



Vi seglar...

Nr 1 1989

FRÅN STYRELSEN.....

Säsongen 1988 inleddes med en segelträff i pingsthelgen 21-23 maj. Denna gång samlades 9 båtar vid Stensundets östra sida på Skarpö Vindö.

Efter en välkomstdrink på verandan hos Björn och Kerstin Liljestränd samlades ett fyrtiotal medlemmar med gäster på Djuröbadens Pensionat för en gemensam middag som avåts under hög stämning.

Pingstdagens traditionella segling gick denna gång ner till Småängsviken på Ingarö.

Vädret var disigt och kallt med hård nordlig vind, vilket medförde att endast 5 båtar deltog.

Årets OE-YC mästare blev OE 33 Satsa med Sören och Eva Oldebäck.

Kvällen avslutades med prisutdelning och korvgrillning vid en värmande brasa.

I mars är det dags för årsmöte, vi har valt att lägga det i anslutning till båtutställningen Allt För Sjön, närmare bestämt fredagen den 3/3.

Vi hoppas att så många som möjligt har tillfälle att närvara, separat inbjudan bifogas i detta utskick där program och plats framgår.

I detta nummer av VI SEGLAR lite nyheter om tillverkningsrätten av OE båtarna tekniska tips m m.

Stöd klubben genom att skicka in medlemsavgiften!

Väl mött på årsmötet!

OE YACHT CLUB of SCANDINAVIA

Styrelse för 1988:

Ulf Runius	0762/742 68
- ordförande	
Göran Holmberg	08/99 30 80
- vice ordförande	
Sören Oldebäck	08/30 29 70
- kassör	
Ulf Eriksson	08/717 92 88
- sekreterare	
Lennart Hjelm	0753/716 90
- klubbmästare	
Olle Blomkvist	08/60 80 48
- ledamot	
Rolf Nilsson	08/89 49 63
- ledamot	
Rolf Elwin	08/59 14 03
- suppleant	
Biörn Johansson	08/712 10 77
- suppleant	
Ove Zetterlund	0756/321 06
- suppleant	

Föreningens adress:

Sören Oldebäck
Surbrunnsgatan 34
113 48 STOCKHOLM
Postgiro: 84 81 37-6
Bankgiro: 662:71 78

Årsavgiften är 45:-

Klubbvimpel kan köpas för 95:-.
Sätt in pengarna på klubbens
konto så kommer vimpeln.

OE 19

OE 19 nr 1 blev färdig till midsommar 1988. Den är avsedd som en tuff weekendbåt vid sommarstugan. Därför är den överigad för att vara rolig att segla vackra sommark dagar, men den är också mycket lättrevad för att även vara rolig att segla när det friskar i.

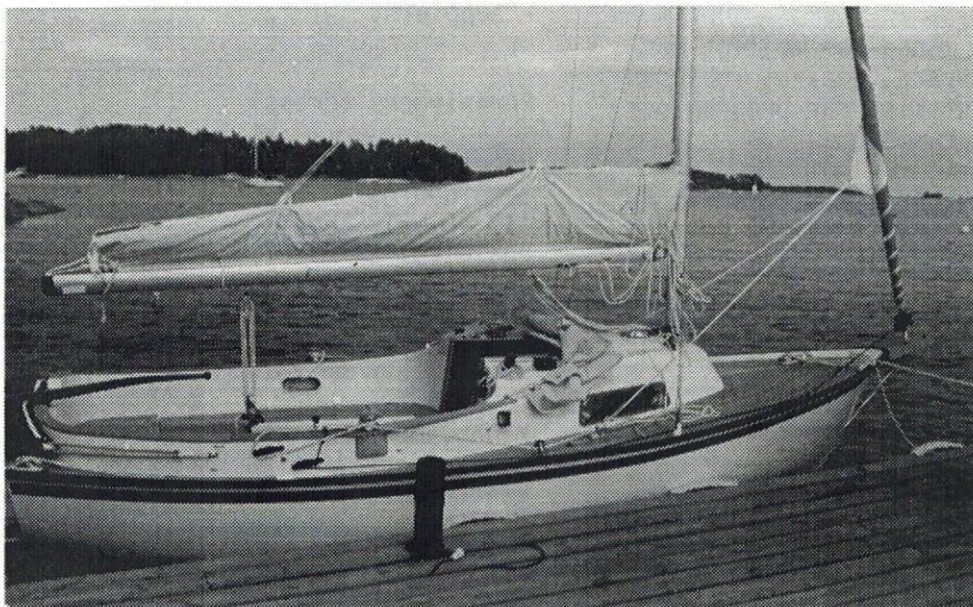
I ruffen finns ett pentry och två rejäla kojor. Den långa sittbrunnen med heltäckande kapell medger övernattning för ytterligare två personer.

