

Nr 3 2011



Höst med minnen – och plötsligt blev det jul

Regn och blåst – det är höst! Mörkret kommer att tidigare och de flesta har nog seglat klart för i år. Sommaren har ju också varit ganska höstlik emellanåt och antalet högsommardagar har varit ganska få men det har vi ju fått stå ut med. Nu är det bara att hoppas på en inte allt för tråkig höst och vinter följt av en fin vår och sommar.

Trots vädret har nog de flesta en del goda minnen från årets seglingar. I år liksom flera tidigare tillfällen har vi deltagit i en Kryssarklubbsseskader, denna gång i Vänern. Det var en ”Kultur och natur” eskader som tog oss runt södra delen av Vänern. Trots vädret blev det en lyckad seglats där de flesta aktiviteterna kunde genomföras utan större störning av regn och kyla.

Några upplevelser minns jag speciellt, t.ex. hade vi gått från Lilla Edet till Trollhättan i övervägande häftigt regn. Det regnade medan vi väntade på att få gå in i slussen, det regnade medan vi slussade upp i de första slussarna. När vi skulle betala slussavgiften fick vi gå in på kontoret för man vågade inte gå ut med kortapparaten. I fortsatt regn går vi in i sista slussen och kommer upp till Trollhättans nivå. Och då, som genom ett trollslag är det plötsligt solsken, när och hur regnet försvann märkte vi inte men härligt var det att kunna ta av sjöställen och hänga dem på tork och lite längre fram på eftermiddagen var det till och med motiverat med en glass. Sådana kontraster man kan råka ut för!

Ett annat minne är från slutet av eskadern då vi är på väg från Mariestad mot Spiken. Vi har ganska bra vind och sträcker nästan rakt mot Läckö slott men när vi kommer närmare börjar mörka moln rulla in och vi förbereder oss för en kraftig regnskur. Självt hinner jag få på mig sjöstället och medan Eva håller på att få på sitt så kommer regnet och Läckö slott försvinner tillsammans med omgivande öar. I ett försök att dels hålla oss utanför det värsta regnet och för att slippa gå vidare mot land i dålig sikt slår vi och går på fritt vatten söder ut. En del regn får vi dock och en kraftig vind på upp mot 15 m/s enligt senare uppgift från annan eskaderdeltagare. Vi hade ju fortfarande fullt ställ och räknade med att det skulle vara en kort skur och vindby så det var bara att stå på och vår stabila OE32 seglade på utan problem. Från en av de andra eskaderdeltagarna fick vi sedan höra hur det tyckte att det var i detta väder som OE 32:an fick visa vad den verkligen går för. Som väntat gick regn och vind över efter en kort stund och vi kunde åter se både slottet och prickarna i leden in mot Spiken och när vi kom in där var det som väntat ganska trångt och som oväntat sol och fint väder. Så kan det vara på Vänern och många andra farvatten – en fin segling övergår i ”skitväder” för att strax därpå ånyo ändras till lugnt och kanske soligt. Nog är det fantastiskt!

När jag började sätta ihop detta nummer var det meningen att det skulle bli ett höstnummer men nu så blev det ett julnummer. Här i Göteborg har det varit kallt en dryg vecka och snön dalar utanför fönstren. Då kan man börja fundera på kommande aktiviteter och vi har redan preliminärt bokat in fredag den 22 mars för årsmötet i Stockholm. För västkusten har vi också en lös fundering kring en eskadersegling till Norge i sommar, se längre fram i tidningen. Har du förslag på en aktivitet så hör av dig, det finns säkert mycket vi kan göra som vi inte ännu kommit på.



Segla gött, vi kanske ses,

Leif



Sommarträff på Rörö

Årets höstträff gick av stapeln helgen 18-19 augusti, vilket var något tidigare än andra år. Detta skulle minska risken för hårt väder och, mycket riktigt, den obligatoriska kulingen uteblev. Dessutom hade träffen flyttats närmare den stora staden (Göteborg), närmare bestämt till Rörö som är en pärla i många avseenden. Avsikten med dessa ändringar i tid och rum var väl att ett större antal båtar skulle kunna delta. Nu blev vi fem båtar varav fyra OE32 och en OE36. Samvaron blev som vanligt lugn och avspänd och många tillfällen gavs till utbyte av idéer och synpunkter. Vädret var helt OK men en del regn föll på lördagen. Frampå kvällen blev det dock uppehåll, så att vi kunde samlas ute på pirnocken, och de som ville grilla kunde göra detta.



