

Nr 3 2014



S/Y Waka under en segling från nordvästra Skottland på väg mot Orkneyöarna.

Fabian Wrede

Veteraner?

I tidningen Veteranbåten såg jag en kommentar om att nu kan även båtar av plast vara veteranbåtar. Då började jag fundera på hur det är med våra OE-båtar och när en båt blir "Veteranbåt". Den enda definition jag hittade var hos försäkringsbolaget Atlantica som anger 30 år som en åldersgräns och bl.a. följande krav för att försäkras som veteranbåt:

- *Båten ska vara minst 30 år gammal.*
- *Får ej nyttjas i förvärvssyfte.*
- *Ska hållas i mycket gott skick med strävan att återskapa och bibehålla båtens originalutseende och funktion.*
- *Ombyggnationer och renoveringar ska vara utförda till ett skick och utseende som ej stör båtens ursprungliga funktion och tanke.*

De flesta OE-båtarna är ju byggda före 1985 och därmed rent åldersmässigt faktiskt veteranbåtar. Exteriört och framförallt interiört är det väl dock tveksamt om några kan uppfylla kraven till 100%. De flesta vill nog inte segla omkring enbart med utrustning av 70-/80-talsmodell. Att hålla något slags "nära original"-utförande på exteriören för att behålla modellernas särart kan kanske vara eftersträvarsvärt, sedan må ju inredning och inombordsutrustning skilja sig mycket från originalritningen. Originalutförande förresten, vad är det för dessa båtar som oftast byggdes av första ägaren och vanligen skiljer sig mycket i detaljerna.



Tre veteraner?

Att inom klubben sprida idéer och tips om utrustning och lösningar för att OE-båtarna skall vara trevliga, säkra och vackra båtar att segla är klubbens huvudmål. På de träffar som ordnas några gånger per år på några platser ges goda möjligheter att diskutera, ställa frågor och informera om allt möjligt kring båtarna och segling med dem. Eftersom medlemmarna är spridda över hela landet och även långt utanför gränserna är det dock svårt för de flesta att ta sig till de organiserade träffarna. Några lokala träffar utöver dessa verkar svårt att få igång. Den moderna tekniken med webb, e-mail och sociala medier tror vi skall kunna få allt större betydelse och nytta för att få spridning av frågor och svar kring båtarna. Vi hade tidigare ett diskussionsforum som var lite svårt att använda och som för tillfället i princip är nerlagt. Som ersättning har vi startat en Facebook-grupp där man kan gå in och ställa frågor, delta i diskussioner eller sprida information. Själv har jag hittills inte varit Facebookmedlem men nu har jag blivit det och gått med i klubbens Facebookgrupp, kom med alla andra också och låt idéer och frågor flöda!

Segla gôtt, vi kanske ses,

Leif

Fototävlingen

I förra numret av Vi Seglar utlyste vi en fototävling som presenterades enligt nedan:

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

- Varje medlem får delta med valfritt antal bilder, nytagna eller gamla spelar ingen roll. Scannade pappers- eller diabilbilder 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.

Under sommaren var det naturligtvis ingen respons men fram mot hösten kom några få bidrag. Efter en påminnelse kom det sedan en hel mängd bilder och när tiden var ute hade det kommit in ca. 50 deltagande bidrag. Varje styrelseledamot valde sedan ut och rankade de han ansåg vara de tio bästa bilderna. Från detta underlag har vi utsett en vinnare och elva hedersomnämmanden, dessa tolv bilder har tagits in i en kalender som bifogas som fil. Den som önskar kan själv printa ut kalendern och hänga upp den på väggen. Det vinnande bidraget, se första sidan, belönas med en fin bok. Stort grattis till Fabian Wrede som tog bilden.



