

OMEGA 42

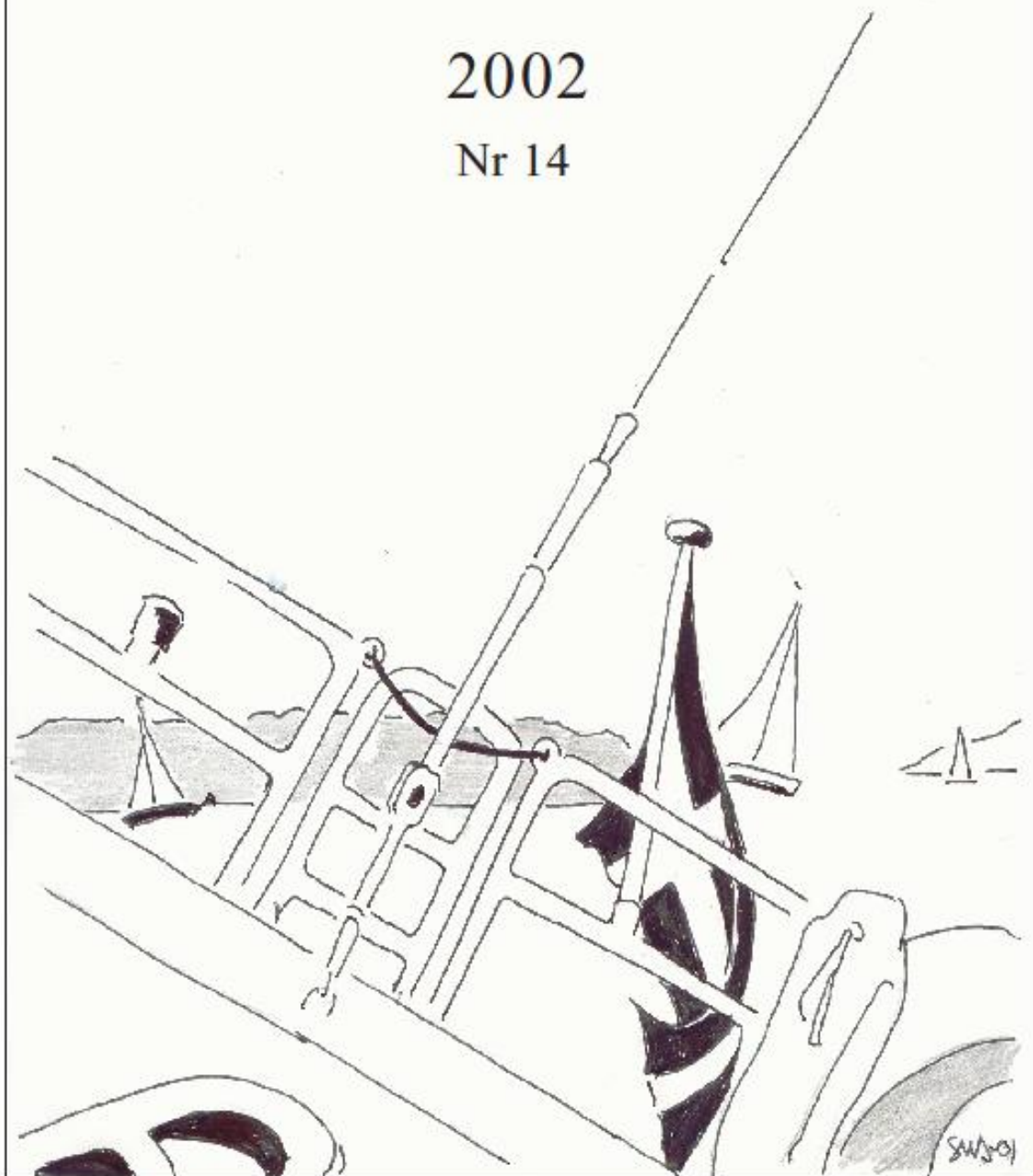


SÄLLSKAPET

SÄLLSKAPSBLADET

2002

Nr 14



KALENDAR IUM 2002

Årsmöte	17 april
Sommarträff med kappsegling	15 juni Herring Invitation Trophy och Omega Cup Pokalen
Kappsegling kräftskiva	17 augusti Vandringspriset Libertus Race