Första exemplaret blev påkostat med heltäckande elegant mahogny i ruffen samt med teak i sittbrunnen och på däck

OMC bensinmotor på 45 kg med segelbåtsdrev och foldingpropeller passade precis under aktersätet. Styrkan - hela 15 hk ger bra fart även i grov sjö. Järnkölen på 350 kg och av vingtyp ger extremt litet djupgående. Båten är m a o rolig att segla på osäkra vatten.

Mycket nöjd ägare av nr 1 är f d 36-ägaren Christer Vogt. Han anser att den är värd många efterföljare.

För intresserade kan nämnas att skroven tillverkas av Nordsjö Båtar - Per Jonsson, tel 031-91 13 81, inredningen till nr 1 är gjord i Nenne Erikssons verkstad, tel 0155-24 105



OE 32

Ulrich Lemke i Sönderborg har sålt sin verksamhet och avyttrat formarna. Försäljningen av OE 32 har övertagits av Ship Service Ingo Peterssen (svensktalande) Grasstrasse 10 D2390 Flensburg V Tyskland tel 0049-46146262.

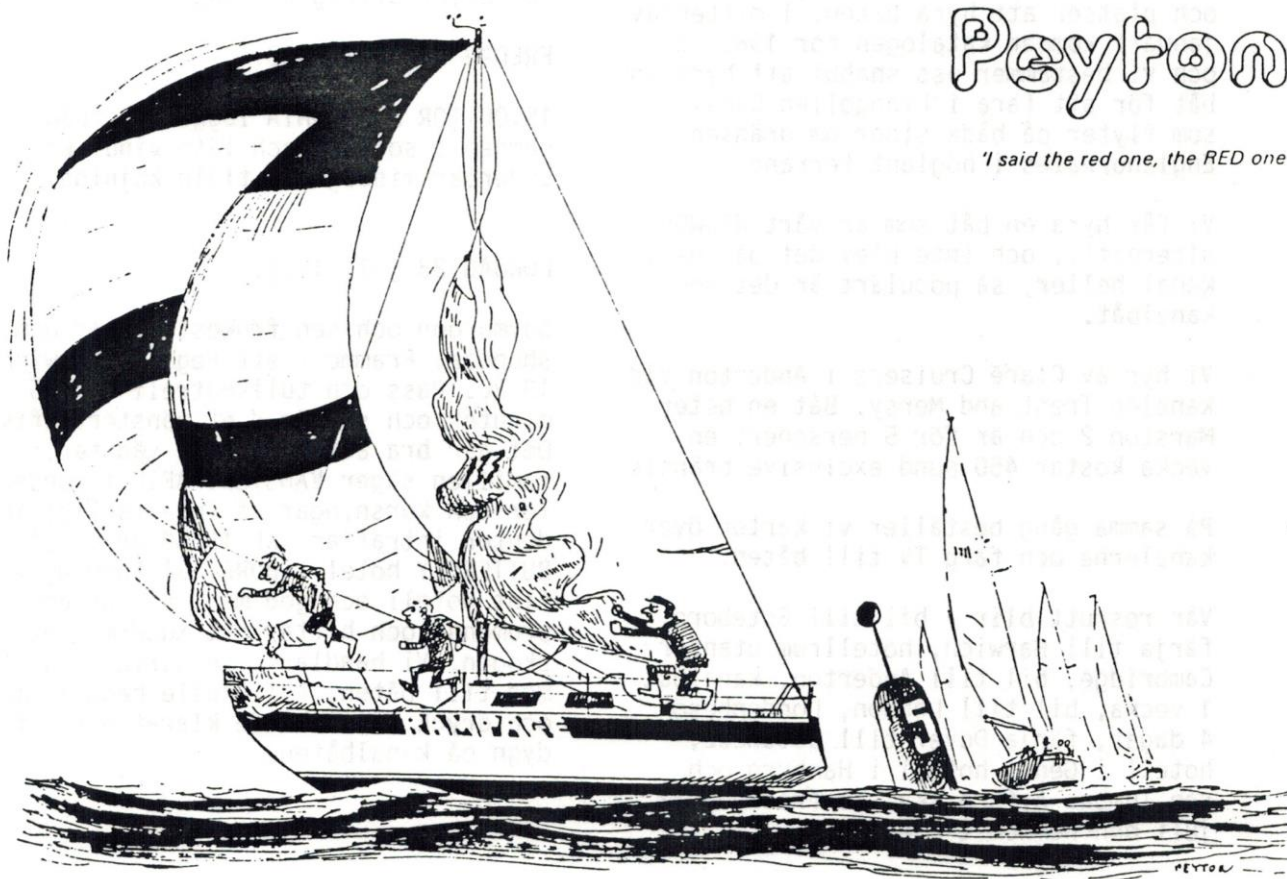
Ett helfabrikat är under byggnad för leverans till en tysk kund. Priset för en färdig båt är 515 000:- exklusive moms.