Vi tog naturligtvis också rejäla promenader över ön, ganska långa för vissa och något kortare för andra. Rörö gör sig kanske allra bäst på vår och försommar när ängarna blommar som mest, men varje årstid har sin tjusning. De vidsträckta klapperstensfälten och den fria horisonten på västsidan lockar alltid. Den eller de besättningar som inte besökt ön tidigare fick förhoppningsvis blodad tand och återkommer. För undertecknad har Rörö alltid varit en favorit som vi ständigt återkommer till, inte minst när vi har småfolk ombord.



Hamnen är trevlig och välskött, enligt min uppfattning, och fler och fler fasta akterförtöjningar har tillkommit allteftersom. Vi fick dock fälla våra ankare eftersom alla fasta förtöjningar var upptagna. Det var faktiskt fler båtar i hamnen än man kunde förvänta sig så här på eftersäsongen. Det finns en utmärkt ICA-butik på ön för den som behöver komplettera förråden och under högsäsong dessutom en fiskaffär med hyfsat utbud. Hamnen är livligt frekventerad men plats får man alltid, i värsta fall utanpå någon fiskebåt.

Avslutningsvis vill jag tacka skeppare och besättningar på "Josefin" och "Calluna" för det arbete de lagt ner för att få till stånd denna trevliga träff, och jag vill också uppmana de som inte varit med på någon höstträff – ta chansen nästa gång – ni kommer inte att ångra er. Finns ingen besättning tillhanda så kom single handed. Det gjorde jag eftersom min besättning (Birgitta) befann sig utomlands på barnbarnpassningsuppdrag. Det gick också bra. Man känner sig aldrig ensam i OE-gemenskapen!

Med seglarhälsning

Leif L på "Moatje"



Norska Sörlandet till sommaren?

Här på Västkusten har vi börjat fundera på att försöka genomföra en ren OE-eskader till norska Sörlandet. Temat för eskadern kan eventuellt bli "Fjordar, fyrar och fernissa". För att uppfylla den rubriceringen är tanken att vi skall in i åtminstone en fjord, besöka minst en fyr och försöka få till ett studiebesök hos någon som håller på med träbåtar. Allt är ännu mycket löst och om det överhuvudtaget blir något beror naturligtvis på om det finns något intresse bland medlemmarna. Tidsmässigt kan det kanske vara bra att starta direkt efter midsommar för att komma från viss



trängsel. Samling och start kommer nog att bli någonstans i norra Bohuslän varifrån det kan bli bra att gå över till Norge.

Den detaljerade planeringen bör deltagarna kunna göra gemensamt under våren.

Tycker du det verkar intressant? Skicka ett e-brev till mig (leif.lexell@gmail.com) så hör jag av mig när jag ser hur många som kan vilja vara med. Skriv gärna vilken tid som skulle passa bäst för dig och om du har några idéer om hamnar och rutter.

Leif Lexell

Teknisk träff i Stenungsund

Deltagare: Bo Edvinsson (Bobiette), Lars Petersen (Cherie), Lilian och Ralf Marek (Vagant), Per Roskvist (Amalia), Christer Ahlberg (Mother of Pearl), Lars Ljung (Calluna), Leif Lexell (Josefin)

Tisdag den 16 oktober träffades ett antal medlemmar i "Styrmansrummet" på Kulturhuset Fregatten i Stenungsund för att prata båtfrågor av i huvudsakligen teknisk karaktär. Vi började kvällen med att komplettera listan med inskickade diskussionsförslag med ytterligare några. Därefter försökte vi sätta en prioritetsordning. Noteringarna följer den turordning som ämnena diskuterades i.

Mobilt bredband i båt

Bo berättade om ett företag som heter Net1 (<http://net1.se/>) som erbjuder bredband via det gamla NMT 450 nätet. Med detta nät får man täckning i hela Norden och norra Tyskland. Detta innebär täckning även till sjöss för större delen av Skagerack samt hela Kattegatt och Bälten vilket är en stor fördel. Bo har monterat en separat antenn i masttoppen för att få så god mottagning som möjligt. Man får en engångskostnad för antenn och modem och en månadsavgift för den period som man vill använda bredbandet.

Som alternativ nämndes t.ex. trådlöst modem som använder det vanliga mobiltelefonnätet. Även för dessa går det att köpa kontantkort för den period man vill använda bredbandet. Oftast gäller detta dock bara i Sverige men är man i t.ex. Danmark en längre tid bör det gå att köpa ett kontantkort där.