Ev. höstaktiviteter återkommer vi till senare i år

Styrelsen	Namn/adress	Tel hem	Tel arbete
Ordförande:	Ralph Mohlin Sagavägen 21 133 38 Saltsjöbaden ralph.mohlin@fc.laucool.se	08/717 22 82	08/753 91 22 070/589 81 89
Sekreterare:	Peter Ekström Almvägen 40 187 34 Täby p.ekstrom@susab.com	08/768 43 10	08/544 766 64 070/239 79 90
Kassör:	Hans Smedberg Lindvägen 17A 183 40 Täby hans.smedberg@wincor-nixdorf.se	08/470 0962	0706/91 01 76
Kappseglings- konsult	Leif Krus Björkvägen 4 181 32 Lidingö familjenkrus@hotmail.com	08/7675894	08/7673359 0708/76 73 35
Klubbmästare:	Owe Hedberg Södra Hamnpromenaden 2 181 66 Lidingö owe.hedberg@offizment.se	08/766 08 59	08/767 82 01 0708/67 10 00 08/766 08 02 Fax
WEB-master:	Ulf Jussing Junibacken 195 92 Märsta ulf.jussing@telia.com	08/591 432 43	070/567 93 50
Teknisk direktör	Bengt Therner	070/6652150	bengt.therner@eko.sr.se
Redaktör Sällskskapsbladet:	Suzanna Schotte Badhusvägen 4 132 37 Saltsjö-Boo suzanna.schotte@zeta.telenordia.se	08/747 91 22	

ORDFÖRANDEN HAR ORDET

Så står sommaren åter inför dörren. Äntligen! Visserligen hade vi i Stockholmstrakten en ovanligt bister julhelg med temperaturer väl under –10 graders strecket. Men sedan blev våren desto längre med goda möjligheter att putsa och feja på ögonstenen. Så sammanfattningsvis, tycker åtminstone jag att vintern inte känts så lång.

Sedan senaste SällskapsBladet har Omega 42 Sällskapet registrerats hos Svenska Segelsällskapet som Klassförbund. Detta i sig är inte särskilt revolutionerande, utan framförallt har det givit oss möjlighet att genom tidningen Segling sprida information om vår båt och Sällskapets verksamhet. Registreringen ger dessutom en mer officiell status till klassen Omega 42 och därigenom kravet att båtens beskrivning ska bevakas så den förblir en Omega 42. Detta torde förhoppningsvis tillföra ett mervärde i andrahands marknaden.

För att ytterligare förbättra möjligheten till information till våra medlemmar har Sällskapet genom Ulf Jussing skapat en hemsida på Internet under adressen www.omega42.org. Här finns möjlighet att hämta information om Sällskapets aktiviteter, förslag på leverantörer, konstruktionslösningar, och inte minst en gästbok där diskussioner och presentationer om båten kan föras. De som har tillgång till dator, uppmuntrar jag varmt att besöka hemsidan. I samband med denna uppmaning, vill jag också uppmana medlemmar med E-mail adress att sända ett mail till någon i styrelsen för att vi genom E-mail lättare, snabbare och framförallt billigare ska nå ut med information, inbjudningar och kallelser till så många som möjligt.

Jag upplever att hemsidan har givit en mycket god respons och vi har fått en del nya medlemmar genom denna.

Vi hade ett ganska välbesökt årsmöte i mitten av april, där förutom rena årsmötesfrågor vi hade en trevlig stund med en bit mat och chans att tala om vår fina båt. En del tekniska frågor ventilerades naturligtvis samtidigt. Läs gärna protokollet från mötet och verksamhetsberättelsen från föregående år på annan plats i Bladet. Årsmötesdiskussionerna belyste behovet av att sammanställa så många uppgifter kring båtarna som möjligt för att medlemmarna ska få en rik källa att ösa ideer från.

En teknisk kommitte har återuppstått i form av Bengt Therner, som agerar sammanställare av olika tekniska lösningar och förmedlare av dessa. Bengt har gedigen bakgrund med båten, har stort intresse för hur båten ska fortleva och är, inte minst, fenomenal på att skriva. Jag är mycket glad för att Bengt tar sig an denna uppgift, eftersom våra båtar som nu överskridit myndighetsåldern behöver ses över med andra ögon än bara vårustningsblicken. Jag hoppas att medlemmarna bidrar till Bengt med tips och ideer till lösningar och ställer frågor som belyser olika aspekter på båten och utformning. Bengt kommer också att aktivera andra medlemmar och båtägare inför olika frågor. Återigen har vi flera forum till kommunikation, Segling, hemsidan och SällskapsBladet.

Sällskapet deltar igen i Saléns Båtklubbs kappsegling och efterföljande knytkalas. Det hela går av stapeln den 15 juni invid Nämndöfjärden. Se inbjudan på annan plats i Bladet.

Vårt eget Kräftkalas och vidföljande Kräftskiva äger rum den 17/8 kring Lilla Kastet.
Kolla inbjudan.

Slutligen vill jag passa på att tacka alla i styrelsen för arbetet under det gångna året, tacka Suzanna Schotte för det stora arbetet att ställa samman SällskapsBladet ännu en gång och önska alla medlemmar, styrelsemedlemmar och övriga tillskyndare till Sällskapet en riktigt varm och skön sommar med labra förliga brisar.

