



MARIEHOLM 20:AN

Medlemsblad för Marieholm 20 Eskadern Nr 69 December 2017 Årgång 19



På Gullmarn

skulle stängas var alltid frågan: var är Lilleputt?

4. Willy och Gunnel Nilsson i 773 Anna II
5. Steve Dempe och Bertil Ahlstrand i 28 Röde Orm
6. Janne Fredriksson i 706 Nuggla
7. Inge och Ingela Berndtsson i 896 Ingrid
8. Björn Helgesson i 479 Passaross
9. Leif Hjerpe i 437 Teresia
10. Göran, Lars och Sebastian Falke i 629 Ellen
11. Ulf Johansson och Bosse Olsson i 563 Britta
12. Gunnar Grimby i 243 Sea Horse

Lars Nordström i 442 Gallmåven fick bryta p.g.a. fallbrott men med gemensamma krafter från övriga i Eskadern fixades Lars fall vid natthamnen på Malmön.

Samtliga foton: Kent Mattsson

Janne

Årets VM (Västkostmästerskapen)...

...för Marieholm 20 genomfördes under Eskaderseglingen, 14 juni 2017.

Årets tappra deltagare samlades på redan utanför Lysekil. Banans sträckning var med start från en linje mellan Kent Mattssons Rånäsjuvle den blåa Suecia och fyren Släggabåden och tillbaks efter rundning av skäret Gråben i motsols varv vid inloppet till Skaftöräna.

I en stilla läns drog startfältet sakta iväg mot Gråben.

Efter rundning av Gråben ökade vinden en aning och det blev att kryssa tillbaka till Släggabåden.

Årets vinnare blev Lars Pamp i 383 Pampita. Lars som tog sin första inteckning i Eskaderns vandringspris är en styv seglare och segrade aningen innan Mats Jardin i 1040 Lisa som blev en stark tvåa med två inteckningar sedan tidigare i priset.

God trea blev Birger Wahlman i 115 Lilleputt. Birger deltog för första gången och visade stora färdigheter i seglingens ädla konst. Lilleputt? namnet på Birgers båt blev till när han efter köp av båten i Västervik gick Göta kanal för att ta hem båten till Ångeviken på Tjörn. I slussarna kom han alltid sist fram till slussen. Sällskapet som följdes åt i slussarna hade betydligt större båtar än Birger men alla väntades alltid in. Innan slussportarna



Starten

Vi har glädjen att under perioden oktober - november 2017 hälsa följande medlemmar välkomna:

Mats och Marika Wennermark, Mölndal samt Jan Upners, Höganäs.



Vid periodens slut var antalet medlemmar: 223 st.

Willy Nilsson

Registeransvarig

OBS - Senast 28/2 ska medlemsavgiften för 2018 vara betald!

Lars Pamp går i mål



ARTIKELSERIE Del 1: Med dieselmotorn i fokus.

I denna första artikel ska vi belysa vikten av underhåll av den originalmonterade motorn (oftast Volvo Penta) i din MS- eller AC-20. Allt för att i det längsta undvika haveri och byte.

Underhåll av en dieselmotor inskränker sig ej enbart till konserveringen på hösten. Det är en hel del att göra och se till både vår och sommar.

Man kan tycka att föreskrifterna i motorns handbok är lätt överdrivna och i vissa fall är det så men oftast är det bäst att följa tillverkarens råd. Utöver handboken vill vi rekommendera följande:

Åtgärder före start:

Kontroll av oljenivåer.

Kontroll av kylvätskenivå (om indirekt kylning är monterad).

Öppna kylvattenintag och bränslekran(ar).

Slut strömmen med batterifrånskiljaren.

Start av motor med dynastart:

Fäll upp spaken för dekompression.

Om nödvändigt; aktivera köldstartanordning enligt handboken.

Slå på "tändningen".

Tryck ned startknappen och låt motorn snurra några varv, medan motorn snurrar; fäll ned dekompressionshandtaget och motorn ska starta. *Detta förfarande skönar dynastart och batteri väsentligt.*

Åtgärder efter körning:

Kontroll av oljenivåer.

