



## Flaggreglemente

Detta gäller för båtar som är registrerade i SXX. Det har utformats med hänsyn till gammal Sjöfartstradition, gällande folkrätt och lagregler i skilda länder. Flaggor, standertar och andra tecken skall vara hissade, hela och rena. En flagga som genom förslitning eller av annan orsak blivit obrukbar skall brännas.

### Nationsflagga

Då båt är på väg får nationsflaggan föras vid alla tider på dygnet. Flaggan **skall** alltid föras

- a) vid inlöpande i eller lämnande av hamn,
- b) vid angöring av kust,
- c) inom synhåll för örlogsfartyg, lots eller kustbevakningsstation,
- d) på öppna havet, då båten är inom synhåll för annat fartyg,
- e) inom utländskt farvatten.

Då båt är till ankars eller förtöjd med besättning ombord förs flaggan från kl. 08.00 (under tiden nov. – febr. kl 09.00) till solens nedgång eller till kl. 21.00, om solen går ned efter detta klockslag. I hamn där flagskott skjuts följs detta. Flaggan föras på flaggspelet i aktern. Båt som är på väg, kan dock föra flaggan på mesanmast eller under gaffelnocken. På de nämnda platserna får annan flagga eller annat tecken ej föras. Hälsning med flagga är en gammal, över hela världen iakttagen, sjömanssed som bör följas. Att hälsa är frivilligt, att besvara en hälsning är en skyldighet.

Hälsning med flagga om flaggan är fastgjord vid flaggspelet utförs genom att flaggspelet lyfts upp ur sitt beslag och fälls horisontellt samt kvarhålls i sådant läge till dess hälsningen är besvarad. Flaggspellet reses därefter åter och placeras i sitt beslag. Vid hälsning på örlogsflagga avvaktas dess hissande i topp innan flaggspelet reses och placeras i sitt beslag.

### Destinationsflagga

Vid färd i utländska vatten kan värdlandets nationsflagga föras som destinationsflagga. Den förs då under styrbords vantspridare. Destinationsflaggan hissas tidigast det dygn båten lämnar sista hamn i hemlandet för att gå direkt till hamn i det främmande landet. Den förs ej längre än t.o.m. första dagen i hemlandet. Destinationsflagga hissas och halas samtidigt med egna nationsflaggan.

### Föreningsflagga

Föreningsflaggan föras under styrbords vantspridare eller, om vantspridare saknas, utefter styrbords vant med fäste ca

1/4 av dess längd uppifrån räknat. Flaggan får föras vid alla tider på dygnet.

Om båt är registrerad i flera föreningar förs under samma vantspridare resp. samma vant flaggor och standertar i följande ordning: Kungl. klubb, riksförening, regionalförbund, lokalklubb. Destinationsflagga förs alltid ensam.

I klubbhamn bör dock i den klubben registrerade båten föra klubbens flagga ensam eller överst av flera föreningsflaggor oavsett ovanstående. Samma princip bör följas vid eskadersegling, samling eller annan föreningsaktivitet.

## Aktiviteter

21 juli kl 12 äger arets båt-möte rum med eventuell övernattnig. I år finns det tre platser att välja på. Har du frågor så kontakta respektive arrangör.

Bassholmen, Claes Andersson, St. Dyrön S. hamnen, Esbjörn Vannerus och Donsö, Hasse Löfquist.

**Välkomna!**

3 oktober träff hos Proctor Master i Henån kl 18.15 och arrangör är Steve Dempe.

Glöm inte att anteckna händer under dina seglingar för höstens nummer av M 20:an. *Trevlga sommarhälsningar önskar Marieholm 20 eskadern.*

# Propellerbyte - Har våra båtar rätt propeller?

Redan första året jag använde min andra MS-20 tyckte jag att det inte var nå't riktigt driv i den. Det kändes som om propellern inte "tog tag" i vattnet, jag misstänkte att den var feldimensionerad.

