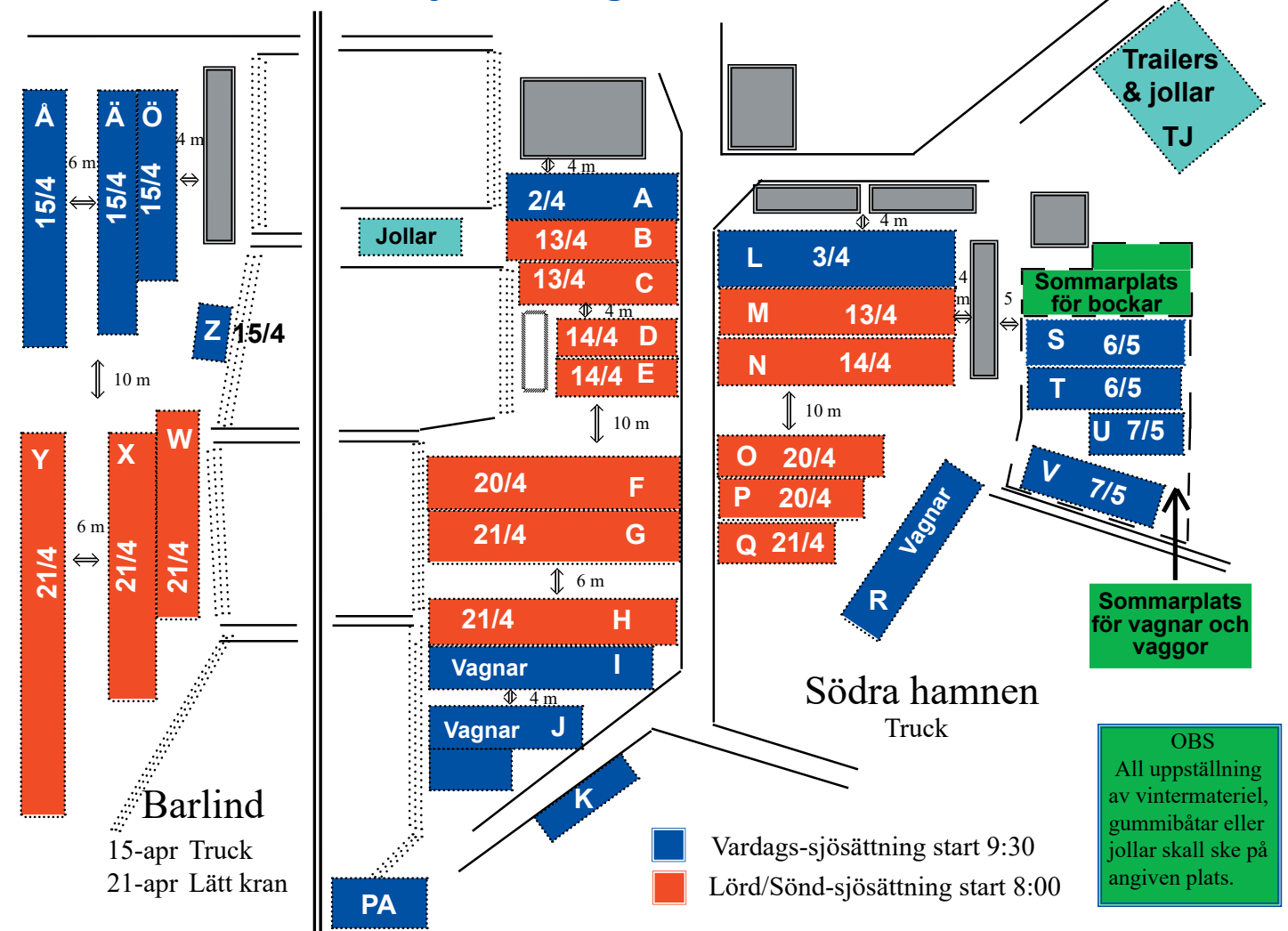
Grattis till segern, Elma!



Uppställningsschema KMS Nordön

Sjösättningstider 2024

Glöm ej anmäl upptagning av trailerbåt.



Norra hamnen
 13-apr Tung kran
 20-apr Lätt kran
 Övriga dagar Truck