

## Noteringar från Teknikmöte i Stenungsund 2014-02-17

12 deltagare (av 10 anmälda) dök upp på Fregatten i Stenungsund på härom kvällen för att prata teknik mm. OE 32 var dominerande båttyp, 9 båtar representerade, därtill en OE 36 och en MS 20, seglad av Gunnar Agfors sedan Majken och han bytte bort OE 32.an Vindros mot en mer pensionsfälig vehikel.

Gunnar tyckte sig därför inte ha behov av ett antal **originalritningar till OE 32**, och skänkte dem därför till klubben. En lista på ritningarna finns bifogad. Tack!

Ett antal intressanta ämnen listades och betades av vartefter, nedan följer spridda noteringar från diskussionerna:

Bo Edvinson har hittat ett bra medel mot **jordslag** på sprayhood och annat: Ship Shape kapellrengöring. Den finns bl.a. hos Sea Sea och Uddevalla Segel och Presenning, och luktar lite klor. Ganska dyr, men späds ut duktigt.

<http://www.marinaman.se/ship-shape-textil-och-kapellrengoring-p-2422-c-449.aspx>

Bo har haft problem med sin nya **VHF/DSC**-apparat då han ropar upp kustradiostationer via DSC. Jag kan inte tillräckligt om tekniken för att ens kunna beskriva problemet, ingen annan kunde tillföra något, annat än en misstanke om att leverantören Raymarine har skickat med något systematiskt fel.... Gunnar hade också haft något problem med en VHF från Raymarin och fått en förklaring att det var något programvarufel.

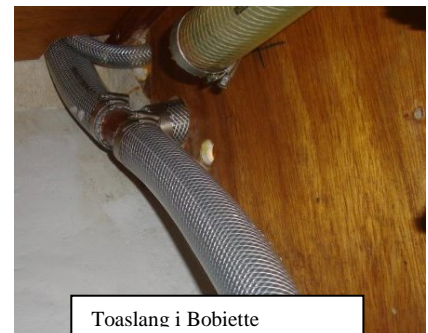
Christer C redogjorde för problem han haft med **korrosion** av syrafasta bultar till roderbeslagen (i skrovet). Här kan man läsa mer om bakgrunden:

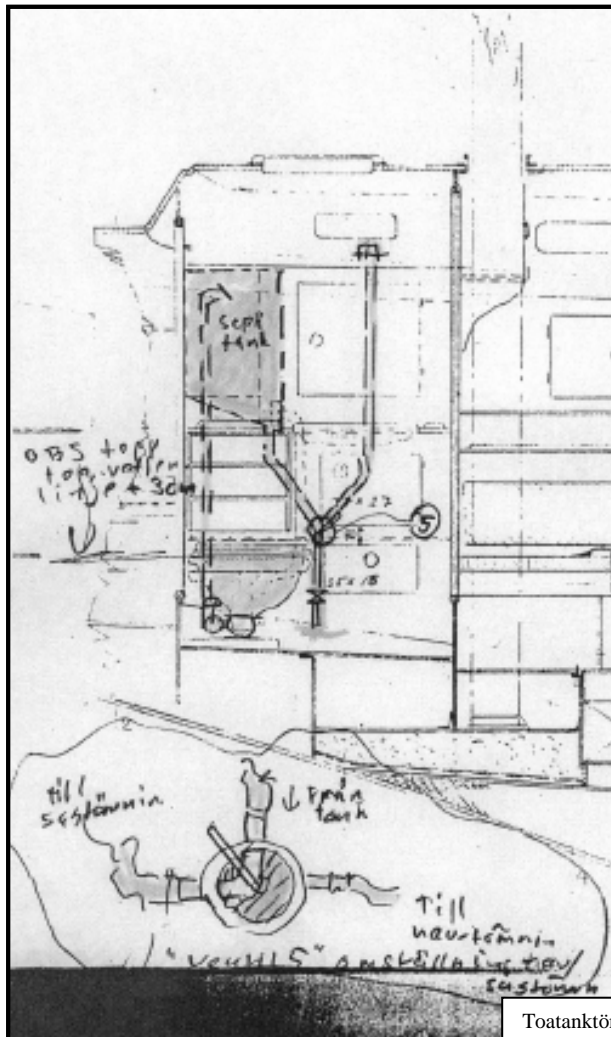
[http://www.damstahl.se/Files/Billeder/2011/PDF/SV/Publikationer/5-\\_\\_\\_Korrosionsegenskaper.pdf](http://www.damstahl.se/Files/Billeder/2011/PDF/SV/Publikationer/5-___Korrosionsegenskaper.pdf)

**Gunnar hade diesel i tankarna::** Visste ni att RME (den gula och nyttiga inblandningen i dieselbränslet) som ställer till diverse problem inte bara i våra tankar utan även i verkliga livet, dessutom påverkar (äter!!) gummi i packningar och slangar. **TANKA INTE PÅ LANDMACKAR** utan gynna sjömackarna, som sätter en ära i att inte servera skadliga tillsatser!!