Med skotet i handen,

Ralph Mohlin
Ordförande

ANTECKNINGAR FÖRDA VID OMEGA 42 SÄLLSKAPETS ÅRSMÖTE DEN 17 APRIL 2002

Mötet förklarades behörigen utlyst och föredragningslistan godkändes. Mötet bevistades av 16 båtägare

Till ordförande för mötet valdes Ralph Mohlin och till mötessekreterare Peter Ekström.

Lars Öberg och Kjell-Åke Henriksson valdes att jämte ordföranden justera mötesanteckningarna.

Styrelsens verksamhetsberättelse genomgicks och lades till handlingarna. Kassören anmälde att Sällskapet nu omfattar 61 betalande medlemmar. Arbetet med att föra in Sällskapet och båttypen i Svenska Seglarförbundet har krönts med framgång.

Sällskapets ekonomi är fortsatt god enligt kassörens rapport vilken utdelades.

Behållningen per årsskiftet uppgick till 27.775,52 kr. Redovisningen omfattade 9 mån då verksamhetsåret nu ansluter till kalenderåret. Sällskapet har fortfarande flaggor i lager.

Årsmötet kunde bevilja styrelsen oreserverad ansvarsfrihet.

Mötet beslöt att hålla medlemsavgiften på oförändrad nivå, 100 kr/år för 2003. Ny medlem erhåller en vimpel och betalar en inträdesavgift på ytterligare 100 kr.

Ralph Mohlin valdes till Sällskapets ordförande och Peter Ekström till sekreterare för en tid av två år. I övrigt kvarstår Hans Smedberg som kassör och Leif Krus som seglingsansvarig samt Ulf Jussing som övrig ledamot och web-master för en tid av ytterligare ett år framåt. Klubbmästare är Owe Hedberg. Revisorstjänsten övertogs fortsatt av årsmötet.

Valberedningen bestående av Suzanna Schotte och Lars-Olof Nilsson omvaldes med acklamation.

Mötet accepterade rådande ordning att inte fastställa någon generell budget för Sällskapet utan att driva detta på löpande räkning med uppgiften att spendera mer pengar på intressanta aktiviteter.

Övriga frågor

HIT-kappseglingen genomförs den 15 juni 2002 (Nämndö Runt i valfri riktning med efterföljande fest på Malma) då alla Omega 42-or inbjudes. Kräftköret avlöper den 17 augusti vid Lilla Kastet på Ingmarsö med start klockan 12 00. Leif Krus lägger bana.

En höstträff diskuterades samt den tekniska kommittén som förslagsvis kunde återuppstå i form av en teknisk sida på vår hemsida. Bidrag välkomnas. Styrelsen fick i uppdrag att undersöka inköp av T-shirt, märken och vimplar.

Mötet avslutades.

Mötesdeltagarna kunde därefter inmundiga öl och landgång
En livlig diskussion avrundade det hela.

Vid PC:n

Justeras:

Peter Ekström

Ralph Molin

Lars Öberg

Kjell-Åke Henriksson

VERKSAMHETSBERÄTTELSE FÖR OMEGA 42 SÄLLSKAPET FÖR 2001

Styrelsen har under året bestått av:

Ordförande:	Ralph Mohlin
Sekreterare:	Peter Ekström
Kassör:	Hans Smedberg
Klubbmästare:	Owe Hedberg
Kappsegling:	Leif Krus
Web-master:	Ulf Jussing

Dessutom har uppdraget som redaktör för Sällskaps-Bladet under året återigen fyllts av Suzanna Schotte.

Styrelsen har träffats för möten vid tre tillfällen under året.

Sällskapet har under året haft 61 betalande medlemmar.

Klassregel för båten färdigställdes och därmed har Sällskapet och båten anslutits till Svenska Seglar Förbundet. Detta ger möjlighet att regelbundet kommunicera med medlemmarna i tidningen Segling.

Sällskapet har under året skapat en ny hemsida, vilken kan finnas under adress www.omega42.org.

Tre besättningar deltog i Saléns kappsegling HIT i början av juni.

Åtta besättningar deltog i Sällskapets Kräftskiva vid Lilla Kastet vid Ingmarsö med tillhörande kappsegling.

Styrelsen önskar härigenom tacka samtliga som deltagit i Sällskapets aktiviteter, uppmuntrat med förslag till utveckling av Sällskapet, och slutligen framföra en förhoppning om en varm och skön seglings-sommar med förlig bris.

