

Nr 2 2014

Sommar med OEYC



Roxane, en något annorlunda OE 36.

Claes Lindroth (bild)

Sommarprogram

Årsmötesprotokoll och reportage

Berättelser

Reportage från vårens aktiviteter

Fototävling

Sommar igen – hurra!

Vi har klarat av årsmötet som tyvärr var dåligt besökt men mycket trevligt för de som var med. Protokoll, revisionsrapport och reportage hittar du i detta nummer av Vi Seglar.

Under vintern och våren har vi genomfört en teknisk träff i Stenungsund där en mängd ämnen avhandlades och i Stockholm träffades ett antal medlemmar på Sjöhistoriska Museet där de bl.a. fick titta på originalritningar på OE-båtarna. Se rapporter från de olika aktiviteterna på annan plats i tidningen.

När detta kommer ut är säkert sommaren i gång för fullt och de flesta har varit ute och seglat kortar eller längre sträckor. Våren och försommaren är ju en fin tid då man helst skulle vilja vara ute hela tiden och följa naturens utveckling. Men, det är oftast en massa annat man måste prioriteras också.

I klubben har planering av sommarträffarna varit en del av dessa andra prioriterade aktiviteter och resultatet av den planeringen kan du hitta på annan plats i tidningen. Det är alltid svårt att välja en tid och plats som passar många medlemmar och vi hoppas att vi lyckats och att vi får bra deltagande både på ostkusten och på västkusten. Tyvärr är det svårt att på styrelsens initiativ arrangera träffar på fler platser utefter vår långa kust men vi hjälper gärna till om du vill bjuda in till en träff i ditt seglingsområde.

Till detta nummer har vi fått en del berättelser från några medlemmar och det är verkligen trevligt att ta del av den variation av erfarenheter som finns hos våra medlemmar. Ett starkt skäl för klubbens existens är ju just möjligheten att ta del av varandras erfarenheter och på så sätt hålla våra båtar i trim och stegvis kanske också förbättra dem.

På gång är också en ny webb, vår webmaster Beppe håller på med de sista putsningarna och snart kommer den att presenteras. Upplägget blir ganska likt det nuvarande så det skall inte vara några svårigheter att hitta i den. Ett mål är att det skall bli lite lättare att föra in uppdateringar och nyheter vilket förhoppningsvis skall göra att den blir lite mer aktuell och levande. Vi vill också ha in bilder med OE-anknytning och startar därför en liten fototävling, se regler på sidan 12. Förutom att tävlingsbilderna skall kunna användas som illustrationer på webben och i Vi Seglar har vi funderingar på andra trycksaker där det behövs fina bilder.

Alla medlemmar önskas en fin sommar med god segling till nära eller avlägsna mål. Fotografera och skriv även gärna några rader om dina upplevelser så kan vi få med det i något kommande nummer av Vi Seglar.

Segla gött, vi kanske ses,

Leif

Sommarträff för ostkustseglare: Skepparholmen 16-17 augusti

Traditionen bjuder att OE-seglare träffas för inspireras eller avskräckas av andras seglingserfarenheter. Vi törs utlova värme både i vattnet, bastun, grillen och inte minst i umgänget.

Plats: Navigationssällskapets klubbholme: [Skepparholmen](#)
Position: [59°15'9"N 18°37'9"E](#), WGS 84, sjökort 6145.

Tid: **Lördag 16 – söndag 17 augusti – anmälan enligt nedan**

Vi finns på plats från förmiddagen. Du som har lite längre väg att segla till är förstås välkommen när du kommer under eftermiddagen.

Vi fikar tillsammans på eftermiddagen, ta gärna med något att dela med dig av till kaffebordet. Därefter blir det bastu för de som vill.
Glöm inte att snygga till i ruffen, det kanske blir besök när du skryter om nya fotogenlampan... ☺

Kl 18.00 är det uppsamling med bubbeldricka o snacks. Sedan tänder vi grillarna. Var och en står för eget grillbart och det som önskas till detta.

Hamnavgift 200:-/dygn, betalas kontant. Ingen deltagaravgift i övrigt.

Frågor?