Stäng kylvattenintag och bränslekran(ar).

Bryt strömmen med batterifrånskiljaren.

VIKTIGT: Om din dieselmotor ej startar på andra försöket MÅSTE bottenkranen stängas. Annars fylls avgassystemet med vatten som till slut kommer att rinna in i motorns cylinder med motorhaveri som följd. Måste man hålla på med upprepade startförsök rekommenderas att leda vattnet överbord istället för till avgasröret.

Periodiskt underhåll

Konservering av sjövattnkyld motor:

Lossa kylvattenslangen vid intaget. Led slangen till en hink med färskvatten. Kör motorn varm med färskvatten. Öppna avtappningen på motorn lite så saltvatten kan rinna ut. När motorn är varm, stanna den och i hinken blandar man till en 50%-ig glykolblandning, ca 4-5 liter. Starta

motorn igen och låt motorn suga i sej blandningen. Kontrollera att det verkligen är glykol i motorblocket genom att öppna avtappningskranen igen, kontrollera att det är glykolblandning som kommer ur avgasröret också. Har du inte tid att köra motorn varm kan du alltid demontera termostaten, då får du in glykolblandningen in i motorns kylkanaler ändå.

Konservering av indirekt kyld motor:

Som ovan, men motorn behöver inte bli så varm att termostaten öppnar och givetvis öppnar man inga avtappningskranar.

Tag ur impellern efter torrsättningen och smörj in den med ett tunnt lager silikon-fett. En välskött impeller håller 2-8 år. Byt om det blivit sprickor vid vingarnas bas.

Kom-i-håg: Har du en kulventil som bottenventil måste den stå halvöppen för att inte frysa sönder.

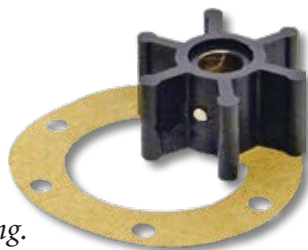
Byte av motorolja: Motorolja och filter byts varje höst efter varmkörning. Kör motorn ordentligt varm. Använd en handpump eller en elektrisk oljebytare och sug upp den gamla oljan. Spill ingen smörj- eller dieselolja på gummikuddarna om du inte vill byta dem i förtid.

Byte av olja i backslaget: På motorer med RB-backslag (tvåspaksreglage) är det extra viktigt att byta varje år då dessa motorer har samma olja i backslaget som i motorn. Gråaktig olja byts snarast. Alla MD1A och en del MD1B har RB-backslag och då är det samma olja i backslaget som i motorn. På övriga räcker vartannat år. Men kolla oljenivån några gånger under säsongen. Gråaktig olja byts snarast.

Oljesorter: Använd vilken god motorolja av mineraltyp för dieselmotorer som helst. Viskositet 20W/40 eller 20W/50 med



Vattenavskiljande för-filter med dränering i botten.



Impeller med packning.



En 20W/50-olja är i grunden en 20-olja som med hjälp av tillsatser ges 50-oljans smörjande egenskaper vid höga temperaturer. Med en tunnare olja, exv 10W/30, kan oljepumpen få svårt att suga upp oljan. Volvo Penta har också en rak 20-olja.

API Service CD som lägsta API-klassning. En del moderna backslag använder olja för automatiska bilväxellådor (ATF), följ alltid fabrikantens rekommendationer.

Bränslesystem: Montera ett vattenavskiljande för-filter nära bränsletanken och byt detta filter varje år. Fin-filtret som är monterat på motorn kan då bytas mera sällan; vart 3-4 år. Dränera ur bottenfats och vatten ur bränsletanken ett par gånger per säsong. Ha tanken helt full eller tom vintertid.

Insprutare: Vart 3:e till 5:e år, beroende på gångtid, lämnas insprutaren till en dieselverkstad för provtryckning och justering.