Saltsjöbaden 020301

Ralph Mohlin
Ordförande

Saléns Båt Klubb

TÄVLINGSKOMMITTÈN

c/o LauritzenCool/Ralph Mohlin, Berga backe 2, 182 85 DANDERYD Tel 08-753 9122 Fax 08-622 6624 e-post ralph.mohlin@fc.laucool.com

INVITERAR TILL 8:E UPPLAGAN AV

Herring Invitation Trophy

LÖRDAGEN DEN 15 JUNI 2002

under följande

Premisser

1. Tävlingen är öppen för SBK:s medlemmar av alla de slag med sina segelyachter samt av tradition SBK:s vänner i Svenska Avance 36 Förbundet och Omega 42 Sällskapet medförande yachter av den typ som dessa båda sammanslutningar äro avsedda för.
2. Deltagande yachter får för sin framdrift under kappseglingen ej bruka andra segel än kryssfock och storsegel.
3. Tävlingen genomföres med gemensam start kl. 12.00 på Nämndöfjärden vid norra udden av ön KOFOTEN (59 13,53 N – 18 37,33 E) och med tillämpande av LYS-handikapp på tvenne lagom långa, ur skärgårdssynpunkt förhoppningsvis trivsamma, men ur kappseglingssynpunkt icke nödvändigtvis i alla avseenden helt rättvisa banor - Mörtön runt i valfri riktning för yachter med LYS-tal högre än 1,14 och Rögrund runt i valfri riktning för yachter med LYS-tal lägre än 1,15 - med mål på samma plats som starten.
4. Deltagarna förutsättes bestyckade med gott/god humör/humor och gentlemanna-/kvinnamässig inställning samt iakttaga gängse kappseglings- och sjövägsregler, varför regelmässigt protestförfarande ej tillämpas. Osportsligt agerande under tävlingen bedömes och beivras av Tävlingskommittén i allsmäktig oväld utan apell.
5. Efter avslutad kappsegling och deltagande yachters lyckligen genomförda förtöjning vid och kring SBK:s brygga i Malmafladen (59 15,84 N – 18 34,81 E) äger resultatkungörelse och prisutdelning rum under gemensamt intagande av medhavda mat(och dryck)säckar (s.k. knytkalas) i det s.k. fria vid vår närbelägna Malma Gård därest tjänlig väderlek då råder, eljest i det skydd som gårdens faciliteter erbjuder. Meny är individuellt valfri, men troféns namn kan möjligen vägleda den obeslutsamme (*eng.* Herring = *sv.* Sill).
6. Segrarnas lön är ärofull inteckning i tvenne ständigt vandrande stundom starkt ifyllda troféer.
6. Seglingsföreskrifter bifogas och tveklös anmälan med angivande av relevanta uppgifter om ifrågavarande yacht och dess besättning enligt bifogat formulär göres till Tävlingskommittén per telefon eller fax eller e-post gärna senast torsdagen den 13 juni 2002 till

Ralph Mohlin, c/o LauritzenCool, Berga backe 2, 182 85 DANDERYD
Tel 08-753 9122 Fax 08-622 66 24 e-post ralph.mohlin@fc.laucool.com

i annat fall direkt till startfartyget före start.

Herring Invitation Trophy

Lördagen den 15 juni 2002

Seglingsföreskrifter

- Starttid** kl. 12.00.00 (enligt "Fröken Ur").
- Start- och mållinje** En tänkt rät linje mellan
- Flaggstång på norra udden av ön KOFOTEN
- och
- Röd flaggboj utanför sagda udde.
- Startlinjen skall passeras från V till O och mållinjen från O till V.
OBSERVERA OCH UNDVIK uddens utgrundning.
- Startprocedur** Förberedelsesignal avgives 5 min före startsignal.
Förberedelsesignal och startsignal avgives medelst signalskott från startfunktionär på KOFOTENS norra udde.
- Anmälda yachter som ej passerar startlinjen efter förberedelsesignalen åsättes DNS (Did Not Start) i resultatlistan.
Anmälda yachter som passerar startlinjen efter förberedelsesignalen men före startsignalen (s.k. tjuvstart) åsättes tidstillägg om 10 min på seglad tid i resultatlistan.
- Banor**
- I. För yachter med BRUTTO LYS-tal högre än 1,14:
Mellan start och målgång skall deltagande yachter passera nord, ost och söder om Mörtön i valfri riktning.
 - II. För yachter med BRUTTO LYS-tal lägre än 1,15:
Mellan start och målgång skall deltagande yachter passera nord, ost och söder om Rögrund i valfri riktning.
- Banbegränsningar** Inga
- Segelbegränsningar** Förutom storsegel må endast kryssfock användas.
- Resultatberäkning** Enligt LYS-handikapp med NETTO LYS-tal för respektive yacht samt
- tid-på-tid metoden för respektive bana
 - totalresultat med resultaten för båda banorna sammanvägda med tid-på-distans metoden.
- OBSERVERA:** Eftersom startfunktionären i år tillika bemannar deltagande yacht gäller denna gång följande:
- att startfunktionärens yacht gottgöres med 5 min tidsavdrag på seglad tid i resultatlistan
 - **att det ankommer på var enskild deltagande yacht att själv notera klockslag (tim.min.sek) för sin målgång.** Tiden rapporteras till tävlingsledningen medelst mobiltelefon eller senast vid ankomst till Malma bryggan efter fullgjord segling.
- Härav framgår vikten av att varje deltagande yacht är utrustad med sekundvisande klocka som visar samma tid som "Fröken Ur".
- Avbruten segling** Om någon av de startande yachterna bryter tävlingen bör man tillse att detta kommer till tävlingsledningens kännedom snarast möjligt.
Startfunktionärens yacht kommer efter egen målgång att stanna kvar vid målområdet tills alla startande yachter är inräknade dock senast till tidsgränsen enligt nedan.
- Tidsgräns** Mållinjen upphör att vara sådan kl. 17.00.00. I tävlingen deltagande yachter som ej passerat mållinjen dessförinnan åsättes beteckningen DNF (Did Not Finish) i resultatlistan och anmodas att begiva sig direkt till SBK:s brygga i Malmafladen.