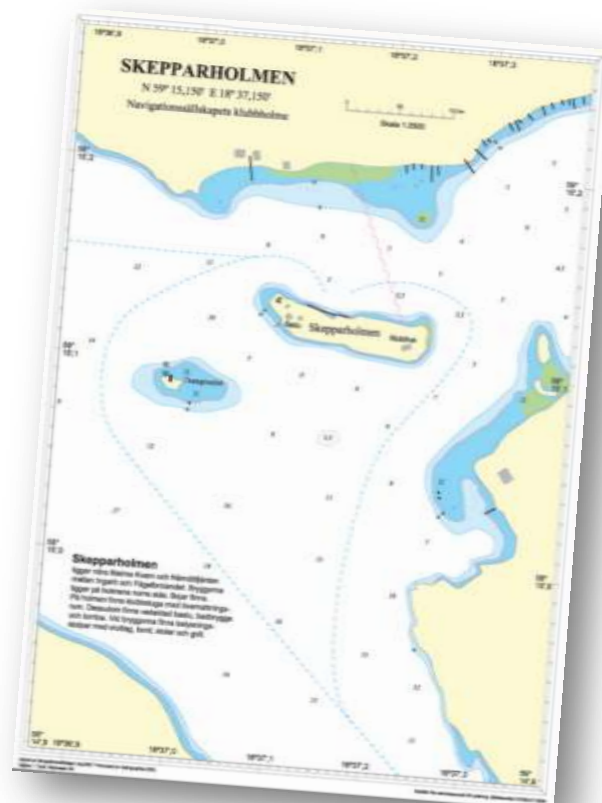
Lasse Tullstedt, 0733-900 970, blå OE33 Lova
Lennart Johansson, 070-891 68 95, gul OE32 Merano

Anmälan till lars.tullstedt@gmail.com gärna innan 11 augusti.

Skriv i mejlet:

1. Namn på de som kommer med
2. Mobiltn
3. Båttyp + namn på båten

Välkomna!



Västkustseglarna träffas i år i Nimbushamnen på Öckerö

16 - 17 augusti

Nimbushamnen är en liten hamn som ligger strax norr om stora hamnen på Öckerö (57°42,6 N 11°39,7 E). Tyvärr kan vi inte få reserverade platser så det är bra att komma tidigt och vi hoppas att vi skall kunna få till det så att alla får plats. Hamnvärden sa att de skulle hjälpa till så gott det går.

Vid 15-tiden bör de flesta ha kommit i hamn och då träffas vi för en gemensam fika.

Vi hoppas denna gång på att vädret skall vara gynnsamt så att samlingen på kvällen kan ske utomhus. Som vanligt tar var och en med sig det man vill äta och dricka, grillning bör gå att ordna för den som så önskar.



Bild från: <http://www.hamnen.se>

På området finns café och lunchrestaurang som säger sig ha bra mat (vi har tyvärr inte provat det ännu). På lagom promenadavstånd finns en fin liten ortagård som kan vara väl värd ett besök, kanske för en förmiddagsfika på söndagen.

Anmäl dig **senast 10/8** till leif.lexell@gmail.com eller 031-26 25 17 (jag blir naturligtvis jätteglad ☺ om du anmäler dig tidigare).

Hamnavgiften är 200:-/natt enligt gästhamnsguiden, inga andra avgifter tillkommer.

Välkommen till en inspirerande helg med mycket båtsnack och tillvaratagande av varandras kunskaper och idéer. Kanske finner du lösningen på något du länge funderat på i någon av de andras båtar eller kanske du har bra tips till någon annan.

Och du, kan du inte komma med båt så är det lätt att komma till Öckerö med bil eller till och med buss!

Hälsningar

Leif

Roxane, en något annorlunda OE 36.

Claes Lindroth (text och bild)

Roxane är byggd av byggnadssnickaren Göran Merzig under dopnamnet Fridens. Under några år var han framgångsrik kappseglare, jag är andra ägare sedan 1982. Roxane är min andra älskarinna brukade min hustru säga.

Båten är byggd med däck av marinplywood och ovanpå det ett tjockt lager teakdäck. Under stöttas det av askspant.

Detta däck läckte ständigt på sina ställen och kilovis med sikaflex gick åt. Småningom tröttnade jag och hela teakdäcket bröts upp, plast lades på plywooden och nytt teakdäck. Dyrt men äntligen blev det helt tätt!!

Ruffen är i mahogny och teak ovanpå. Vackert och inne känns hon som en gammal skärgårdskryssare.