Bränslet: Försök att tanka bränsle fritt från RME (RapsMetylEster) för att minska risken med dieselmikrober.

Viktigt om RB-backslag: Backslaget arbetar med konor som av propellertrycket, via propelleraxeln, trycks i varandra. Det är därför *mycket* viktigt att propelleraxeln löper lätt i axiell led. Det är även *lika viktigt* att inte växelvajern eller spaken kärvar. Då kanske inte konorna går i fullt ingrepp utan slirar lite. Efter ett kort tag är konorna utslitna.

RB=ReduktionsBackslag=Tvåspaksreglage. **MS=MonoShift=**Enspaksreglage. Det är omöjligt att ha enspaksreglage om man har RB-backslag.

Luftfiltret sköts enligt handboken.

Batteri och elsystem: Koppla på hösten bort båda kabelskorna från batteriet som torkas rent och laddas. Är det fullladdat kan det övervintra i båten. Smörj in poler och kabelskor med polskyddsfett. Spreja övriga el-anslutningar med sprejolja. Kontrollera alla kabelskor med avseende på skador och oxid. Byt det som inte är 100% bra. **Max 60Ah batteri om du har dynastart!**



Startkretsen ska omgående förses med en högkvalitativ batterifrånskiljare på plusledningen, så nära batteriet som är praktiskt möjligt men ändå lättåtkomligt. Vill man ytterligare höja säkerhetsnivån monterar man en 400A säkring mellan batterifrånskiljaren och batteriets pluspol.

Claes

Besök hos Seldéns Mast i Göteborg.

Tydligt var att många väntat på 17 oktober med tanke på antalet medlemmar som samlats till detta Tekniska Möte där ett trettiotal vetgiriga medlemmar deltog.



Bertil Thörner och Andreas Landahl från Seldéns tog vänligt emot oss och Bertil guidade oss genom de olika stadierna av mast- och riggtillverkning.

Första stationen var plocklagret för mast och riggtillverkningen. Detta var ett ymnighetshorn av allehanda beslag som kan monteras på mast, bom och rigg. Bara för riggbyggarna att hämta vad som behövs.



Sedan tog vi en kort promenad över gården till mastverkstaden. Här möttes vi av ett mastlager av astronomiska proportioner. Mast- och bomprofiler från SAPA låg staplade till ett formligt berg.

Profilerna från Svenska SAPA transporterats till Belgien för anodisering för att sedan hitta tillbaka till Sverige och Seldéns.

I hallen hittade vi även den specialbyggda, 20 m långa, CNC-fräsmaskinen. Maskinen borrar och fräser hål för allehanda beslag på mastämnen. Mycket imponerande!



Man arbetar med mycket små toleranser med tanke på masternas storlek.

Efter att vi fått mycket information till livs var det så dags att traska vidare till riggverkstaden.

Här monteras inte bara beslag från plocklagret utan här pressas även vajerbeslag i rejäla dimensioner.



Seldéns äger flera varumärken. Ett exempel är Hasselfors vantskruvar som då naturligtvis också är det som monteras.

I verkstaden byggs allt för hand. Frästa och borrarade hål i mast och bom gradas och slipas. Man pop-nitar fast de flesta beslag men skruvförband förekommer också.

Man kan hantera master upp till 20 m längd utan skarv. Hanse och Bavaria är stora kunder för Seldéns.

Nu var det dags för välbehövligt fika som klubbmästaren Lars Nordström ordnat.

Efter fikat hade vi en sittning i hörnsalen där vi fick mycket och intressant information av både Andreas och Bertil. Seldén äger, som tidigare nämnts, flera varumärken. Ytterligare två är Proctor och Furlex. Alla är välkända märken med det bästa rykte.

Seldéns är verksamma inom tre huvudområden; Jollar, Kölbåtar och Yachts.

I Sverige har Seldéns, som grundades på tidigt 60-tal, ca 215 anställda där de flesta faktiskt är aktiva seglare och man

omsätter 250-300 miljoner kr.