TEAKBOMBEN BEHÖVER INTE TICKA VIDARE

(Med referens till)Artikel i PÅ KRYSS no. 7 2006

År 1974 har jag med min fru byggt OE-36 no.26. 1976 har vi lagt teak i sittbrunn i tätningssmassa Thioflex, som var segt att lägga på. För att slippa fläckar efter smörgåsar har vi lackat teak med International 707 klarlack. Varje vinter hade vi stora blåsor i lacken, så vi fick slipa bort all lack och lacka teak på nytt. Blåsor har bildats på samma ställe och senare upptäckte vi samma problem som Alfred Sturm – vatten trängde under teaken. Vinter 1980 hade vi lagt teakdäck och på nytt teak i sittbrunn. Innan jag startade har jag forskat vilka metoder som användes. Prefabricerade sektioner, som limmas endast i kanterna har jag inte accepterat på grund av risk som Alfred Sturm beskriver – vatten i däck. Jag valde följande metod. Först har jag slipat halkmönster med grov rundellslip så, att yta var plan och grov. Sedan har jag lagt all teak inkl. alla skruvar (c/c 300 mm) utan lim. När all teak var lagt har jag demonterat teak och märkt alla bitar. Sedan har jag limmat teak med ”mjuk” epoxi från EPOTEX. Nåtning är med Sicaflex. Efter slipning har jag behandlat teak med Timberguard, som är en engelsk olja för utomhus golv. Däck är nu 25 år gammal och är som ny. Inte en millimeter nåtsläpp. Att däck håller så bra beror på två saker – att teak är hellimmat med epoxi och ytbehandling med Timberguard. Att hellimma teak är viktig, för att teak inte är vattentät och vatten samlas i tomrum under teaken. Ytbehandling är viktig för livslängd. Jag stryker Timberguard med planstrykare före sjösättning och ofta efter semester. Ytbehandlat däck behöver man inte tvätta under hela säsongen. Som belöning för strykning slipper man arbetsam skrubba däck. För att inte halka är det viktigt att använda seglarskor med gummisula, men det har vi i alla fall, så det är ingen nackdel. Fördel med Timberguard är, att om det blir skada eller repa räcker enbart stryka på olja. Ingen slipning behövs.

Timberguard importeras av Welin & Co, Stenhagsvägen 45-47, SE-184 33 Åkersberga, www.welinoco.com. Säljes i Fägteama.

Obehandlat teak däck är smutsig och blöt teak är svart. Teak utan ytbehandling skrubbas bort och efter 15 – 20 år är pluggar och nåt borta. Sedan gäller yxa och lägga nyt teak.

Bekant till oss har lagt teakdäck på sin OE-36 samtidigt med oss, 25 år sedan. Däck är sönderskrubbat, betydande del nåt och plugg är borta. Bilder på hans däck följer.

Pavel Šulc

Hästkoringen 8

SE-18494 Åkersberga

Sweden

Tel. SW: + 46 8 758 36 08

Mobile SW: + 46 70 558 7960

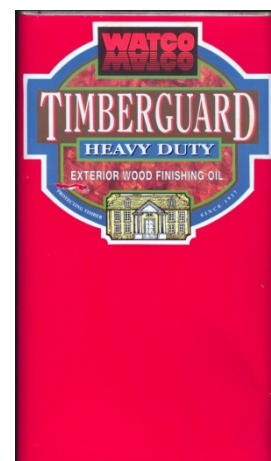
Mail: pavel.sulc3@gmail.com

Vi reglerar...