Jag började med att ta bort inre förstaget och eftersom fockstaget är fäst längst fram i stäven fick jag till en bra förtriangel. En levang eller vad det heter monterades alldeles framför masten och skotet monterades så att skrotningen gick via ett block en bit upp i masten och ned till skenan. På så sätt fick jag visst motstånd mot av pumpning av masten.

På kryss gick hon bättre så här än med Genua som numer är lagd i malpåse.

Nästa steg kom år 2000. OE 36 är ju klart underriggade för korta havsturer och framför allt skärgårdsegling. Det blir ju mest sådan med avbrott för enstaka sjöturer till Gotska Sandön eller Åland

Jag köpte en 2 meter högre rullmast efter samråd med salig Peder Cederschiöld och i samband med det satte jag på en 225 kilos blyförstärkning längst ned som en liten bullig vinge på kölen.

Storen växte många kvm på höjd och även bommen förlängdes om jag inte minns fel med 1,5 meter. Focken går till topp.

Med denna segelföring går hon orevad i upp till 10 -11 m/s. Sedan seglar jag på bara focken orevad upp till 15 m/s. Sen revas focken genom inrullning och ett smart nytt system som flyttar skotpunkten framåt alltefter focken rullas in. Jag har i inte längre skotpunkten till focken via block upp i masten utan efter ett system som Royal i Västervik lanserat som fungerar bra. Trots frånvaro av inre förstag har jag aldrig upplevt att masten pumpat inte ens vid en våldsam överfart på Bråviken i 23m/s i byarna!

Min hustru nyligen bortgången hade MS och ville inte att det skulle hindra seglation. Därför krävdes utveckling av nya tillbehör. Båten seglade jag ensam men min handikappade hustru skulle ombord. Lösning blev en dävart som gick att dela och som tog 125 kilos vikt. På den sattes en winsch och dävarten var svängbar. Jag monterade olika håll på båten där dävarten kunde sättas allt efter behov. Så lyftes min tappra hustru i en lyftsäck från landstinget ombord. Nu skulle ju hustru ner i ruffen också. I taket lät jag montera en rullbana som en travers och sedan var det bara att koppla om från dävarten till traversen med en enkel anordning och bums var hustru i kojen. Rullstolen stod på durken som hon kunde sitta i om så önskades också med hjälp av traversen och lyftpåsen.

I sittbrunn hade jag en svängbar gocartstol som kunde löpa längs två rullbanor. När vi slog gled hon elegant ned mot lä och samtidigt svängde stolen. Ju mer det blåste desto bättre satt hon.

På så sätt fick ytterligare 20 härliga år till sjöss i min älskade Roxane. Allt går om man är tillräckligt galen!



Ett inspirerande årsmöte i OE-klubben på Ljungskiles folkhögskola 29 mars 2014

I mars månad börjar båtkänslorna vakna till liv. Båtmässorna drar igång i Göteborg, Helsingfors och Stockholm. Men ännu viktigare för oss ägare av OE-båtar är att det är dags för klubbens årsmöte. I år hölls mötet på västkusten, närmare bestämt på Ljungskiles folkhögskola i väldigt fina och nyrenoverade lokaler. Arrangörerna kunde också bjuda på ett strålande vackert vårväder.

Mötet hade ett lite annorlunda upplägg än vanligt. Det hölls en lördag med samling redan kl 15. Vi inledde med kaffe ute på en stor altan med en vidunderlig utsikt över havsviken nedanför. Därefter vidtog årsmötesförhandlingarna. Som vanligt var det en positiv och trevlig tillställning utan komplicerade frågor.

Efter en bensträckare fick vi lyssna till ett kåseri av Stefan Edman, bland annat biolog, författare och krönikör, om det salta Västerhavets rika djurliv, vi på ostkusten får nöja oss med en tiondel så många djurarter! Stefans kåseri var fantastiskt lärorikt och underhållande och kryddades med en rad bilder på de mest fantasifulla, vackra och färggranna arter, som var och en hittat sin nisch att överleva i havens djup. Stefans stora kunskaper om djurlivet och hans sätt att dela med sig av dem gav mersmak.// Det inspirerar oss, och vi tror alla som var med på mötet, att lära mer om och upptäcka den miljö där vi trivs och vill tillbringa en stor del av våra somrar. Vi som tycker om att vara ute med våra båtar, segla och njuta av sol, vind och vacker natur har möjlighet att få ännu större behållning av båtlivet om vi också vet mer om vad som finns under våra kölar. Vi var inte fler än 14 deltagare på årsmötet. Ni som inte kunde komma, får ni en ny chans att lyssna

till Stefan så missa inte den!