OE 38

OE 38 byggs av Polar Yacht AB, Stig Johansson Bottenviksväg 11 Jacobstad Finland, tel 00935-6716953.

Varvet har för närvarande tre båtar under byggnad och beräknar ställa ut en båt på Älvsjömässan 1990. Priset 672 000 finska mark exklusive moms.

Sten Brycker



MED HYRBÅT PÅ ENGELSKA KANALER

Vi är stolta byggare och ägare av OE 32 nr 122 NENNI, Kjell, Eva, Anders och Anneli tänkte byta ut semestern på NENNI mot något annat. Det skulle bli vår sista semester tillsammans innan ungdomarna hittar på egna sommaraktiviteter. Vi har vistats på sjön sen sommaren -77 så barnen var ovana vid annan typ av semester

Förslag hade fötts av Anneli, som blivit Englandsfrälst vid språkresan dit 1986, att göra en bilsemester. Efter diskussioner kommer vi fram till att vi nog får se ett typsnitt av England och engelsmän om vi istället hyr en kanalbåt och befar någon av alla de kanaler som genomkorsar den stora ön.

Hösten -87 kontaktar vi Engelska Turistbyrån i Stockholm och får därifrån en 150 sidig broschyr från båtuthyrningsfirman HOSEASONS. Svensk kontaktman för HOSEASONS är Ragnar Lindberg på Lidingö tel. 08 - 7 67 87 49.

Nu följer en tid av katalogläsning och samtal med Ragnar om lämpliga kanaler och platser att hyra båten. I mitten av januari kommer katalogen för 1988 ut och vi bestämmer oss snabbt att hyra en båt för att fara i Llangollen Canal som flyter på båda sidor om gränsen England/Wales i höglänt terräng.

Vi får hyra en båt som är vårt NIONDE alternativ, och inte blev det på önskad kanal heller, så populärt är det med kanalbåt.

Vi hyr av Clare Cruisers i Anderton vid kanalen Trent and Mersy. Båt en heter Marston 2 och är för 5 personer, en vecka kostar 450 pund exclusive bränsle

På samma gång beställer vi kartor över kanalerna och färg TV till båten.

Vår resrutt blir - bil till Göteborg, färja till Harwich, hotellrum utanför Cambridge, bil till Anderton, kanalbåt 1 vecka, bil till London, Londonbesök 4 dagar, färja Dover till Ostenede, hotell i Gent, hotell i Hamburg och sen Tumba. Avfärd ska ske fredagen 22 juli och hemkomst 6 augusti.

Vi anlitar TOR LINE som ordnade biljetter och hotellbokningar.

På försommaren använder vi NENNI flitigt och är ute de flesta helger men på midsommarhelgen blir Eva sjuk och hamnar på Huddinge sjukhus. Den 2 juli skulle vi åka på kurs på Mallorca, Kjell som lärare och Eva som kursdeltagare men det var bara att ställa in för oss båda.