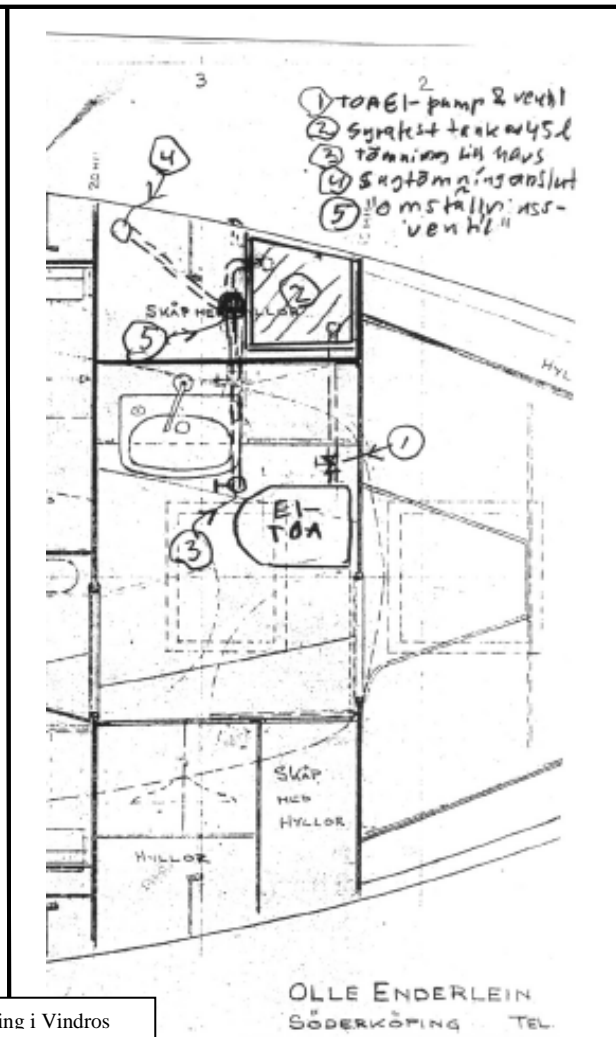
Från och med 2015 har myndigheterna i sin outgrundliga vishet bestämt att vi måste ha möjlighet att till tömning av **toatanken** över däck medelst tömningssugar i land. Det lär visserligen vara helt OK att kasta ut hela toaletten (dock inte i sjön)och i stället använda en spann och häva resultatet direkt i havet, men för säkerhets skull diskuterade vi olika lösningar för att på enklast möjliga, men ändå säkra, vis uppfylla lagens bokstav. Enklaste sättet lär vara att ansluta tömningsanordningen på däck med slang via en extra ventil (eller flervägsventil) till samma utlopp från tanken som idag går ut i sjön. Gunnar A beskrev hur han gjort, både på gammal Vindros och i nya MS 20. Skisser bifogas. En viktig detalj är dimensioneringen av avluftningen, 19 mm anses vara lämpligt. Här kan man läsa mer:

<https://www.transportstyrelsen.se/sv/Sjofart/Fritidsbatar/Batlivets-miljofragor/Toalettavfall-fran-fritidsbat/>





Toatanktömning i Vindros



Olika typer av **störtbågar/grabbräcken/rullatorer** presenterades av Per som samlat lite bilder från båtar med sådan utrustning. Alla vi som har en dylik installation av något utförande kan nog samstämmigt prisa det stöd, andligt som fysiskt, som arrangemanget ger. Om man sedan skall ha rundade eller kantiga former, enkla eller dubbla bågar i 25 eller 30 mm rör, och hur långt fram på däck de skall sträcka sig för att ge maximerad säkerhet vid förflyttning på däck i uselt väder, kan nog inte ges entydiga svar. Varje installation är sannolikt så mycket säkrare än ingenting, att lyftet blir markant. Bland andra Christer C (Boheme), Christer A (Mother of Pearl), Bo (Bobiette) och Cajs/Lars (Calluna) har lite olika lösningar som det sannolikt går bra att få studera närmare.