Kvällen fortsatte sedan med en gemensam middag för årsmötesdeltagarna och med Stefan Edman och hans fru Britt-Inger som inbjudna gäster. Där fortsatte också diskussionerna om djur och natur, om seglingsupplevelser och planerna inför sommaren.

För oss två, som bor och har vår båt på ostkusten, var det fjärde gången vi tog tillfället att ta en minibilsemester för att delta i årsmötet när det hålls på västkusten. Det är verkligen trevligt! Dessutom får vi en förhandstitt på våren, och det finns möjlighet att göra intressanta avstickare. I år hade vi turen att få se 22000 tranor som räknats in på morgonen den dagen vi besökte Hornborgasjön.

Med tack för en trevlig och lärorik samvaro i Ljungskile!

Irma och Bengt
OE 36 Artemisia



SY ARALDINE AF SNARØEN



- . **Facts:** OE 32 hull number 144 (1981) built in Oxelösund, Sweden. To reduce costs, we worked in the yard ourselves for 3 weeks.
The hull was then shipped to Oslo, Norway. My father (cabinet maker) made the (teak) sections for the interior outfitting in his Copenhagen workshop.
She has about 35.000 nm under her keel including 2½ years cruising to the Caribbean, Bahamas and Florida.
Home port: Kignaes, Roskilde Fjord, Denmark
- . **Why:** After 35 years of wear and tear on the boat and equipment the OE 32 remains a safe, reliable and excellent cruising yacht. We continue to visit boat shows and we could surely wish for a brand new 50 footer - BUT: Araldine can take us anywhere we want to go – She is paid for: We can sail away tomorrow.
- . **Economy:** Spending money on a boat, which in today's market is basically unsellable, could be considered economical insanity, but she is now again a functioning ship; we can continue to sail her. She is not an investment with a value, but she adds to our quality of life.
- . **Plans:** To be changed, cancelled – or extended?
2014 – 2015: East coast of Sweden, Aaland and Finland
2016 – 2017: Norwegian west coast to Lofoten
- . **Crew:** Birte & Henning Husum
Gothersgade 150, 2.th.
DK -1123 Copenhagen K
email: husum.henning@gmail.com

2012/2013 OE 32: S/Y Araldine af Snarøen renovation project

TANKS:

	<u>Location</u>	<u>Original Capacity</u>	<u>New Capacity</u>
Diesel:	Under engine:	115 liters (1982)	145 liters (2013)
	Total diesel:	115 liters	145 liters
Water:	Forepeak:	133 liters (1982)	133 liters (1982)
	Cabin SB:	75 liters (1982)	86 liters (2013)
	Cabin under floorboards:	50 liters (1992)	50 liters (1992)
	Total water:	258 liters	269 liters

Diesel:

The 35 years old original tank was still OK, but to avoid potential leaks, as well as taking the opportunity to increase the capacity by the savings in VOLVO to NANNI engine weight = 40 kgs, the old tank was removed, the keel painted inside with 3 coats of epoxy primer and a new tank installed.

Old tank



3x Epoxy primer



New tank



The tank is resting on two fiber glassed supports. This means that any accumulated bilge water accumulates and is pumped from under the tank. Two heavy rubber profiles are at the top (see photo) supporting the tank sides, and the tank is finally fiber glassed to the hull.

Upside-down w. supports



Fixed by rubber profiles



Tank fiber glassed



WATER:

Primarily we use the tank in the cabin and the one under the floorboards. The cabin SB tank developed a leak in the welding seam and was sent for repair. Apparently the original producer in Sweden had not used Argon so the welding seams were internally charred and corroded. Our welder would only guarantee the repaired tank "to last a minimum of one week before starting to leak again". We ordered a new and slightly bigger. The tank in the forepeak remains under suspicion, but we are "keeping our fingers crossed..."