Två veckor före avfärd till England beslutar läkarna att operera Eva om vi ska ha någon chans att komma dit. Det blir en mer omfattande operation än avsett och hoppet att åka anses ute. Vi avbeställer ej utan avvaktar. Med järnvilja avverkar vi de långa sjukhuskorridorerna för att Eva skall få lite kondition och rörlighet. Med ett intyg på engelska från läkarna skrivs hon ut på tisdagen och fredag morgon kl 7 åker vi mot Göteborg. Dumdristigt sa många men så här med facit i hand så gick det bra.

Nu följer utdrag ur loggboken:

FREDAG 22 juli 1988.

15.00 TOR BRITANNIA lägger ut från hamnen i solsken och lätt vind. En underbar middag och tidig kojning.

LÖRDAG 23 juli 1988.

Sovmorgon och sen frukost, solar och shoppar. Framme i ett regnigt Harwich 13:30. Pass och tullkontroll tar 45 minuter och sen är det vänstertrafik. Det går bra att köra till vänster, familjen säger VÄNSTERTRAFIK i rondeller och korsningar så inga farliga insidenter inträffar. KL 15:30 är vi på BUTTERFLY hotel i BURRY ST EDMOND, ett fint hotell och god mat. Vi tar en promenad och hittar ett Supermarket i skogen. Vi handlar lite matvaror att ha med till båten. (Vi skulle handlat mat och dryck så vi kunde klarat oss ett dygn på kanalbåten)

SÖNDAG 24 juli 1988

Purrning 7:15 efter morgonbestyr och frukost kommer vi iväg kl 9:00. Vägarna är bra och vi är framme 13:00. Båten ska hämtas kl 15. 00 så vi går på PUBen och äter lunch. Båten blir en besvikelse. Så smal, avskavd och luktar maskinrum. Det är en 42 fot lång och 7 fot bred stålbåt. Den innehåller 5 kojplatser, toa, dusch, spis med ugn, kylskåp, värmare och varmvatten. I aktern är det ståplats för 2 och i fören sittplats för 4. 15:30 tar en av marinans mekaniker oss med ut på kanalen för att visa hur båten fungerar, han visar motorreglagen och hur den reglerar på rorkulten, han ber mig styra in mot kanalkanten. Rätt som det är hoppar han av och ropar GOOD LUCK

Vi är nu ensamma och känner oss något övergivna men man vänjer sig. Efter + timme kommer vi till det första hindret, en tunnel 500 meter lång 3 meter bred och ca 2,5 meter hög. Kika in om det kommer någon båt, tuta och tänd strålkastaren och sen in i mörkret. Tyvär var det något fel på vår motor, den bolmade ut blårrök ur avgasröret så det var lite hos tigt. Mitt i tunneln gick det 2 skorstenar upp till ytan som tog ut en del av avgaserna. Framme på andra sidan lade vi till för natten. Eftersom vi glömt köpa dricka blir det champagne som törstsläckare. Vi promenerar lite och ser på TV.

MÅNDAG 25 juli 1988

Vi sover förvånansvärt bra och vaknar utvilade, tittar ut i reg net. Det sitter 4 äldre män och 2 pojkar under sina stora fiskeparaplyer och metar. När de fick upp en fisk kastade de tillbaks den igen, konstiga människor. Kom iväg vid 10 tiden, passerade en 400 meter lång tunnel. Den här sträckan av Trent and Mersey kanalen är smal så vi fastnade i leran några gånger men det var bara att staka ut sig igen med medföljande käpp. Vid lunchtid glider vi intill babordssidan av kanalen slår ner ett spett vid fören och ett vid aktern samt knyter fast oss vid dem.

Vi passerar en sluss som det är relativt lätt att öppna och stänga med hjälp av de skisser som finns i kartböckerna.

Efter lunch ska vi in i Preston Brook tunneln, den är 1100 meter lång och tog ca 20 minuter att gå igenom, obehagligt. Sen kokar mo torn och vi glider intill babordssidan av kanalen, det är den sidan gångvägen finns på, förtöjer och Kjell går för att ringa till marinan. Vi har förtöjt ovanpå en vägtunnel med kossor på styrbordssidan och järnvägen nere i dalen på babordssidan. På grund av att det var svårt att lägesbestämma, Kjell var väl något upprörd och höll inte reda tillräckligt på bronnummerna, kom de inte idag.