Moderna telefoner är också en variant med samma egenskaper, t.ex. risk för dålig täckning på en del platser.

Att förlita sig på de trådlösa nätverk som finns i många hamnar är en mer osäker metod men ganska billig.

Efter mötet skickade Ralf följande beskrivning på hur han lös det med bredband:

"Jag har en fast bredbandsuppkoppling hemma, men vill kunna komma ut på nätet då och då när jag är ute på resor. Jag har inte tyckt att jag behövt skaffa och betala abonnemangsavgift för ett extra mobilt bredband eftersom jag inte är beroende av sådan uppkoppling. Därför har jag anslutit mig till Joors (<http://www.joors.com/>) som erbjuder gratis uppkoppling. Det innebär att man bara kan hämta en begränsad mängd data per månad och att jag får stå ut med en del reklam. Joors använder Telias nät och bör därför ha samma täckning. Men jag betalar ingenting efter det att jag skaffat modem och simkortet. Jag kan då ta med min bärbara dator och surfa och mejla. "

Kryssfock alternativt självslående fock

Att kunna sätta upp en kryssfock som alternativ till delvis inrullad genua ger en bättre seglingsförmåga. Det kräver dock något slag av inre förstag. Flera av deltagarna har detta. Både Christer och Bo har peke och ett förstag som går ner i däck strax akter om förstäven. Bo har 800 mm mellan de två stagen och rulle på båda (nedre bild från Klädesholmen 2007). Christer har inte rulle men tycker det fungerar bra med vanliga pistolhakar, se bilderna där lilla stormfocken har satts på det inre förstaget på "Mother of Pearl" (Åstol 2006). Båda är nöjda med sina arrangemang. Självslående fock var flera lite skeptiska till, kan bli för liten och stå dåligt. Lars L berättade om de flytande skotpunkter som han installerat i år och som har underlättat mycket när han seglar med delvis inrullad genua. Han har bara bytt travaren till skotskenan och monterat ett brytblock i akter röstjärnet.



Sittbrunnskapell

Lars L beskrev sin enkla variant med två lattor som spänns upp i de dubbla akterstag som finns på Calluna, se bild till höger. Ralf visade bilder på sitt kapell med dubbla bågar i aktern och lösa sidor som gör att det kan fungera som soltak också, se nedan. Leif visade bild på kapellet till Josefin som följer samma princip som det på Vagant, bilden under Vagant. Båda dessa kapell går att förvara nerfällda bakom sargen till sittbrunnen. Val av kapellmakare diskuterades lite och med tanke på mallning och eventuell justering kan det vara lämpligt att välja en som inte håller till allt för långt från båtens hemmahamn och för övrigt är det som vanligt rekommendationer som gäller.



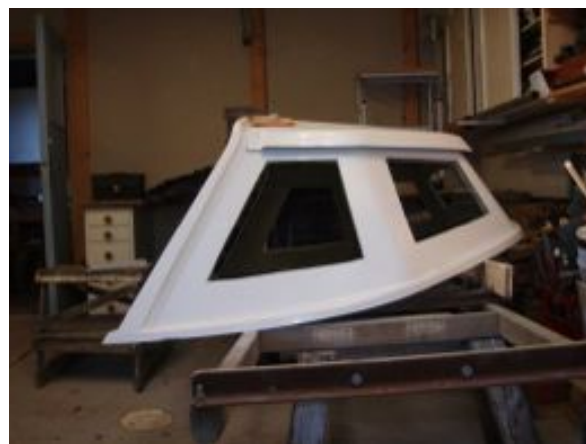
Vi seglar ...



Bo Edvinson rapporterade om sitt bygge av "doghouse".

Bo har tillsammans med några andra köpt en form till ett doghouse (helplastad sprayhood) av Thomas Svanteson, Lady Godiva. Bygge av några doghouse pågår. Som framgår av bilderna har denna variant ett tak som man lägger på separat och som därmed sticker ut lite. Doghouset bör göras lätt demonterbart för att underlätta en eventuell framtida uttagning av motorn.

Materialkostnaden (exklusive fönster) är ca. 4000 kr. Den eller de som är intresserad av att göra ett doghouse kan köpa eller hyra formen av Bo. Bilden på det färdiga doghouset är på Lady Godiva.