Huvudmarknaden är Tyskland, Frankrike, USA och Kina.

Alla huvudfaciliteter ligger i Sverige; Göteborg och Svartån. Man har också en fabrik i England för i huvudsak mast och bom av kolfiber samt för jolleprodukter.

Sedan 1997 har man en fabrik i Charlestown för USA-marknaden

År 2000 grundade man också en fabrik i Holland och man har en fabrik i Frankrike sedan 2007.

Man har även en fabrik i Hong-Kong huvudsakligen för däcksutrustning och Furlex. I Danmark har man ett mindre kontor med tillhörande verkstad.

Seldéns har ca 50% av världsmarknaden. Av denna andel fördelar sig 20% i skandinavien och 80% i resten av världen. Seldéns är ojämförligt störst på master. De två närmaste konkurrenterna har 20% vardera av världsmarknaden och 10% hamnar hos några små företag.

Företaget ägs av de anställda med olika stora andelar.

Vi bjöds också på praktiska tips vid exempelvis avriggning. Viktigt är att syna alla beslag, infästningar, vajer, pressningar och själva mastprofilen. Man räknar med en livslängd på 20.000 sjömil.

För att få rätt spänning på riggen kan man använda "tumstocksmetoden". Förutsätter att man har en prima, 2 m lång, tumstock. Man börjar med att tejpa eltejp runt vajern precis 2 m från pressningen. När riggen är rätt ansatt ska dessa 2 m ha ökat med 2 mm. Då är vajrarna ansatta med 10% av brottlasten.

Vi förevisades även filmer med tips kring bl.a. inrullbar gennaker.

Tiden rusar iväg när man har roligt och nu var det dags att tacka för oss och gå hem.

Tack Bertil och Andreas för ert engagemang, för all intressant information och för tipsboken vi alla fick.



Claes



Tankar i sittbrunnen



Kommer ni ihåg melodin: Minns i november den ljuva september...grå är november men ljus är september...mörk är december men ljuv är september... nu senast hörde jag den med Olle Ljungström på Youtube.

Tänk en solig septemberdag med 16 grader både i luft och vatten, inte ett segel annat än ditt eget, frisk västlig vind på 5-7 m/s och på samma kryssbög i en och halvannan timma är du ute vid Hamneskär för att hälsa på Pater Noster, stagvända för att i en god slör ta dig tillbaka till inloppet till Skärhamn, **ljuva september**. Det blev även några sköna kortare turer med flocksegling i oktober.

Grå och kall är november, sista veckan för upptag enligt hamnkaptens var v. 44 missad med några dagar, då jag råkade ut för en trafikolycka med lite små blesyrer, så det blev istället upptag av Nuggla vid stenkajen invid monumentet "De seglade för Tjörn". Nu i november väntar Nuggla att få boa in sig inför vintern, men vänta nu, jag har ju en båt till på tomten; det "fädda" renoveringsobjektet "Blue Peter" som lyftes upp i september, motorn är nu losstagen i båten, kablar och propelleraxel är fränkopplade och med en styv kranförare som "Båt Janne" som just lyft Nuggla och som kör de flesta båtar på Tjörn går det geschwindt att lyfta ur MD6:an ur "Blue Peter" och in i garaget.

Mörk är december, nu väntar vinterns motormys. Jag återkommer med rapporter om renoveringen. När decembers kyla

och mörker smyger sig på längtar jag redan efter våren, våren 2018 då det är dags att fira Marieholm 20 Eskaderns 20-åriga jubileum. Tänk dig två grånade "gubbar" som en septembernatt 1997 under kryssarklubbens 24-timmarssegling sittandes i sittbrunnen i en Forjus 31:a undrade - vad gör vi här när vi istället kan segla i våra "Marieholmare" Detta blev upptakten för Göran Falke och Steve Dempe som genom diverse agerande för att leta reda på andra Marieholm 20 ägare, bildade Marieholm 20 Eskadern tillsammans med Esbjörn Vannerus, Stig Egnell och Olle Larsson en aprilkväll 1998.