TISDAG 26 juli 1988

Vid 11 tiden är båten fixad och klar så vi kommer iväg till MOORE där vi köper lunch. Ger oss iväg direkt för att stan på en naturskön plats efter en kvart och äta vår lunch. Kommer iväg vid 14 tid en och är framme inne i STOCKTON HEAT vid 15 tiden. Stan har mycket affärer att handla i. Till middag blir det kinamat som vi tar till båten, vi köpte till fyra personer men det verkar räcka till 8. Vi tar en promenad på kvällen och lägger oss vid 11 tiden.

ONSDAG 27 juli 1988

Kommer iväg vid 9 tiden, Anders och Anneli promenerar vid sidan av kanalen i några timmar. Vid 12 tiden är vi framme i den idylliska byn LYMM, ringer efter reparatör eftersom laddningen inte funkar. Han kommer inom 30 minuter. Vi ligger still resten av dagen, det regnar. Vi promenerar, går på pub och ringer hem till Sverige.

TORSDAG 28 juli 1988

Efter en lugn men regnig natt sitter vi och läser i regnet tills 12 då vi ger oss iväg för att leta efter en vattenpost. Hittar ingen utan vänder båten genom att köra in fören i leran på styrbordssidan av kanalen och sen köra fram och back tills vi var runt. Tankar vatten vid en marina och går vidare till LYMM där vi handlar glömda saker. Fortsätter sen till STOCKTON HEAT där vi förtöjer vid 7 tiden intill London Bridge. Dagen har bjudit på regn med korta avbrott. På kvällen blåser det kuling mitt i "nosen" och det regnar. Verken kulen dag.

FREDAG 29 juli 1988

Natten har varit blåsig och regning, handlar lite fläskfile och kommer iväg 10.30. 12.45 är vi framme vid Preston Brook tunneln, vi tar lunch innan vi går igenom. 13.45 går vi igenom tunneln, det tar 20 minuter. Båten ger ifrån sig fruktansvärda avgaser, först blir det blåaktigt framför båten som senare övergår i gult för att bli mörkt, mörkt gult och det gick knappast att se tunnelmynningen framför oss. I det läget brydde vi oss inte om att se efter om motorn kokade eller ej, vi körde bara. När vi kommer igenom föregås vi av ett kraftigt rökmoln så folk tror det brinner i tunneln, mycket obehagligt.

Vid 15 tiden kokar motorn, vi stänger av motorn och hoppar iland. Tar fram förtöjningsgodset och börjar dra båten, det gör vi i ca 1,6 km. Sen har motorn svalnat igen så vi kör. Läger till vid 17 tiden för natten med skön naturutsikt.



LÖRDAG 30 juli 1988

Efter en lugn och klar natt börjar det regna vid 8 tiden. Vi äter frukost och kastar loss vid 10.30, vi går igenom både Satesford och Barbton tunnlarna därefter förtöjer vi för lunch. Vid 14 tiden lättar vi och går till Anderton Boatlift där vi lägger oss för natten. Anderton Boatlift lyfter kanalbåtar 15 meter mellan 2 olika kanalsystem. På kvällen klarnar det upp. Det blir pub på kvällen där vi äter och dricker.

SÖNDAG 31 juli 1988

Framme på marinan vid 8.30, lossar våra saker och kommer iväg med bilen vid 10 tiden till London.

Om du hyr kanalbåt så tänk på att

- ta med mat och dryck för den första dagen
- kör försiktigt förbi förtöjda båtar för ibland är det så grunt att de ligger på botten när man passerar förbi och skjuter vattenmassorna framför sig
- köp kanalkartor vid båtbeställningen och navigera hemma vart du ska åka
- sätt inte upp för långa dagsetapper

Sammanfattningsvis är det mycket avstRESSande att sakta glida fram bland ängar, kossor, byar mm. Vi kan varmt rekommendera denna något annorlunda semesterform. Man får ju vara på vatten, om än grundare, smutsigare och lugnare.