INBJUDAN TILL KAPPSEGLING OM MAGNOLIA-PRISET OCH DÄRPÅ FÖLJANDE KRÄFTSKIVA

Tid: Lördagen den 17 augusti 2002
Starten för kappseglingen beräknas ske kl 12.00
Plats: Bockviken, Ingmarsö (Lill-Kastholmarna)
Man ska ha berget med flaggan om styrbord. Då har man
en enslinje med två trianglar i skogen framför sig.

Efter kappseglingen, vid 18-tiden, samlas vi för intagande av Sällskapsdrink med tilltugg.

När det börjar mörkna samlas vi åter för att avnjuta de läckra små djuren.

Det här är ett fint tillfälle för nyblivna 42-ägare att träffa oss andra och få tips om
renovering, innovationer mm.

Packa ner kräftorna och kom ut!

VÄLKOMNA!

KORKDÄCK I

När vi för 7 år sen blev ägare till drömbåten Omega 42 valde vi att köpa ett ex. utan teakdäck eftersom vi inte ville ha en båt förstörd av tusentals skruvhål.

För 5 år sen läste vi en artikel i tidningen ” på Kryss och till rors ” om korkdäck och det är nu tredje sommaren vi har glädje av just ett sådant.

Däcket består av 1,4 m långa , 44 mm breda och 12 mm tjocka stavar som ligger limmade (dvs. inga skruvhål) det är sedan nåtat som ett traditionellt teakdäck.

Däcket har ett ytskydd av klarlack med 7 års garanti.

Fördelarna med ett korkdäck förutom att det saknar skruvhål är många bla.:

- Vikten ca. 40 % av motsvarande teakdäck
- Bättre isoleringsförmåga
- Högre flampunkt
- Mycket tåligt, anv. tex. sedan > 20 år på militärbåtar i Holland.
- Snyggt och lättskött det ser likadant ut nu som när det var nytt och vi gör inget annat än sköljer av det med vatten.

Vi lät Antes båtvarv i Västerås göra jobbet till en kostnad av 54.000 kr, då bytte vi även ut befintlig teak i sittbrunn vilket vi inte ångrar eftersom korken är behagligare att sitta på.

Nu efter några års erfarenhet tycker vi att det är korkat med teakdäck.

Mona och Jan Resby

ONEIROS (= dröm på gammalgrekiska) nr 56

KORKDÄCK II

Det lades i Västerås på Antes båtvarv (son till han som importerar från Holland). Priset är ungefär detsamma som för teakdäck. På min båt lades det på hela däcket, alltså även på rufftaket. Det kostade ca 50.000:-

Båten låg i Västerås från årsskiftet till sjösättning, effektiv tid för läggning vet jag inte.

Det är nog ganska lätt att lägga själv. Det levereras i olika typer av former, vanliga långa, för utskärning till mittfisk o.s.v. Formen är likadan som teakbitar, med urtag för nåt. Det är lätt att böja och bearbeta. Det limmas sedan på däcket. Därefter nåtas det för att slutligen lackas med en transparent lack. Det sista lagret med halkskydd. Mina erfarenheter är att det efter 4 säsonger fortfarande är fräsht. Det är skönt att gå på, i stort sett underhållsfritt (nytt lager lack vart femte till tionde år) samt ger bra grepp även när det är vått. Det är även mycket lätt att hålla rent.

Materialet är granulerad kork med tillsättning av polymer och därefter hårt hoppresat. Det är framtaget i Holland som durkbeläggning i fiskebåtar och har funnits där i ca 20 år.

Om man vill ha det gjort av proffs ska man anlita en firma som är licencierad för då får man 5 års garanti som lämnas av fabriken.