Cabin SB – New water tank mounted



Cabin SB – bunk



ENGINE: The original OE32 VOLVO recommendation was MD11C (23 HP) or MD17C (37 HP). My choice was (unfortunately) MD11C: Somewhat weak for the OE32, and despite of regular maintenance the engine remained unreliable. During our 2½ years cruise, the VOLVO PENTA owners worked on their engines, while crews with other makes were drinking beer. VOLVO PENTA parts are costly and hard to find, wherefore we basically share the VOLVO PENTA comment from SSCA Equipment Survey 1988: *"Designed poorly, constructed terribly, assembled like a Citroen from Vichy, France during the Nazi occupation"*

The old engine (still in pretty good shape) was sold for DKK 8.000, and our new choice became a NANNI N4.38 (KUBOTA base)

VOLVO MD11C



NANNI N4.38



The NANNI was bought in December, 2011. We wanted to maintain the engine instrumentation in the electrical panel at the nav.station and therefore cannibalized the instruments from the delivered NANNI panel. The NANNI mounts matched the VOLVO width (410 mm), whereas the length was 374 mm against the VOLVO's 420 mm. This was solved by two steel profiles (see picture: "TANK FIBRE GLASSED") mounted on the original base and drilled for the NANNI specs.

The VETUS BULLFLEX FLEXIBLE COUPLING was "a must" for the VOLVO, probably less needed on the 4 cylinder NANNI but used on the new installation anyway. We added a new (25 mm) shaft, cutlass bearing and MICHIGAN 15 x 13" - 3 blade propeller.

For a fuel lift height > 0,5 m NANNI recommend an additional lift pump. After getting positive reports from other yachts we went for a German built HARDI 18812 V.

We installed the engine ourselves in a repainted engine compartment insulated with THINSULATE . We added 4 LED tubes to prevent doing future servicing in the dark.



For safety and to comply with the warranty conditions, we asked the local NANNI mechanic to inspect, test and approve the engine installation. Connecting the PHILIPPI electronic diode splitter became a major issue. It simply wouldn't work! He worked on it in vain for 3 hours, despite contacts to NORDSABB, the Danish NANNI importer. The mechanic gave up; went home with the problem unsolved. It was left to us to arrange and pay for an electrician to solve the problem. It eventually turned out to be relatively simple: **The wiring diagram was incorrect/missing an important update from NANNI!** We reported back to NORDSABB about this serious error, which leaves not only their mechanic but also their customers, in a pretty hopeless situation.

I offered to pay the expenses for the electrician against the importer covering the costs for the 3 wasted hours, but no reaction whatsoever: The NANNI engine is excellent. We have a good cooperation with mechanic Peter, but NORDSABB seem unfortunately not to understand their role and responsibility when representing a top quality product.

Electrics: Basically all engine supervision at the navstation – Not in the cockpit.. We chose PHILIPPI, Germany (www.philippi-online.de) for a custom made panel, including the NANNI instruments; tank sensors, shunt, electronic diode splitter, charger – plus a 1.000 W/230 V inverter.

Layout: PHILIPPI drafted a layout, which following a couple of adjustments became the final:

Original (Dick Leonard) panel



New Philippi panel



Protokoll från årsmöte med OE Yacht Club of Scandinavia 2014-03-29

Mötet hölls på Ljungskile Kurs & Konferens. 14 medlemmar deltog.

§1. Klubbens ordförande Leif Lexell hälsade deltagarna välkomna och förklarade mötet för öppnat.

§2. Till ordförande för mötet valdes Leif Lexell och till sekreterare Lars Ljung.

§3. Röstlängd upprättades.

§4. Att justera protokollet tillsammans med ordföranden utsågs Åke Carlsson och Christer Ahlberg.

§5. Mötet befanns vara behörigen utlyst via utskick med post och e-post.

§6. Verksamhetsberättelsen för 2013 liksom den ekonomiska redogörelsen för verksamhetsåret hade presenterats i Vi Seglar i samband med kallelsen och fanns även tillgängliga på mötet.

Det poängterades att 2013 utropats till Jubileumsår, och att detta hade förorsakat vissa extraordinära utgifter. Sålunda inbjöds till subventionerat och därmed något extra påkostat årsmöte 2013. Årsmötet 2013 beslöt också på styrelsens förslag att som en jubileumsmanifestation skänka en summa på Tio tusen kronor till Sjöräddningssällskapet, något som genomfördes under sensommaren.

Budgetförslaget som presenterats i årsmöteshandlingarna föranledde ingen diskussion, utan förutsätts ha blivit godkänt. Här ligger även att årsavgiften på 100 Kr bibehålles för 2015.

Dokumentet godkändes och lades till handlingarna.