Hälsningar från oss på
NENNI och MARSTON II
Kjell, Eva, Anders och Anneli

RADARFRÄLST

I många år har jag följt utvecklingen av radar för såväl det militära flyget som den civila kommersiella sjöfarten. Att radar därvid är nödvändig utrustning är väl känt. Likaså är det väl känt att fritidsbåtar i miljonklassen vanligen bär radar. Men när blir radar något för oss vanliga fritidsseglare? Den frågan har jag ställt i många år.

Många faktorer har länge talat emot.

- . Stora och tunga antenner - mer än en meter i diameter samt med vikter mellan 15 och 20 kg.
- . Skrymmande radarskåp - svåplacerade vid navigationsbord.
- . För stora el-slukare för mindre segelbåt - 50 - 100 W.
- . Priset för högt för de flesta 25.000 - 50.000 kr

På våren 1988 dök det äntligen upp en radar som skulle kunna vara attraktiv för många seglare. Men var de teoretiska prestanda tillräckliga för den skulle vara värdefull i praktiken? Jag kunde inte motstå frestelsen att prova.

Priset hade pressats ner mot 10.000 kr dvs i närheten av vad en rullgenua kostar. Min hårdvindsgenua från 1970 skulle nog kunna rullas ett antal år till.

Antennens diameter var endast 45 cm och vikten 5,5 kg. Den är nu så liten att den kan placeras på en spridare eller på mastens framkant. Jag valde dock att placera den vid akterpulpiten på en två meter hög stång och därvid göra den lätt vridbar i horisontalled. Härigenom kan jag bibehålla radarns maxprestanda även när båten lutar under segling.

Det lilla radarskåpet med LCD-display var lättplacerat vid navigationsbordet (23x18x9,5 cm).

Elförbrukningen angavs till 25 W, vilket innebar att jag skulle kunna segla med tilislagen radar i 10 timmar och endast förbruka ca 20 amperetimmar av mitt teoretiska förråd av 120.

Radarns teoretiska maxprestanda låg på 10 nautiska mil dvs betydligt lägre än de radaranläggningar som används i kommersiell trafik. Det ingav betänkligheter eftersom jag av tidigare erfarenheter visste att i praktiken kan man endast utnyttja 60 - 70 % av en radars teoretiska räckvidd.

Sommarens erfarenheter skulle ge svaret på mina betänkligheter.

Jag lärde mig förvånande snabbt att hantera radarskåpet godtagbart. Att lära sig att rätt ställa in ett skåp under alla väderförhållanden fordrar mycket övning. Satte mig därför ofta vid navigationsbordet och dirigerade båten genom skärgården utan att själv optiskt kontrollera mitt bestick. Det gav mig nödvändigt självförtroende för radarnavigation, men inte minst viktigt var att hela familjen fick förtroende.

Fyra gånger fick vi sedan tillfälle att använda radarn i praktiken.

- . Arkösund - Harstena
- . Nynäshamn - Dalarö
- . Bullandö - Dalarö
- . Harstena - Oxelösund

Vid samtliga tillfällen var sikten så dålig att vi utan radar snarast hade sökt hamn. Nu kunde vi istället med god precision navigera mellan skär och prickar samt i god tid upptäcka de fåtal båtar vi mötte. Använda mätområden låg främst mellan 0,5 till 4 nautiska mil och då fanns ej något behov av längre räckvidd.

Vid kustangöring är det dock bättre med starkare radar och högre placerad antenn. Prövade dock denna radars möjligheter under svåra förhållanden. Sjön gick så hög att jag för första gången fick in en våg som nästan helt fyllde sittbrunnen. Självlänsarna fungerade dock perfekt. Seglingen gick mot Byxelkrok på Öland. Positionsbestämningen försvårades av Ölands låga kust men på 3 nm:s avstånd var jag säker på min angöring. Bra - allra helst som Deccanavigering här mitt emellan två sändarkedjor är helt opålitlig.

Mina erfarenheter från i sommar visar att även en radar med begränsade räckviddsprestanda är tillräcklig för säker navigering i våra vatten.