MASTHAVERI

Lars Rombo

Vi köpte S 52 Ambition i mitten av augusti 2000 och seglade första gången med henne för väst-nordvästlig vind (10)-13 m/ sek uppför Kanholmsfjärden och vidare längs Husaröleden upp till själbottna. Fort gick det och med betydande krängning för halv vinden. Redan på Kanholmsfjärden kom första larmet – en mindre sjö hade bildats i toalettutrymmet där tvättfatet hamnat under vattenlinjen av krängningen. Något vi inte varit med om i andra båtar. Det blev att pumpa läns förstås och en nyttig läxa.

Senare samma dag gick vi för motor in mot kvällens ankarplats när motortonen ändrades vilket visade sig bero på att utloppsslangen för kylvatten hade lossnat från avgasröret och istället fyllt båten. Dags för läns pumpning nummer 2.

Dagen därpå gick färden i motsatt riktning och nu var det diskhon som blev inlopp. Läns pumpning nummer 3 med vissa kraftuttryck. Att det sista vattnet togs upp med svamp eftersom också läns pumpen gått sönder var bara enligt Murphys lag- kan något gå fel så händer det.

Masten utsattes alltså för en hel del påfrestningar från början men gav inga som helst anledningar till bekymmer. Tvärtom såg allt så stabilt ut i jämförelse med den Omega 36 som vi nyss bytt bort.

I början av juni 2001 var det emellertid annorlunda. Det skulle propagandaseglas med arbetskamrater över en helg (min fru och barnbarn på semestervecka) och vi började försiktigt med att ta oss från vår hemmahamn Malma kvarn till Mörtö-Bunsö där vi åt lunch. Det blåste drygt 10 m/sek från sydväst och utseglingen för enbart fock från den norra hamnen var löjligt enkel men som propaganda gjorde den nytta.

Ett rev i storen skulle göra krängningen hanterbar tänkte jag och kände mig ansvarfull för mina gäster. En Maxi 84 ägare hade fått förtroendet att styra när vi satt segel helt och hållet. Själv satt jag i den bekväma avsatsen som formas av passagen mellan akterkojerna och var vänd akterut.

Efter lunch skulle vi fortsätta mot Villinge och slog första gången efter 15 minuter när det hände.

Alldeles efter slaget, när seglen hade fyllt helt och hållet på nya bogen med en krängning ned till 2 dm från relingslisten, small det till och plötsligt kom solen fram. Första sekunderna förstod jag inte vad som hänt men det tog inte lång stund att vända sig föröver och se katastrofen. Just då såg jag bara att masten hade gått av vid däck och att hela riggen med segel låg i sjön på styrbordssidan.

Ingen var fysiskt skadad och besättningen var konstigt nog påfallande lugn. (Efteråt förstod jag att just frånvaron av erfarenhet från majoriteten var en fördel – man såg det inte som särskilt anmärkningsvärt utan trodde att sådant händer alla av och till).

Första åtgärden var förstås att se vad som skadats och om båten läckte. Att den inte tog in vatten kändes bra men riggen var ett virrvarr – åtminstone de delar som syntes. Förstagsprofilen formade nästan ett konstverk av vackra böjar och masten hade börjat läns pumpa båten på egen hand- åtminstone såg det ut så. Den största delen av masten låg i sjön men alla fall som gick ut vid däck höll kvar brottsändan och en grov VHF-kabel ner till mastfoten gjorde att den resterande maststumpen inne i båten

åkte upp och ner några decimeter för varje inkommande våg . “Pumphandtaget” ledade mot relingslisten som hade fått sig ett rejält slag och kroknade betänkligt.

Efter några minuter försökte vi komma under gång med motor men det helt omöjligt – riggen fungerade som ett enormt drivankare och oavsett roderutslag gick vi bara runt, runt. Lossa vanten och låta allt gå överbord ville jag inte – det fanns ett nästan nytt storsegel därnere någonstans i djupet som borde vara användningsbart. Men något måste göras – vi drev med någon knops fart ner mot lä i nordöstra hörnet av fjärden där någon form av kappsegling pågick.

Att chansa med nödankring i denna vind och sjö var inte att tänka på och då fick det bli som det blev - jag ringde 112 och begärde sjöräddningen. En vänlig dam frågade omgående om någon skadats och på mitt svar att bara var båten som låg illa till kopplade hon mig raskt vidare. Första frågan från sjöräddningen var väl inte så stimulerande – “Varför använder du inte VHF”? Att antennen låg 15 meter ner i vattnet godtogs dock som ursäkt och assistens utlovades inom 30 minuter.

I väntan på livräddningskryssaren (som jag skam till sägandes glömt namnet på men som kom från Dalarö) förvånades vi över att ingen av det tiotal båtar som passerade i närheten kom ner till oss och erbjöd hjälp. Vi signalerade inte efter sådan – det medges - men i alla fall!