Montering av ankarspel i fören. Hur mycket kätting behöver man? Resten i rep? Hur ändras sjöegenskaperna? Vattenlinjen? Ankarspel för akterankare

Fördelar och nackdelar med ankarspel på fördäck diskuterades. Att ett elektriskt ankarspel underlättar var alla överens om. En nackdel med att montera en elektrisk variant är att man blir tvungen att dra en kraftig kabel genom en stor del av båten. Ankarspelet väger också en del och tynger därmed ner fören en del. Väljer man att ha kätting till ankaret ökar det på vikten i fören högst väsentligt. Olika varianter att få tyngden längre bak diskuterades, allt från att låta kättingen löpa i en trumma ner i kölsvinet för om masten till att ha kopplat loss en stor del av kättingen och förvara den längre akter ut. För våra nordiska vatten tror de flesta att det räcker ganska bra med en mindre mängd kätting och resten i form av lina. Manuellt ankarspel diskuterades också och det har ju fördelen att vara oberoende av ström men kräver mer av sin användare som kan bli ganska trött efter ett antal omankringar. Ralf berättade att han har ett manuellt spel och 60 m kätting i ankarboxen. Bo har 30 m kätting och 10 m lina plus 30 m extra kätting i kölsvinet. Lars P framförde en idé om att montera elektriska skotvinschar som också skulle kunna användas för att dra upp ankaret med. Om kraft och utväxling är lämplig för användning som ankarspel fanns det dock lite tveksamhet. Annars är just användning av skotvinsch en bra hjälp för att få loss ett ankare men kanske lite långsamt för att ta hem all lina.

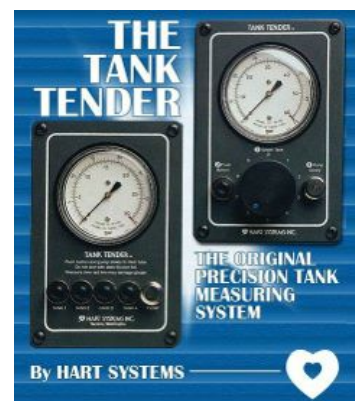


Att arrangera andra typer av ankarspel för akterankare på en OE32 bedömdes som ganska besvärligt med tanke på att den är rundgattad. Någon hade sett en lösning med ankarband på en trumma som var monterad i akterkant av stickkojen (om jag fattade det rätt). Med ett modernt lättviktsankare som t.ex. Fortress är det ju inte heller så ansträngande att ta upp ankaret helt manuellt.



Tips och idéer kring installation av "dagtank" för diesel.

Leif beskrev funderingar om att installera en "dagtank" för diesel. Syftet är dels att få en tank som dels sitter så att det blir självtryck till motorn vilket gör att man blir mindre beroende av motorns bränslepump och dels att få en tank som lätt går att göra ren om man får dåligt, smutsigt bränsle. Tanken skall helst sitta så att den inte stör övrigt stuvutrymme, ha arrangemang för påfyllning från dunk eller slang samt ha någon typ av nivåmätare. Normalt skall bränsle från huvudtanken under motorn pumpas upp till dagtanken via ett CAV-filter. Från dagtanken går det sedan via ett annat CAV-filter till motorn. Flera av deltagarna har ersatt den stora huvudtanken med en mindre (ca. 40 l) plasttank som t.ex. placerats i stuvfacket i akterkant av sittbrunnen, se t.ex. bilden nedan till vänster som är från Cheri. Behovet av nivåmätning och vad som kan vara tillgängligt och praktisk diskuterades. Flottör är välkänt men kanske inte så tillförlitligt, "siktrör" är



tillförlitligt men det gäller att det går att se tanken och röret relativt enkelt. Ralf nämnde en pneumatisk mätare ([Tank Tender](#)) som han har använt under alla år med båten. Från en central kan man med denna mätare ha kontroll på tio olika tankar. Den kräver ingen el utan fungerar med luft som man pumpar in i tanken med en handpump. Funderingarna kring hur detta görs på bästa sätt kommer att gå vidare och om det blir något realiserat kommer det att redovisas på något sätt.



Olika alternativ när det gäller EPIRB

EPIRB är en nödsändare som aktiveras manuellt eller när den kommer i vattnet. Det är en mycket bra säkerhetsutrustning speciellt om man seglar långt från land och fartygstrafik men den är ganska dyr (ca. 8000 kr). I Skagerack, Kattegatt, Nordsjön och Östersjön når vanligen VHF någon kustradiostation som kan ta emot ett nödanrop. EPIRB kan behövas där VHF inte är användbar. Bo hade fundering på att i stället skaffa en PLB (Personal Locator Beacon) som har nästan samma funktion som en EPIRB, det är automatisk aktivering när den kommer i vattnet som saknas och så är den mycket mindre. Se t.ex. [McMurdo](#) som har ett antal varianter.