De första MS-20 som byggdes var utrustade med MD1A på ca 7,5 hkr och en tvåbladig propeller 13x13". Denna propeller hade runda blad och en bladyta på ca 245 cm<sup>2</sup>.

Senare byggda båtar utrustade med t ex MD1B på 10 hkr och MD6A och B också de på 10 hkr samt MD5A och B på 7,5 hkr utrustades med en tvåbladig propeller med mindre bladyta, ca 180cm<sup>2</sup>, avsedd för segelbåtar. Högre effekt och mindre propelleryta alltså.

Min första MS-20 hade just en MD1A och en tvåbladig propeller med runda blad. Denna propeller kändes rätt för kombinationen motor/båt.

Jag kontaktade Leemhuis Marinkonsult i frågan och de rekommenderade, mot ett arvode av 450 kr, en trebladig propeller med diametern 13 tum och stigningen 11 tum med en bladyta om 50-55%, dvs 270cm<sup>2</sup>. Efter viss rundringning befanns PropellerTrim i Stockholm erbjuda ett bra pris på ny propeller och axel. Dom var dessutom bra att ha att göra med.

Jag valde att byta även propelleraxeln då moderna propellar kan ha en annan kona (1:10) än äldre (1:20) axlar och dessutom ett annat kilspår. Alternativet var att för en mindre kostnad (300.-) brotscha om konan i den nya propellern men jag valde att köpa en ny axel för 1.600.-. Mest för att få bästa passning i konan mellan axel och propeller men det fanns även ett visst slitage på gamla axeln då smörjningen någon gång varit otillfredställande vid packboxen.

Min befintliga axel var 194 cm lång så jag beställde en ny axel med standardmättet 200 cm och kapade till lagom längd.

Negativa effekter av propellerbyte kan vara: En trebladig propeller bromsar mer vid segling, båtens lägsta fart vid gång för motor kan bli oönskat hög, mindre kosing i spargrisen och en massa arbete.

## Nu har båten kommit i sjön och ett par tillfällen till utvärdering har givits.

Motorn har inga som helst problem att dra runt propellern ens på tomgång. Bättre kraft vid gång i motvind och motsjö. Marschfarten 5,5 knop nås vid ett något lägre motorvarv. Aktern kastar nu mindre åt styrbord vid backning, förmodligen tack vare den lägre stigningen. Aktern kastar dock lika mycket åt babord vid gång framåt. Märkbart bättre effekt vid nöd-omkastning till back.

## Är det då befogat med ett propellerbyte.

Mina erfarenheter ger inget entydigt svar på denna fråga. I första hand kan man ju optimera den befintliga propellern. Tjocka lager bottenfärg är ingen hit. Slipa rent och polera ytan. Se till att vattenintagen på gummilagret är fria. Eventuellt byt den inre packboxen till den nya vattensmorda och underhållsfria modellen från Volvo Penta. Dessa åtgärder torde optimera befintlig utrustning. Räkna man med att inom överskådlig tid byta motor är ju ett propellerbyte bokstavligen talat att slänga pengarna i sjön.

Är jag då nöjd med mitt byte; ja det är jag. Totala kostnaden för konsultarvode, axel och propeller gick på ca 4.000 kr och med det i åtanke känns det inte lika positivt.

En snikvariant på propellerbyte är ju att bara byta propellern och skaffa en specialkil som är bred där den sitter i axeln och smal mot den nya propellern. Jag provade aldrig, men på bilderna jag tog på nya och gamla axelkonan förefaller det vara samma vinkel. Det tycks bara vara kilspåret som är annorlunda. Då skulle kostnaden stannat på under 2.000 kr.

Återstår att se om den nya propellern bromsar märkbart mer vid segling.



*Nya propellern före och efter monteringen.*



**Marieholms 20:an**  
medlemsblad för  
**Marieholm 20**  
eskadern  
c/o Göran Falke  
Ängsvägen 3  
429 31 Kullavik  
Postgiro 159 35 30-7