Det har snart gått 20 år från fem medlemmar 1998 till 223 i slutet av 2017 och Eskadern är i allra högsta grad en aktiv och levande förening. Ett av styrelsens uppdrag är att jobba för hur vi på bästa sätt tar hand om en Marieholm 20 och då även i en framtid? Men även jobba för våra medlemmars välbefinnande i föreningen genom att verka för trevnad, kunnande och kunskapsörst om båten.

Om nu föreningen är 20 år så är många av våra båtar minst det dubbla, några med trötta motorer, sliten gelcoat och riggar som kanske har sett sina bästa dagar får vi kavla upp de berömda skjortärmarna och tillsammans ta oss an den gemensamma frågeställningen: Hur tar vi Marieholm 20 in i nästa halvsekel. Vi prövar att släppa loss alla goda idéer för att få båten till den kultbåt som den är för oss, men även för kommande ägare som ännu inte har fattat storheten med just en Marieholmare. I detta nummer börjar vi med att ge lite motortips och tematräffen i februari gör vi, till av många medlemmar önskat, ett motorseminarium. Goda decemberhälsningar till alla med hopp om en **God Jul och ett Gott nytt år** och att jubileumsåret 2018 blir ett mycket aktivt år. Vi flaggar redan nu för jubiléet och återkommer med en inbjudan till planerad jubileumsfest i maj 2018.

Janne Fredriksson

Material till tidningen och hemsidan

Vi tar tacksamt emot alla text- och bildbidrag för vidare publicering i **Marieholm 20:an** samt på vår hemsida: marieholm20.com. Vi är nu 214 medlemmar men på hemsidan finns bara 67 av medlemmarnas båtar med. **Vi uppmanar alla som inte har sin båt med att sända in ett foto för publicering!**

Mejla bilden till webmaster. Ange ditt och båtens namn samt segelnummer. Webmaster Agneta: edeni@bredband2.com

För material till tidningen: Kontakta redaktören på tel. 070-630 86 33 eller via e-post: claes.andersson@telia.com

Frågor & Svar

Min motor i AC20:an är en MD1B. Den startar snällt och ger säkert ungefär samma kraft som när den var ny.

Problemet är att det blir vatten blandat med olja i kölsvinet när jag kör. Jag kan inte avgöra var det kommer ifrån men undrar så klart:

Är det något allvarligt eller bara sånt som man "kan förvänta sig" av en så gammal motor? Och även vad man kan göra åt det för att den ska gå torrt.

Ake

Det är INTE normalt med det du beskriver. Det är ett tecken på att något är fel och det felet kan bli ännu värre och dyrt.

När det gäller oljan kan liite oljeläckage från motorn tolereras.

Beträffande vattnet är det inte ovanligt att det läcker i propelleraxelns tätning under motorgång.

Kolla upp alla gummislangar. De ska vara som nya, om inte; byt. Det är förhållandevis billigt och enkelt. Läckage vid vattenpumpen är inte ovanligt.

På en MS20 med MD1B hade jag loss "avgaslimpan" där rosten hade gröpt ur så mycket att saltvatten sipprade fram när motorn gick. Löstes **provisoriskt** genom att blåstra rent och lägga på Plastic Paddings "Chemical Metal". En mera permanent reparation kan vara att sprutmetallisera skadade ställen och sedan slipa plant.

Claes

Vinterns och vårens aktiviteter

Temamötet är planerat till vecka 6 i februari och kommer att handla om dieselmotorn.

För detaljer: se separata kallelser.

Om du vill ha en ny fräsch vimpel är det hög tid att beställa inför kommande säsong. Mejla till bj.he@telia.com

Vinnaren i årets bildtävling blev...

...Ove Albertsson som fotograferat en fin bild på sin S20. Bilden återfinns på månaden September i almanackan. Vi gratulerar Ove som kommer att få ett pris tillsänt sig.