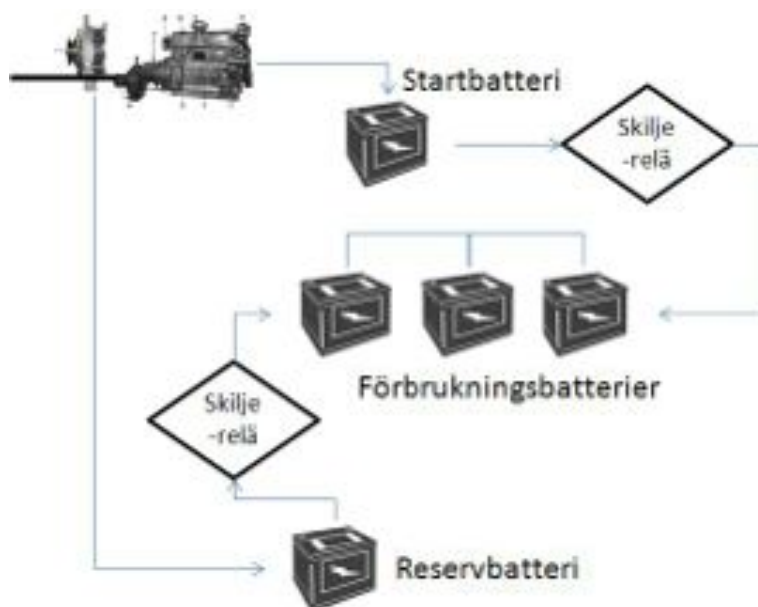


Batteriladdning. Byta ut generatoren till en större? Eller två generatorer för att slippa spänningsfallet över diodbryggan?

De med nya motorer verkar tycka att den ordinarie generatoren räcker till, lite äldre motor innebär vanligen även en klenare generator. Att byta generator är troligen inte så knepig operation även om fästena behöver modifieras. Att montera en extra generator kan eventuellt vara något besvärligare. Lars L framförde åsikten att Biltemas generatorer är ok.

Ralf berättade om sin lösning som bl.a. omfattar en axelgenerator som laddar ett rent reservbatteri och när det är fullt laddat förbrukningsbatterierna via ett skiljarelä. På samma sätt laddas startbatteriet först av ordinarie generatoren som sedan laddar förbrukningsbatterierna via skiljarelä.

Har man ett backslag som tål att propellern snurrar med när man seglar får man laddning även då.



Vibrationer i masten och eventuellt samband med ansättning av vant.

Vibration eller "pumpning" uppstår på vissa master när vinden är från vissa håll. Flera av deltagarna hade något slags erfarenhet av detta. Lösningen anses vara att störa vinden på något sätt och det vanligaste brukar vara att hissa upp en fender (eller flera fendrar) till strax över halva masthöjden. Hur effektivt det är var det lite delade meningar om men viss nytta tyckte nog de flesta som provat att det gör.

Klockan hade nu passerat 22:00 och det var så länge vi hade lokalen så det var klart dags att bryta upp.

Några ämnen blev över och kan kanske vara grund för en ny träff till våren eller nästa höst:

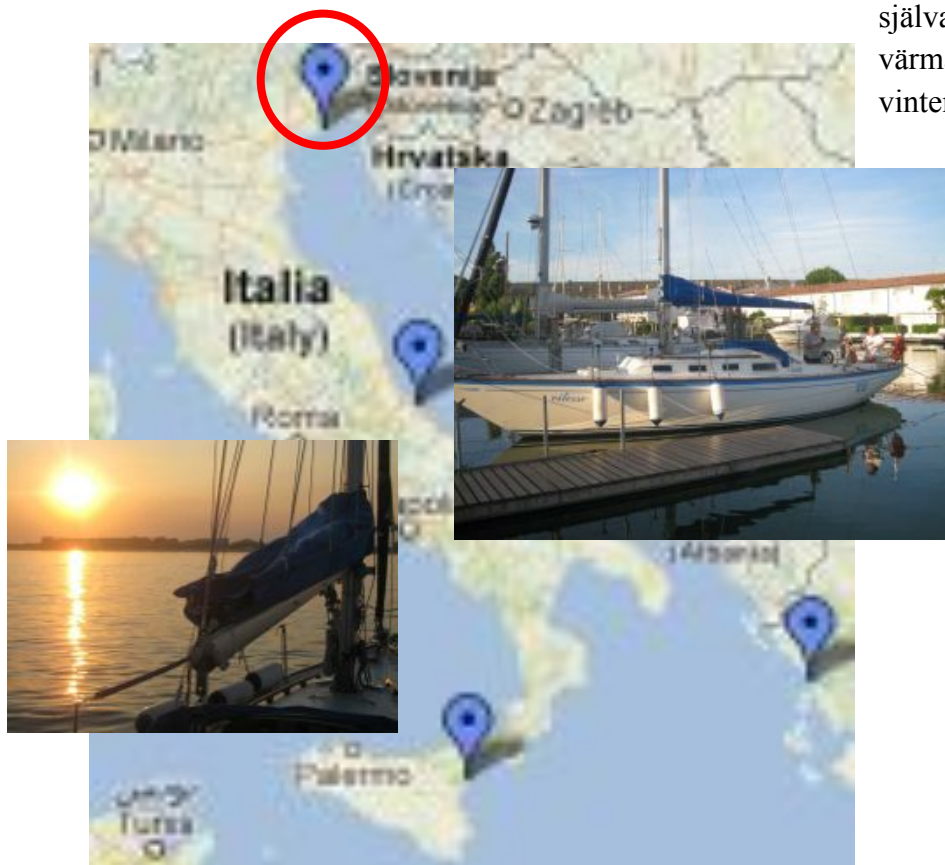
- Hur man löser kommande krav på tömning av toatank är en fråga som kanske kan vara av intresse.
- Motorbyte.
- Mögel i sprayhood
- Placering och utformning på badstege/räddningsstege.

Leif Lexell



Medlemmar runt om i världen

Våra sydligaste medlemmar finns runt Adriatiska havet och förutom tre svenskägda båtar har vi de trogna OE 36 seglarna Marina Bertocco och Gabriela Paludo. Deras Vitesse ligger strax norr om Venedig. Marina och Gabriellaskickade för en tid sedan lite bilder på Vitesse och sig själva. Härliga bilder som kan värma i denna för tillfället kalla vinter.



Med Non Sine på Nordsjön

Magnus och Camilla seglade i somras med Non Sine till Skottland och Shetland. Här får vi följa dem under en vecka. På Non Sines blogg kan man läsa om hela seglingen. Länk till bloggen finns på OE-webben.

Söndagen den 24 juni till söndagen den 1 juli

Den NW vinden kom först på måndagen så då passade vi på att segla norrut. Vi följde västsidan på Orkney med målet inställt på Westray, en av de nordligaste öarna i Orkneys skärgård. Vi hade fantastisk fin segling hela vägen och avverkade de 35 M relativt snabbt. Vi hade dessutom hjälp av strömmen en bit på vägen. På Westray möttes vi av hamnkaptenens assistent som inte bara tog emot och tog betalt utan vi fick även åka med honom till byn för att kunna se oss omkring. Camilla som är lite mer van vid vänstertrafik och därmed även bilar som har ratten på högersidan skrattade gott när Magnus tänkte placera sig i förarsätet istället för i passagerarsätet. Mannen som erbjöd oss skjuts såg även han något konfunderad ut.



Vi stannade en natt på Westray innan vi seglade vidare mot Fair Isle. Denna mytomspunna ö, ligger mitt i Nordsjön ganska mitt emellan Orkney och Shetland och är ett bra mellanstopp om man är på väg till Shetland som i vårt fall. Vi gick upp mitt i natten och hoppades på fin segling de 55 sjömil som vi hade framför oss. Men så blev det icke. Vinden dojade av vid 05.00 och vi fick gå för motor hela vägen. Kan verka tråkigt

men vi var väldigt angelägna om att komma till Fair Isle så därför fick det bli så. Våra väderfiler gav indikationer på att ett väldigt djupt lågtryck skulle dra över oss i slutet på veckan, så det var nu eller aldrig på denna resa som Fair Isle skulle angöras. Dagen bjöd på fantastisk vackert väder och vi kom fram mitt på dagen. Fair Isle är otroligt vacker och är mest känd för sitt rika fågelliv. Vi promenerade på ön och på kvällen passade vi på att grilla och utforska fågellivet. Lunnefåglar bland flertalet andra arter som vi inte känner till kom vi riktigt nära. Vi satt som närmast 2 meter från lunnefåglar vilket



var helt otroligt häftigt. Magnus lekte naturfotograf och krälade i en och annan kaninbajs i arbetet med att komma så nära fåglarna som möjligt. Camilla passade på att njuta av kvällssolen och den fantastiska utsikt över Nordsjön som denna ö erbjuder.