Den radar jag valde - en Raython typ Apelco 9910 - har en del värdefulla finesser som normalt endast återfinns på dyrare modeller t ex:

- . elektroniskt inställbar bäringslinje
- . elektroniskt inställbar avståndsring
- . aukustiskt alarm för uppdykande ekon
- . expanderings av ekon

Man kan alltså lätt mäta avstånd och bäringslinje till punkter på land eller till uppdykande ekon. Läggs bäringslinjen över ett uppdykande rörligt eko kan kollisionsrisken lätt bedömas och erforderliga kurskorrigeringar vidtagas.

Skulle jag idag prioritera anskaffning av instrument och elektronik ombord skulle listan se ut enligt följande:

- . Kompass (devierad)
- . Fart- och distanslogg (kaliberad)
- . VHF
- . Radar
- . Decca-navigatör
- . Vinddataanläggning
- . Ekolod

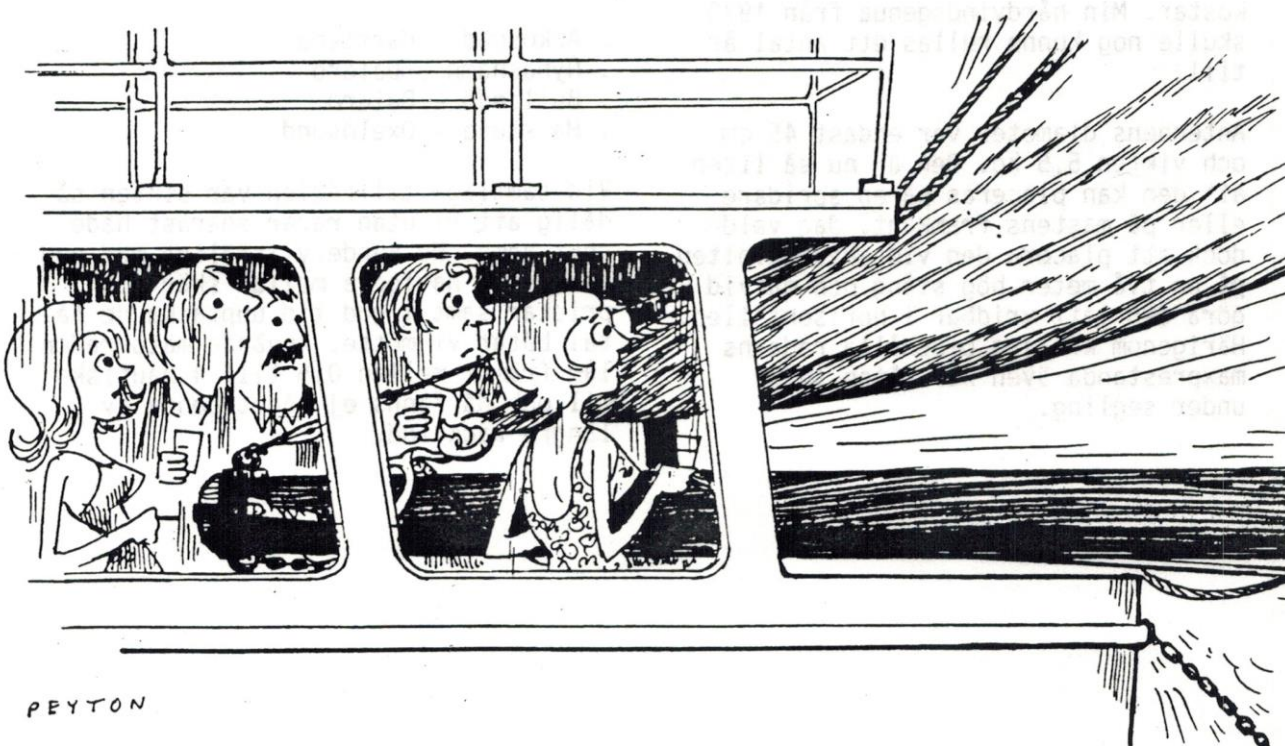
Radarn ligger alltså högt på listan.

Känslan av att tryggt kunna segla vidare de gånger man oförhoppandes råkar in i dålig sikt är ovärderlig.

Radarfrälst? Ja!!!

Sten Brycker

Peyton



PEYTON