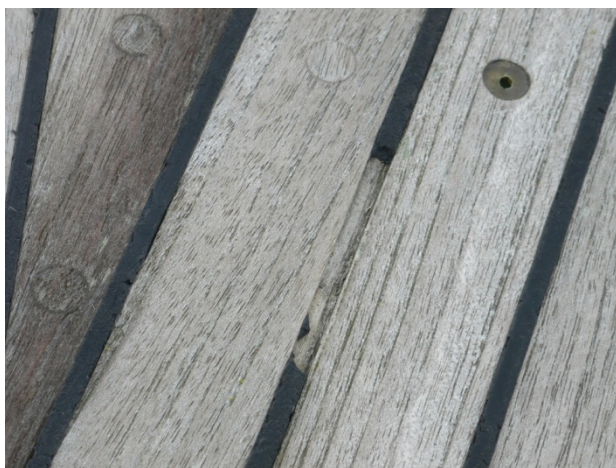
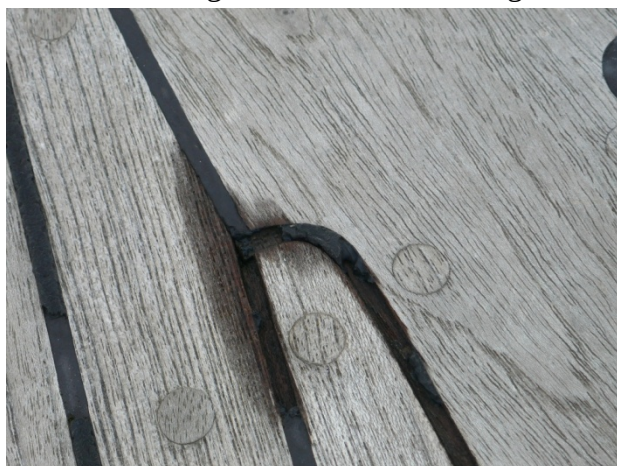
Här följer foto på 25 år gammal behandlat däck efter regn:



Shipman 28 Mari med teak behandlat med Timberguard:



Teakdäck 25 år gammal utan behandling:



Ytterligare ett tips från Pavel:

Pumpning av mast är ett problem på mast head rig.
Om masten är rak, blir masten inspant balk belastat på tryck i obestämt läge – se maskinlära.
Då får vinden masten att pumpa.
Krumma masten med spridare framåt genom att ansätta främre undervant först och hårdare än aktre.
Sedan är det slut med pumpningen.
Good natt.

Pavel Šulc

Årsmöte 2015

2015 är det åter årsmöte i Stockholm.

Boka redan nu in fredag den 20:e mars.

Exakt tid och plats kommer med kallelsen i slutet av februari.

OEYC höstträff lördagen den 15 november på Hönö Klåva

Det är Lördagen den 15 november och vi ser fram mot OE träff på Hönö.

Startar från Skäret på morgonen och diskuterar vilken väg vi skall ta oss till färjan som skall ta oss över till Hönö. Det blir den slingriga vägen avfart Kungälv över Hisingen till Hjuvik.

Vi är ute i god tid, tar det lugnt medan andra rusar förbi för att hinna med färjan, de missade den med en minut. Bo på en ö och att alltid vara beroende av restider med färjan har nog sina sidor.

Väl på Hönö är höstkänslan på ön påtaglig. Det är råkallt och lite duggregn. För oss väntar fisksoppa på Tullhuset, men vi hinna ta in upplevelsen av västerhavet, bara en motorbåt passerar. Vi tar in känslan av vila i skärgården efter sommarruschen.

Det blir varmt och gemytligt över sopptallriken i Tullhuset. Tänk så lätt med samvaro mellan båtfolk, upplevelser och eventuella grundstötningar kommer genast på tal men också intressanta renoveringsprojekt berättades det om. Här kan vi känna att tiden gick alldeles för fort. Att vi inte hann med kaffet talar sitt tydliga språk. I OE gruppen finns så många intressanta människor med skiftande kunskap som vi ser ett stort värde i att utbyta erfarenheter med.

Vi behöver inte bara prata om våra båtar, utan också om möten med spännande människor och miljöer.

Fiskemuseet, en stor eloge för den ideella föreningen Kusttraditioner.

Museets breda upplägg av båtar, fiske, redskap och inte minst händelser i havsmiljö. Dessa händelser knöts oftast till västkustfiskare som alltid vistades på havet, bland alla händelser och i alla väder. Två mycket erfarna sjöfarare och fiskare visade och berättade.

Många nyttiga erfarenheter och intressanta upplevelser fick vi ta del av när Ragnar och Birgitta berättade om seglatsen bla. runt Englands kuster. Tidvattnets effekter illustrerades ingående. Stor respekt och kunskap är nödvändigt när man seglar i dessa vatten. Samtidigt inser vi vilken fördel vi har att inte behöva ta hänsyn till detta i våra vatten.