På onsdag seglade vi vidare mot Shetland. Vi bestämde oss för att segla runt Shetland och hade siktet inställt på västsidan, närmare bestämt Papa Stout som är en ö utanför kusten. Ön är känd för häftiga grottor som vi passade på att utforska med gummijollen. Kan tyckas vara väldigt romantiskt men väl inne i de mörka spännande grottorna insåg vi båda att romantiken byttes ut mot lukten av fågelbajs. Dessutom skrämde en duva halvt ihjäl oss och Camilla avslutade jolleturen med att ta ca 300 kort på en säl som nyfiket studerade oss när vi kom ut ur grottorna. Vi blev också bjudna på en Wiskey hos grannbåten som låg i viken. Det var tre svenska pensionärer som hade seglat till Island och tillbaka. Väldigt intressanta människor tycker vi. De har seglat ihop i dessa farvatten sedan 70-talet och hade mycket intressant att komma med. Två av dem hade dessutom seglat till västindien i början på 70-talet så det säger en del om deras kompetens och väckte en del tankar och funderingar hos oss själva. Camilla har nu dessutom beslutat sig för att en vacker dag ta med Magnus och Non Sine till Island, så det så!



Gribfilerna hade rätt och på onsdagen och torsdagen varnades för kuling F8 och vi tog beslutet att lämna vår ankarvik mot en annan ankarvik på fastlandet. Vi hade en häftig segling de 10 sjömil innan vi var framme. När vi väl kom till viken hade det blåst upp rejält så vi förstod att kulingen var i antågande. Vi la oss i en vik för ankars på 4-5 meters djup. Det skulle vara en blandning mellan sand och dy och det var rapporterat bra ankargrepp. På

eftermiddagen blåste det upp till kulingstyrka och både båt och ankare fick oerhörda påfrestningar på sig. På natten ökade vinden ytterligare och vi fick rapporterat från andra att byvindhastigheten hade överstigit 25 m/s. Det var som ett inferno. Regnet piskade och vinden var häftig och det fanns stunder då vi började fundera på vad vi håller på med. Vi gick ankarvakt och var hela tiden beredda på att vi skulle dragga. Magnus sov med sjöställ och gummistövlar på.

Vi klarade natten bra och från denna dag kan vi inget annat än att lovorda deltaankaret som vi har oerhört stort förtroende för.



Dagen efter dojade vinden av ganska snabbt och vi fick en fin segling runt kusten och gick in i Yell Sound på eftermiddagen. Detta är ett sund som delar av Shetland Mainland och de norra öarna i två delar. Vi la oss i en väl skyddad vik och Camilla lagade en helt enastående god middag. Fylld baconrullad kycklingfilé i ugn med god sallad till. Mums!!

På lördagen kom vi så till Lerwick. Ett kärt återseende för Magnus som var här 2009. Lerwick har allt som kan tänkas för en seglare. Hamnen ligger precis i centrum, så 1 minuts promenad så finns stadskärnan. Ifrån Lerwick sänder de även med webbkamera ifrån hamnen så Camilla passade på att vinka hem till päronen i Töreboda. Vi passade på att tanka diesel, tvätta båten invändigt och utvändigt. Sedan var det ju lördag så vi passade på att ha en utekväll i Lerwick.

Väldigt roligt måste vi säga! Vi var på en härlig skotsk pub med live Rock 'n Roll musik så vi trivdes båda som fiskarna i vattnet.



Lerwick är också en väldigt rolig hamn att vara i. Det är väldigt många långseglare som kommer hit så erfarenheter utbytes frekvent. I hamnen ligger en svensk L32 som kom på besök hos oss och frågade lite om Non Sines vindroder. De har nämligen ett likadant själv. I övrigt har vi mest promenerat runt, handlat och börjar förbereda båten för översegling. Vi känner så här efter 6 veckor att vi börjar bli mättade på Skottland och längtar lite till Fjord-Norge. Så nu inväntar vi ett lämpligt väderfönster för att komma över till Bergen som förhoppningsvis är vår nästa hamn. Camillas överseglarnerver börjar återigen vakna och kapten studerar nogsamt gribbfiler och annan intressant väderdata. Vi kan inte säga annat än att vi älskar det här livet!



Hälsning från Auk

Från våra danska medlemmar Ellinor och Niels Otto har vi fått fina bilder från deras segling runt Irland med sin OE 32 Auk. Nu i vinter ligger de i Skottland och kommer nästa år att fortsätta till Orkneyöarna och Shetland.