§7. Revisionsberättelsen föredrogs och lades till handlingarna. Se Bilaga 1

§8. Mötet beviljade styrelsen ansvarsfrihet för verksamhetsåret 2013.

§9. Val förrättades enligt följande: Till ordförande på två år omvaldes Leif Lexell, till ledamöter på två år omvaldes Lennart Johansson och Lars Ljung. Genom ett fyllnadsval valdes Lars Tullstedt till ledamot i ett år efter Peter Johansson, som bett att få utgå ur styrelsen av tidsskäl. Kvar i styrelsen sitter i ytterligare ett år Björn Johansson och Kristian Nyblom.

§10. Till revisor resp. suppleant på ett år omvaldes Ralf Marek och Lars-Göran Nordström.

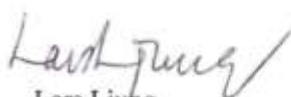
§11. Bengt Kristensen och Bengt Guvå omvaldes som ledamöter i valberedningen.

§12. En kort information gavs om den nya web-sidan Beppe Backlund jobbar med. En ny Web master har rimligen nya idéer, och vi rör oss här i en teknisk värld med snabb utveckling. Fortsatt finns planen att utnyttja Facebook för en OEYC-grupp som skulle kunna ge nya möjligheter till snabb kontakt mellan anslutna medlemmar. Dock påpekades från mötesdeltagarna vikten av att t.ex. den tekniska diskussion som förhoppningsvis kommer att florera, även blir dokumenterad under någon lämplig rubrik på webben. Detta kräver sannolikt ytterligare tankemöda från styrelsen med omnejd.

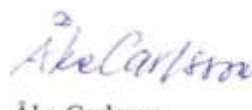
§13. Då inga övriga frågor förelåg förklarade ordföranden mötet för avslutat.

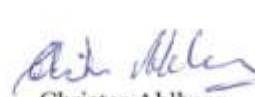
Vid protokollet

Justeras


Lars Ljung


Leif Lexell


Åke Carlsson


Christer Ahlberg

REVISIONSBERÄTTELSE

Undertecknad har granskat 2013 års räkenskaper för föreningen OE Yacht Club of Scandinavia.

Jag har funnit att räkenskaperna är i god ordning samt att inbetalningar och utbetalningar är styrkta med erforderliga verifikationer. Den redovisade behållningen (69 097:73) på Plusgirokontot överensstämmer med kontoutdraget från Nordea. Lagret av flaggor (49 st) har intygats av Lars Ljung.

Jag anser således att balansräkning och resultaträkning ger en rättvisande bild av föreningens ekonomi och föreslår att årsmötet fastställer dessa.

Jag har tagit del av verksamhetsberättelsen för år 2013. Jag föreslår att årsmötet beviljar styrelsens ledamöter ansvarsfrihet för verksamhetsåret 2013.

Göteborg 2014-02-12



Ralf Marek

(vald till revisor vid årsmötet 2013-03-22)

Fototävling

För att bl.a. få bilder till webben utlyser vi härmed en fototävling bland medlemmarna.

- Varje medlem får delta med valfritt antal bilder, nytaga eller gamla spelar ingen roll. Scannade pappers- eller diabilder går också bra.
- Styrelsemedlemmar får inte delta i tävlingen men naturligtvis gärna skicka in bilder att användas på webben.
- Bilden skall på något sätt visa anknytning till en OE-båt.
- Bildens upplösning bör vara på minst 600 dpi i A4-storlek. Allmänt förekommande filformat skall användas (JPEG, TIFF, GIF etc.)
- Klubben äger rätt att använda inskickad bild för publicering på webben och i "Vi Seglar" eller annan typ av trycksak. Eventuella personer på bilden skall vara informerade om detta.
- Styrelsen utser vinnande bild(er).
- Förutsatt ett rimligt lägsta antal deltagare kommer minst ett pris delas ut.
- Bilderna skall vara inskickade senast 2014-11-01. Skicka tävlingsbidragen till klubben@oeyc.org.

Har OE-ritningarna försvunnit?