Tack till Eva och Leif Lexell.



Peter och Kerstin Isaksson
OE 33 nr 5

Vi som var med:

Anders Jonsson	OE 36	Eva o. Leif Lexell	OE 32
Ann-Lis o. Ebbe Edvinsson	Blue Peter	Fredrik Mossberg	OE 32
Birgitta o. Bo Edvinsson	OE 32	Inger Moberg o. Per Rosquist	OE 32
Boël Wranger o. Sören Johansson	OE 32	Kerstin o. Peter Isaksson	OE 33
Bosse Bergquist	OE 32	Kerstin Jakobsson o. Åke Karlsson	OE 32
Brita o. Ragnar Johansson	Fortissimo	Lena o. Göran Haeger	OE 32
Cajsa o. Lars Ljung	OE 32	Margareta Lorén o. Jan Alander	OE 36

OE-träff hos Odelco i Saltsjöbaden

Vi var 17 seglare som träffades måndag kväll den 1 december ute i Saltsjöbaden. De flesta med bokstäverna OE i seglen. Jan Jareman på företaget Odelco var vår ciceron i strömförsörjningens, för många ganska frustrerande, värld. Med en informativ inledning om företagets produktgrupper och sparsamt säljprat gled vi över till tankeväckande resonemang om laddning, batterier, landström mm.

Några axplock ur den ganska långa informationen och frågestunden:

- Huvudströmbrytarna är en potentiell källa till elproblem och spänningsfall. Se till att de är i bra skick och av bra kvalitet.

- Från generatoren är det spänningsskillnaden gentemot batterierna, ca 2V, som driver laddningen. Därför kan ganska små spänningsfall få ett stort inflytande över laddningen. Om det försvinner några tiondelar här och där tar det ganska lång tid att ladda batterierna.



- Se upp med laddningen om du ligger på landström längre perioder. Det gäller att ha en batteriladdare som går ner i underhållsläge efter uppladdning till fulladdat. Annars förbrukas batterierna fort. Även solcellspaneler kan orsaka överladdning om de inte kombineras med bra laddningsregulatorer.

- Batterier av typen "AGM" eller "Gel" ger större tålighet vid urladdning och klarar fler laddcykler än vanliga s.k. marin eller fritidsbatterier. Precis som i många andra fall får man högre kvalitet om man betalar mer. Ett tåligt förbrukningsbatteri har tjocka plattor och väger därför mer. Ett startbatteri behöver i stället ha tunna plattor.

Gelbatterierna kräver god disciplin vid laddning och urladdning. Rekommenderas därför inte till den slarvige (gäller alltså inte OE-seglare) eller den som hyr ut båten till ovana.

- Lithiumbatterier börjar dyka upp på marknaden. Det är batterier som tål att laddas ur rejält, bara man inte tömmer dem helt, för då är det kört. De är betydligt lättare än vanliga blybaserade batterier och man kan räkna med minst 70% viktbesparing. Även plånboken lättar rejält när de ska betalas. Men om man sätter det i proportion till livslängd och antalet möjliga laddcykler så blir det en god affär för den uthållige.

- En grannbåt med läckströmmar från anslutning till landström kan orsaka problem. Det är potentialskillnaden mellan elverkets jordtag och potentialen i vattnet som gör att det flyter ström i jordledare och som skapar korrosionsproblem. Förhoppningsvis är det bara snabbare åtgång på dina offeranoder som blir konsekvensen. Men går dom åt för snabbt kan det bli problem med propeller och drev. Håll koll på anoderna!

En galvanisk isolator i form av en s.k. zinksaver är en billig lösning för att minska problemet med läckströmmar men om man har stora variationer och byter hamnar ofta krävs det en isolationstransformator (och tjockare plånbok före inköpet).

Båtklubbar borde se till att skaffa en egen jordpunkt som minskar problemen med potentialskillnader i hela hamnen.