Grabbräcke på Calluna och Bobiette



Grabbräcke på Mother of Pearl



Grabbräcke på Savonara



Rodersteg på Bobiette

**Badstege** eller kanske snarare räddningsstege är ett närbesläktat ämne. Om man trots rejäla grabbräcken faller i sjön utan assistans ombord, gäller det att en räddningsstege dels går att fälla ner från vattnet, dels är tillräckligt lång för att man skall kunna ta sig upp någorlunda lätt. 60 cm under vattenytan nämndes. Christer C beskrev en lösning, Sven en annan, utdragbar från Båtsystem. Bo nämnde att han har steg på rodret och skickade efter träffen en bild på hur det är arrangerat, se ovan. Närmare studier eller bilder är nog att rekommendera!

**Motorbyte.** Ett antal båtar har fått sina gamla 22 hästars Penta eller Yanmar utbytta mot nyare i annan färg, ofta med fler cylindrar och fler hästkrafter. Vad som är bäst beror på många ting, olika alternativa motorer passar bättre rent fysikaliskt/inbyggnadsmässigt beroende på vad den skall ersätta. Fredrik ersatte sin gamla Penta? med en Lombardini som lätt anpassades till den gamla motorbädden, I Calluna ersatte vi vår grå Yanmar 2QM20 med en fyrcylindrig Vetus (gul) med 42 Hp. Vi använde också den gamla motorbädden, och tillverkade istället nya motorfästen på den nya motorn. De moderna motorerna har ofta(st?) mindre dimensioner, åtminstone höjd och bredd. Christer C har bytt till en ny 40 HP Yanmar och försåg den med ny axel, 30 mm istället för 25, och en 18” **propeller** för att få bättre vattenströmning runt propellern och bättre drag. Detta krävde att uttagen i skrov och roder för propellern måste utökas. Själva kör vi med gott resultat vidare med femtontummare (en ny som går åt rätt håll) den fungerar bra, ger full effekt vid rätt varv. Stigningen är 12 någonting.....

I sammanhanget resonerade vi om **påväxt på propellrar**, flera av oss har konstaterat att påväxningen påverkas märkbart till det bättre om man avstår från offeranod på propelleraxel. Förkoppling av propellrar förekommer också.

**Tjockleken på skot mm** handlar ju ofta om bekvämlighet att hantera. 16 mm för genuaskot nämndes helt felaktigt av mig, senare kontroll har visat att det snarare det skulle vara 12 mm. Detta är också max diameter för Andersens ST 40. Grövre skot eller t.ex. bruk av självlåsningen för förtöjningsgoods etc. kan förstöra de fjädrande plastbrickorna (dyra). Bosse har 14 mm skot.

Slutligen delade Bo med sig av sina erfarenheter av övervintring i Holland.

**Vi som deltog:** Gunnar Agfors, Christer Ahlberg, Kent Andreasson Christer Carnholm, Bo Edvinson, Sven Hedvin, Anders Jonsson, Leif Lexell, Cajsa och Lars Ljung, Fredrik Mossberg, Per Rosquist.

Nedtecknade tankar: Lars Ljung

**Originalritningar till OE 32, skänkta av Gunnar Agfors 2014-02-17**  
Förvaras t.v. hos Lars Ljung, tel 070 645 1213

<b>Benämning</b>	<b>Ritn Nr</b>	<b>Skala</b>	<b>datum</b>
<b>Inredningsritning</b>	<b>421-2</b>	<b>1:15</b>	
<b>Segelritning</b>	<b>421-3A</b>	<b>1:30</b>	
<b>Roderbeslag</b>	<b>421-6-0</b>	<b>1:1</b>	<b>72-12-18</b>
<b>Röstjärn</b>	<b>421-13</b>	<b>1:10??(1:1)</b>	
<b>Förstävbeslag</b>	<b>421:14</b>	<b>1:1</b>	<b>73-01-22</b>
<b>Rorkultsbeslag</b>	<b>421-16</b>	<b>1:1</b>	
<b>Bränsletank</b>	<b>421-17</b>	<b>1:10</b>	<b>72-10-13</b>
<b>Styrbord sida och sektioner</b>	<b>421-18</b>	<b>1:15</b>	<b>74-01-13</b>
<b>Vattentank SB och BB (OE 32/OE 36)</b>	<b>421-20</b>	<b>1:10</b>	
<b>Vattentank förlig (OE 32/OE 36)</b>	<b>421-21</b>	<b>1:10</b>	
<b>Mantågsstötta m infästning</b>	<b>421-23</b>	<b>1:1</b>	
<b>Riggritning</b>	<b>421-25</b>	<b>1:30</b>	
<b>Skotpåle</b>	<b>421-26</b>	<b>1:10</b>	
<b>Nedgångslucka??</b>	<b>369-9</b>	<b>1:1</b>	<b>69-03-18</b>