På utsatt tid kom vår räddning bemannad med två kompetenta “fritidsräddare” där en av dem hoppade över till vår båt och tog befälet.

Första bogseringsförsöket gick förstås inte så bra – en livräddningskryssare är mycket stark och en Omega 42 som släpas med kränger rejält. Men i 3 försiktiga knop tog vi oss tillbaka till Mörtö Bunsö och förtöjde mot ett brant parti på östsidan av inloppet.

Vi fick hjälp att förtöja men snart kom ett nytt uppdrag för våra räddare som fick lämna oss för nya mål. Innan vi skildes åt lutade jag mig mot någon form av joy-stick i kryssarens styrhytt och aktiverade på så sätt oavsiktligt både motor och roder – det höll på att gå riktigt illa!

Helt gratis var hela insatsen från Dalarö – vi var ju i sjönöd. Heder och tack!!

Efter 3-4 timmars intensivt arbete var segel och mast först uppsläpade på berget (gissade om seglen blev smutsiga), vanten frigjorda och hopprullade, fallen likaså och summan av det hela stuvat på rufftaket. Det var tungt och svettigt och ganska deprimerande.

En sen kväll tillsammans med ett stort att antal beklagande båtgrannar gjorde sitt till för att höja stämningen men på topp blev den inte. Inte heller den följande dagens motorgång till Malma gjorde saken bättre.

Men:

Svenska Sjö kontaktades på måndagen och lovade hjälpa till. Samma dag talade jag med Benns rigg som också var odelat hjälpsamma och skulle försöka få fram en ny mast före juli semestern! Man hade en mast till en Omega 42 liggande kvar eftersom bygget försenats och den kanske man skulle kunna använda i mellantiden.

För att göra en lång historia något kortare blev det ändå inte den “vilande” masten utan en helt ny som någon snäll människa tillverkade på övertid. Själva plastade vi in

en ny mastfot och fick hjälp med att bygga om mastkragen för den nya masten – nu skulle inte fallen längre lämna masten i däckshöjd utan något högre upp och det behövdes en serie brytblock som belastade mastkragen på ett sådant sätt att den måste fästas bättre.

Skadorna i övrigt begränsade sig till storseglet som fick två våder utbytt där spridare/mantåg gått rätt igenom. En tvätt var också nödvändig. (Detta borde vi också ha utsatt focken för men eftersom den ändå stod på tur att bytas ut hoppade vi snålt nog över det - den är fortfarande inte utbytt idag).

Kicken påminde obscent om en viss del av kroppen och relingslisten på styrbords sidan var rejält böjd inom c:a 30 cm längd och hade en del tråkiga skrapmärken någon meter runt böjen. En mantågsstötta var krökt. I övrigt var allt som förut- inga märken på friborden och inga märken i kajutan trots "pumpningen!"

Och alldeles i början av juli mastade vi på en tvåspridarrigg med fiolstag och en ny bom med enkelt revsystem. (Det senare ingick inte i skadan men vi passade på att förnya. En begagnad bom finns alltså till salu!)

Orsak: ???? Jag har förstått att Isomatriggens konstruktion är omdiskuterad men det syntes absolut ingen sprickbildning någonstans när vi mastade på någon månad tidigare

Kostnad: Totalt c:a 33.000:- fördelades på självriskan (c:a 8000) den nya bommen (c:a 10.000:-) och 20% åldersavdrag för den 20 år gamla riggen som stod för resten

Mest positivt: Svårt att välja mellan sjöräddningen, Svenska Sjö och Benns. Alla ville verkligen vårt bästa.

Mest negativt: Frånsett att det överhuvudtaget hände så undrar jag fortfarande över att ingen som passerade erbjöd sig att hjälpa till/vänta på att sjöräddningen kom

Nu seglar vi igen!

Er
Lars Rombo

Erfarenheter från ett motorbyte

Förra hösten slutade backslaget på min 2-cylindriga Yanmar 2QM 20 att fungera. För att kunna reparera var jag tvungen att lyfta ur motorn. Då uppkommer givetvis funderingar på om man skall sätta en 20 år gammal motor på plats i båten igen. Det var inget större fel på backslaget (med ny simmring samt mutter till flänskopplingen på utgående axel är motorn fitt for fight igen) men Yanmar som i och för sig var väl underhållen och gick utan anmärkning är något underdimensionerad för 7,5 ton båt och dessutom en sällsynt högljud och skakig maskin. Jag bestämde mig för att sälja den gamla trotjänaren men den hade något värde kvar och leta efter något nytt.