- Laddningsrelät behöver bytas då och då. Det finns en risk att det fastnar med tiden med påföljande laddningsbekymmer.

- Sist men inte minst av de fångade tipsen: Beräkning av spänningsfall kräver att man räknar dubbla längden. Fram och tillbaka. Lätt att glömma bort det om det har gått några år sedan skolfysiken.

Tack Jan och Odelco för en kväll med spänning(!)

Ostkustens sommarträff (utdrag, se hela reportaget på [webben](#))

Sommarens OE-träff på ostkusten blev en värdig avslutning på den fina sommaren. Den tredje helgen i augusti var Lennart Johansson, OE 32 Merano, först på plats och stod för värdskapet.



Lennart Johanssons Merano närmast

Träffen var förlagd till Navigationssällskapets Skepparholmen, alldeles nära SXX:s Malma Kvarn. På plats fanns också Åsa och Bengt Jönsson i OE 32 Carpe Diem när Katarina och jag kom slörande från Bullandö i vår OE 33 Lova. Efter en stund dök klubbens webbfixare, Beppe Backlund, upp i Livia, en blänkande OE 32.



Beppe Backlund och Bengt Jönsson ombord på Livia

När vinden började lägga sig för kvällen siktades Elina, ytterligare en OE 32, med Anders Grönlund vid rorkulten.



Anders Grönlund fendrar av

På eftermiddagen dök en Albin Viggen från sjöscoutkåren S:t Göran upp med fem (!) unga seglare. Skepparen – uppvuxen i Lova, vår son alltså – behövde hjälp med Viggens alldeles nya fyrtaktare som hade fel på “det elektroniska”. Trots den samlade OE-intelligentsian ville inte motorn starta. Det hela slutade med att Anders generöst lånade ut sin pålitliga jollemotor, Yamaha förstås. Viggen kunde fortsätta sin färd och motorn blev ett garantiärende.



Alla båtar samlade

Båtesyn

----- se [webben](#).

Under tiden som båtvandringen pågick ordnade Lennart med eld i bastun. Det blev ett skönt bastubad med dopp i det ännu varma vattnet utanför. När det började skymma samlades vi på bryggan för ett glas mousserande och lite tilltugg innan grillningen.

Sedan fortsatte samtalet om små och stora seglingar tills vi knappt urskiljde varandra i mörkret. "Var det bättre ankarbotten på Azorerna än på Nåttarö?" – "Visst är det värt priset med rostfri kätting? Ja, men det är ändå Deltankaret som har det bästa fästet" – "De där franska bäddsofforna, kan det verkligen vara något om man ska segla på riktigt?"

Lennart rodde på söndagen över och fyllde på besättningen i Merano – Pirjo och Helena. Lagom till förmiddagskaffet förtöjde träffens enda OE36, Felicity, med Marianne Hejbel och Jan Freudmann ombord. De hade annat för sig på lördagen men ville så gärna passa på tillfället att delta i träffen.

Under kaffet som intogs i Navigationssällskapets fina klubbhus på ön, funderade vi gemensamt på kommande års träff och beslöt att försöka hitta ett datum nästa sommar som passar så många som möjligt. Lennart och jag åtog oss att gå ut med en förfrågan till medlemmarna i regionen. Eskader och spontanträffar ett antal gånger under sommaren var också förslag som lades fram.



Fika i Navis klubbstuga innan hemfärd

Deltagare vid denna klubbträff

Båt	Namn	Besättning	Båt	Namn	Besättning
OE32	Carpe Diem	Åsa o. Bengt Jönsson	OE33	Lova	Katarina o. Lasse Tullstedt
OE32	Elina	Anders Grönlund	OE32	Merano	Pirjo Kallio o. Lennart Johansson
OE32	Livia	Beppe Backlund	OE36	Felicity	Marianne Heijbel o. Jan Freudmann

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 Johansson OE32 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

Plusgiro: 84 81 37-6

OEYC account details:

IBAN: SE98 9500 0099 6042 0848 1376

BIC: NDEASESS

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 klubbinformation 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.