En liten delegation från OE-klubben hade hörsammat inbjudan till en träff i ritningsarkivet på Sjöhistoriska museet i Stockholm den 2 april. Uppdraget var självpåtaget; vi skulle kontrollera att ritningarna fanns kvar och att de mådde bra i arkivet. Efter en måltid i museets café hade vi ett kort möte. Det var sommarens OE-träff på ostkusten och tänkbara träffar till hösten som vi passade på tillfället att resonera om. (Mer om sommarträffen på annan plats i tidningen). På slaget 18.00 möttes vi av arkivarien Eva Hult, som arbetar i museets arkiv och fick en intressant information om verksamheten. Särskilt var det de olika ritningsomgångarna från våra kända fritidsbåtkonstruktörer som vi fördjupade oss i. Eva höll oss på halster och visade flera ritningsomgångar från andra konstruktörer. Några av oss började bli lite oroliga för att inte få se OE-ritningarna. De kanske inte fanns kvar? Till slut var vi tvungna att fråga om ritningarna till OE32, 33 och 36. Och visst fanns de kvar. Vi fick till och med känna på dem. Några hade till och med kaffebläckor(?). Störst var konkurrensen om ritningarna till OE36, medan Lennart i lugn och ro kunde ägna sig åt OE32. Katarina och jag kikade förstås på OE33. Ritningarna är inskannade i ett samarbete med Museiföreningen Sveriges Fritidsbåtar. Tidigare fanns de på mikrofilm, men den moderna tekniken med inskanning i fullformat, ger nya möjligheter till fina utskrifter i samma storlek som originalritningen.

Det är sammanlagt 172 ritningar av Olle Enderlein som finns i arkivet. Samtliga skannade. Gå in på www.sjohistoriska.se och klicka på "samlingar" i menyn och skriv "olle enderlein" i sökrutan. Klicka på fliken "ritningar". Leta rätt på den båt du är intresserad av och alla de ritningar som tillhör den båten öppnas som små bilder.

Den som är intresserad av beställa ritningar kan beställa dessa direkt från webbsidan. Klicka på beställningsformulär. Mindre kopior från mikrofilm kan beställas i A3-format för bara 25 kr styck. Eftersom de numera också är skannade kan museet erbjuda digitala filer i full skala för 250 kr styck samt fullskala på papper för 300 kr styck.

Under träffen uttrycktes önskemål om att OE-klubben skulle kunna köpa loss ritningarna som datafiler så att medlemmarna t.ex. skulle kunna ladda ned ritningarna kostnadsfritt från klubbens webbplats. Lennart lovade att ta med frågan till styrelsen.



Text och bild: Lars Tullstedt

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.

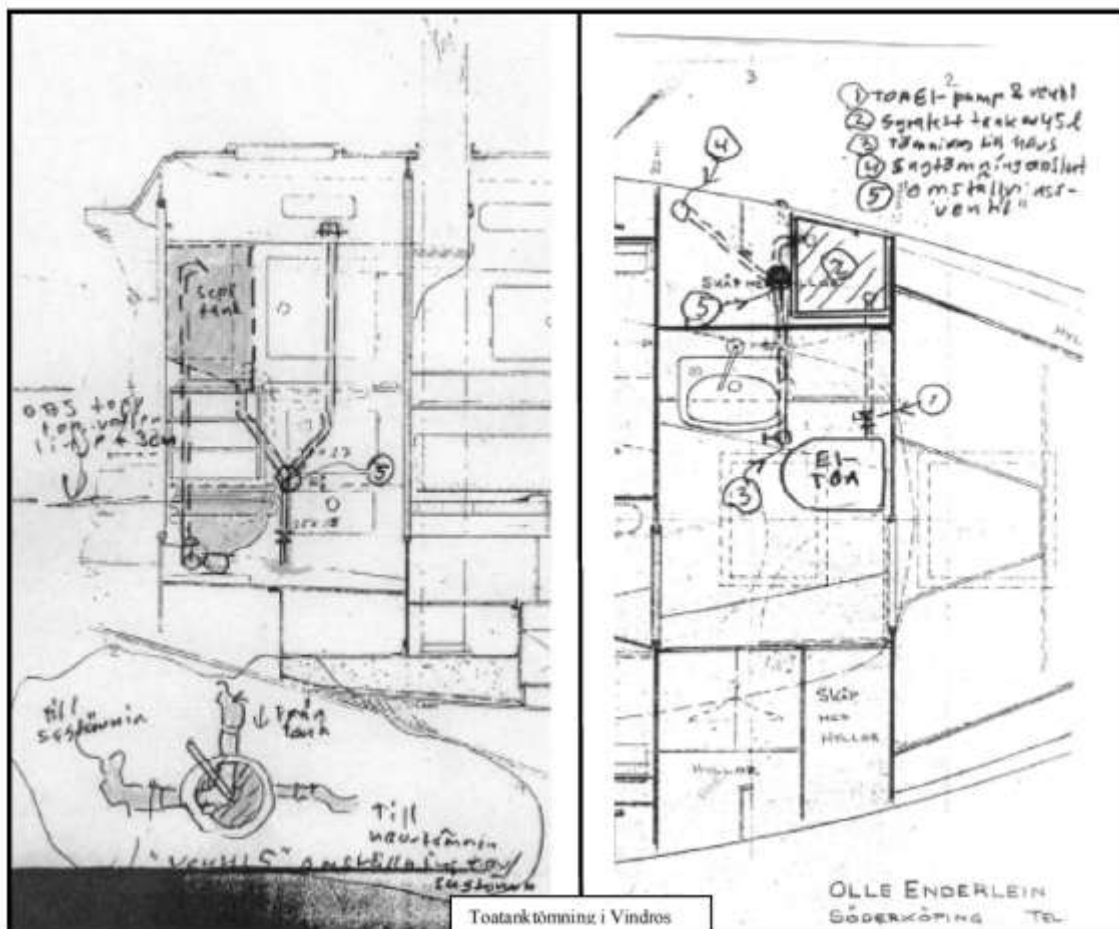
Christer C redogjorde för problem han haft med **korrosion** av syrafasta bultar till roderbeslagen (i skrovet). Här kan man läsa mer om bakgrunden:
<http://www.damstahl.se/Files/Billeder/2011/PDF/SV/Publikationer/5-Korrosionsegenskaper.pdf>