10:de Fars dagsträffen

För tionde gången hade vi i år en OE träff på Fars dag. När vi år 2003 drog igång aktiviteter här på Västkusten var det några som föreslog att vi skulle ha en träff på hösten och att Fars dag var ett bra tillfälle. Ett skäl var nog att några tyckte att båtlivet och båtägandet till stor del var i första hand fars intresse och då borde en OE-träff vara ett bra sätt att fira far. Första träffen var välbesökt och vi beslutade att försöka göra detta till en årlig tradition. Träffarna har vanligtvis bestått av något slags föredrag, lite diskussioner om klubbaktiviteter och en mer eller mindre avancerad förtäring.

I år var det alltså tionde gången vi bjöd in medlemmarna till denna träff. Antalet deltagare har varierat under åren men tyvärr har trenden varit att det minskat och i år blev det bara elva personer som kom till Eriksbergs Vinsällskaps fina lokal som vi åter hade fått möjlighet att hyra.

Temat för i år liksom vid flera andra tillfällen var långsegling. Till fina bilder fick vi höra hur Paul Pålsson från Uddevalla hade seglat med OE 36:an Sanibel från Grekland och hem till Sverige. Det var en mycket trevlig berättelse som började med en förfluten idé en nyårsafton om att köpa en båt i Medelhavet och segla den till Sverige. När man började planera projektet satte man upp ett antal kriterier för den båt som skulle köpas, många av dessa stämde mycket bra in på en Bavaria eller liknande. Men när de hade tittat på några sådana kom de fram till att det inte var rätt båttyp – och då får man se en OE 36:a där kanske det enda som stämde med de uppsatta kriterierna var prisnivån. De fann dock, som vi alla OE-båtägare vet, att det var en vacker och välbyggd båt som seglar bra och köpte båten där den låg i Grekland.



Sedan seglade de först i den grekiska skärgården och sedan via Italien, Tunisien, Sardinien och Korsika till Port-Saint-Louis-du-Rhône vid Rhône's mynning. Där mastade de av och fortsatte sedan på floder och kanaler norr ut. Seglingen i Medelhavet avlöpte utan större missöden eller besvärigheter verkade det och det var många härliga bilder med solsken, badkläder och medelhavsblått vatten. En del äventyrligheter hade de råkat ut för som när de fann en övergiven mindre öppen båt med fin motor som låg och drev mellan Sardinien och Tunisien.

Resan på floder och kanaler verkade stundtals ha varit besvärligare än seglingen på havet men allt gick väl tills det blev ett haveri på motorn och sista delen av hemseglingen fick bli med lastbil på landsvägen.

Tack Paul för ett mycket trevligt föredrag.



Vi som var med på årets Fars dagsträff var:

Paul Pålsson

Bo Edvinsson

Sören Johansson o. Boel Wranger

Cajsa Ljung

Leif o. Birgitta Liljeberg

Christer o. Katarina Ahlberg

Leif o. Eva Lexell

OE 36 Sanibel

OE 32 Bobiette

OE 32 Mytilus

OE 32 Calluna

OE 32 Moatje

OE 32 Mother of Pearl

OE 32 Josefin

Leif Lexell

Styrelse verksamhetsåret 2012

Leif Lexell	OE32	031-25 26 17
<i>Ordförande, Medlemsmatrikel</i>		
Lars Ljung	OE32	0522-212 13
<i>Kassör</i>		0706-45 12 13
Jakob Alander	OE36	0703-99 68 65
<i>Webbredaktör</i>		
Biörn Johansson	OE32	08-712 10 77
<i>Ledamot</i>		0702-48 35 35
Lennart Johansson	OE32	08-89 46 95
<i>Kontaktperson Ostkusten</i>		
Hans Parmenberg	OE36	0155-22 36 28
<i>Sekreterare</i>		0706-95 24 75
<i>Föreningens adress:</i>		
Leif Lexell, Bildsnidaregatan 3 415 07 Göteborg		
<i>Plusgiro</i>		84 81 37-6
<i>Hemsida</i>		www.oeyc.org

Flaggan har blå text på vit botten och formatet 27x20 cm. Den hissas i styrbords sejnfall. När vi beställde nya flaggor förra gången 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”.



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

Du vet väl att man kan annonsera gratis på vår hemsida? Kontakta webbredaktören Jakob som lägger in ditt manus!
Både båtar och tillbehör finns till salu i dag.
Det finns också några som vill köpa båtutrustning.
Gå in på webben och kolla!

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 eller i klartext ”Bygghandbok OE 3x”.