Tämligen snabbt utkristalliserades 2 intressanta 4-cylindriga alternativ, nämligen den i Sälls kapsbladet tidigare omskrivna *Nanni 4.150* och *Lombardini LWD 1404 M* på 39 hk från Italien. Båda har givetvis som standard färskvattenkyllning, kraftfulla generatorer, oljedräneringspump mm. Lombardinin är dock en betydligt modernare konstruktion med bl a en separat insprutningspump till varje cylinder vilket eliminerar bränslerör och därmed blir insprutningen exaktare styrd.

Då Lombardinin dessutom var avsevärt billigare och importören Rodahl Marin AB i Lidköping tog min gamla Yanmar i inbyte blev valet lätt..

Jag gjorde installationen själv. Det tog lite tid för en ovan mekaniker som jag, men det var inte så svårt. För att underlätta ur- och ilyft av respektive motor demonterade jag generatorerna och även vinkeljärnen till motorfästena på Yanmars ena sida.

Största problemet var motorfästena som givetvis inte hamnar på samma plats. Jag lät tillverka 2 rostfria plattjärn med måtten 620x75x10 mm som skruvades fast i de aktre hålen (ingjutna muttrar i motorbädden) till vardera av de gamla motorfästena. De främre hålen kolliderar med de nya gummitassarna. Det krävdes noggrann måttagning före bormning av hålen i plattjärnen för fastskruvning i motorbädden såväl som till hålen (som gängas) för de nya tassarna. Jag upptäckte att motorbädden är lite snett ingjuten i min båt så jag fick utgå från propelleraxeln för att få det rätt i sidled. Plattjärnens tjocklek på 1 cm medför att motorn kommer rätt i höjddled.

Medan det var tomt i motorrummet passade jag på måla över toppcoaten med 2-komponentfärg vilket gör att det blir mycket lättare att hålla rent i fortsättningen.

Mellan backslaget och propelleraxeln monterade jag en flexibel Bullflex-koppling (typ 2) från Vetus som ytterligare minskar vibrationer och motorljud. Den tillåter även 2 graders vinkelavvikelse mellan motor och axel.

Med hjälp av en muff från 45 till 50 mm avgasslang kunde jag utnyttja Yanmars gamla rostfria vattenlås/ljuddämpare och även resten av det ursprungliga avgassystemet. Jag installerade dock ytterligare en ljuddämpare av typ Vetus MP 50 efter vattenlåset.. Fästet till vattenlåset (inplastat i kölsvinet akter om motorn) var tillverkat av vanligt bondjärn och nästan bortrostat i min båt. Jag hög bort fästet och plastade upp igen. Sedan skruvade jag fast 2 par byglar och trädde hopkopplade rostfria slangklämmor genom byglarna och runt

vattenlåset. En enkel och hållbar lösning. Jag fäste den nya ljuddämparen på samma sätt.

Bränsle och sjövätskefilter fick plats på vardera sidan i motorrummet vid framkant av den nya motorn, som är betydligt smalare och även lägre än den gamla.

Denna säsong har jag behållit min gamla propeller på 17x13. Den är dock något för stor med tanke på den nya motorns högre varvtal, så det blir byte till nästa sommar.

Min totalkostnad för motorbytet (våren 2002) blev ca 63.000 kr. Det innefattar motor, flexibel koppling, ljuddämpare, kylvattenintag, kylvattenfilter, kylvattenslang, bränslefilter, bränsleslang mm ./.. inbyte gammal motor.

Efter allt jobb har jag fått en båt som går tyst och vibrationsfritt för motor och lätt marschar i 8 knop. 100 kg lättare motor gör att vattenlinjen runt aktern ligger där den ska, dvs över vattenytan. Flytt av batterier från bänkkistan till under salongskojerna har också hjälpt till.

Bengt Selander

Dominique

Fakta Lombardini LDW 1404 M:

Cylindervolym	1372 cc 4 cylindrar
Styrka	39 hk/3600 varv
Vikt	137 kg
Höjd	549 mm
Bredd	488
Längd	776
Generator	65 A
Backslag	Technodrive 2:1
Listpris 2002-01	68.000 inkl moms

Importör Rodahl Marin AB, Lidköping, Tel 0510-62150
www.rodahl.se

NYA TRÖJOR!



NYA TRÖJOR

Sällskapet har tagit fram nya tröjor för att klä skeppare och besättning och visa, vilken fin båt vi seglar.

Tröjorna är i år vita pikétröjor med blått tryck och med Omegamärket i blått.

Storlek: S M L och XL
Pris: 100:- inkl moms

Dessutom finns marinblå collegetröjor med kort knäppning i halsen och med vitt tryck och vitt Omegamärke.

Storlek: S M L och XL
Pris: 250:- inkl moms

Porto tillkommer vid postförsändelse.

Leveranstid: ca 2 veckor

För beställning kontakta Ralph Mohlin före midsommar på:

ralph.mohlin@fc.laucool.com

Telefon: 08/753 91 22