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/Fritidsbat/Batlivets-miljofragor/Toalettavfall-fran-fritidsbat/>



Toaslang i Bobiette



Olika typer av **störthågar/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 (Bobbette) och Cajsa/Lars (Calluna) har lite olika lösningar som det sannolikt går bra att få studera närmare.





Grabbäck 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 rodet 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 utbytt 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. Förokopring 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 (dya). 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

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

OE Yacht Club of Scandinavia

Styrelse verksamhetsåret 2014

Leif Lexell OE32 031-26 25 17

Ordförande, medlemsmatrikel

Lars Ljung **OE32 0522-212 13**

Kassör **0706-45 12 13**

Biörn Johansson OE32 08-712 10 77

Ledamot **0702-48 35 35**

Lennart JohanssonOE32 08-89 46 95

Ledamot, ostkustansvarig

Kristian Nyblom OE36 023-237 59

Sekreterare, informationsredaktör

Lars Tullstedt **OE33 08-12 13 77 80**

Ledamot, Stockholmsaktiviteter

Föreningens adress:

Leif Lexell,

Bildsnidaregatan 3

415 07 Göteborg

Plusqiro: 84 81 37-6

OEYC account details:

IBAN: SE98 9500 0099 6042 0848 1376

BIC: NDEASSESS

Webb: www.oeyc.org

Klubbflaggan

Flaggan har blå text på vit botten och formatet 27x20 cm. Den hissas i styrbords sejnfall. När vi beställde nya flaggor kunde vi genom goda kontakter inom klubben få ett lägre pris av en ny leverantör, därför kostar flaggan numera endast 125 kronor. Beställ via klubbens PG 84 81 37-6 och ange "kod 2".



E-postadress

Har du meddelat rätt e-postadress? Det mesta av klubbinformationen går numera ut via e-post. Vid varje uppdatering av webbsidorna försöker vi skicka ut ett e-brev med information om att det kommit in något nytt. Därför är det viktigt att vi har rätt e-postadress

Annonsera

Du vet väl att man kan annonsera gratis på vår webb? Sätt ihop din annonstext och skicka den till vår webmaster Beppe. Både båtar och tillbehör finns till salu i dag.

Det finns också några som vill köpa båtutrustning.

Gå in på webben och kolla!

Bygghandboken

Sören Oldebäcks fina bygghandböcker för OE32, OE33 och OE36 är i format A4, omfattar ca 100 sidor och innehåller detaljerade skisser på båtarnas inredning samt materialförteckningar. Handboken kostar 150 kr + 50 kr för porto och emballage.

Beställ via klubbens PG 84 81 37-6 och ange "kod 3, 4 eller 5", beroende på vilken bok du vill ha.

