

RB 111-Seglare

Medlemsblad nr 28, November 2008

ORDFÖRANDE HAR ORDET

Nu är det rätt tid att se fram emot nästa säsong. Besättningen på Poseidon är lite stärkta av seglingsresultaten under senare delen av säsongen – men också oroligt frågande inför vad vi upplevde av skadad skärgårdsmiljö under juli och augusti.

Den algblomning och algdöd som vi mötte under högsommaren har växt till ett problem som är på väg att skada båtlivet på ostkusten. Att ta sig fram i, eller ligga förtöjd i en gräslig soppa är inte lustbetonat så som vistelse i vackra skärgårdar eller kusthamnar bör vara.

Samtalsämnet i hamnar berörde oundvikligen var algstråken fanns och vilka skärgårdar som var drabbade. Vi avstod från favoritmål som Svenska Högarna och Nassa-skärgårdarna i norr på grund av de rapporter vi fick. – De södra skärgårdarna var redan helt borträknade. Båtar med barn, hundar och badsugna besättningar hade en gemensam fråga – var fanns rena vatten? En klubbkamrat flydde från Ingmarsö, långt in i skärgården, på grund av alger.

Kvar tycktes återstå Norra mellanskärgården från Blidö och uppåt, Simpnäs innanför Arholma. Men även norr om Arholma, mot Grisslehamn, fanns algförorenat vatten. Säkert fanns det också vikar och lästränder som inte var drabbade. T.ex. Norröra, Hallskär och Rödlöga vid lämpliga vindförhållanden.

Det är tråkiga slutsatser som måste prövas. Den enklaste är att ett vattenfilter till motorns kylsystem måste installeras. Till de mer smärtsamma hör att de södra skärgårdarna bara kan betraktas som algsäkra före midsommar. Att seglingssester måste förläggas norrut under högsäsong. Att båtlivet med miljöförstöringen riskerar att mista



sin attraktivitet och att detta skadar möjligheterna att bygga en levande skärgård. Att båtproducenter möter minskad efterfrågan.

Föreningen är en rikstäckande allmännyttig ideell förening med ändamål:

- att främja intresset för och segling med RB 111,
- att utgöra en samlings- och kontaktpunkt för alla som är intresserade av RB 111,
- att höja intresset för sjön och segelsporten med idrottsligt och ideellt ansvar,
- samt att verka för ett gott kamrat- och sjömanskap.

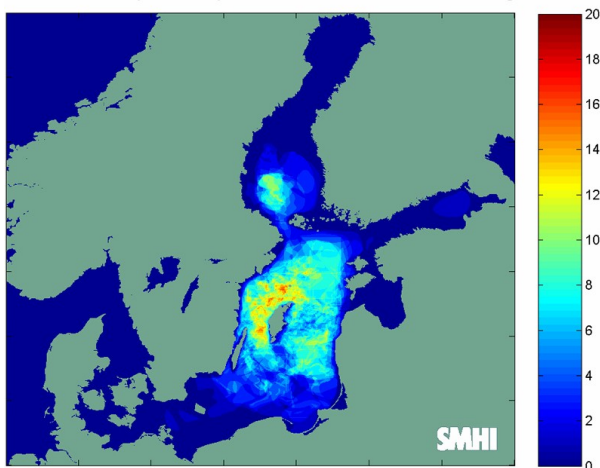
Innehåll

- Ordförande har ordet
- BälgbYTE.
- Kappseglingsresultat
- Dieselvarning
- Matrikel

Besök gärna vår hemsida för mer information.

<http://www.ernefors.com/RB111/>

Number of days with cyanobacteria observations during 2008



Källa SMHI

http://www.smhi.se/content/1/c6/03/70/08/pictures/algdagar_2008_800.jpg. En annan bra länk är http://www.ab.lst.se/templates/Proj_Page_8941.asp

Vår styrelse har diskuterat situationen. Vi är ense i problembeskrivningen – men vad som kan och bör göras är inte lika lätt att formulera. Bland annat finns en vilja att fästa en offentlig uppmärksamhet på problemen.

Det finns tankar i styrelsen – som inte har givits konkret form – att pröva om det nästa sommar går att få massmedias uppmärksamhet kring en samlad aktion tillsammans med andra båtorganisationer, Vår grundinställning är krav på att skyndsamma åtgärder måste inledas omedelbart och att hotet mot våra kusters omistliga värden ska skyddas nu – även om de synbara resultaten dröjer.

Välkommen med dina synpunkter, erfarenheter och förslag!

Hans Holmqvist
Ordf.

BÄLGBYTE

Bakgrund

I år har Solaster läckt lite vatten ner i kölsvinet. Skepparen trodde det var vatten från sötvattentanken som läckte. Solaster har två sötvattentankar varav en är belägen under akterkojen på babord sida.

Vid Grödinge Båtklubbs KM-seglingar larmade kylningen, men eftersom vi bara skulle utanför bryggnocken för att sätta segel så lät vi det bero. Samma sak händer när vi seglar till vårt som-

marställe för att lägga upp dynor och segel inför vintern. På väg tillbaka till klubben för att ta upp båten gick det inte längre, jag måste koppla förbi sötvattenkylningen för att få sjövattekylning i stället.

Med båten väl uppe på land undersökte jag vad som var fel. Det visade sig vara flera fel:

1) Den inre bälgen hade spruckit och hade en reva på ca: 5 cm. 2) Sötvattenkylningen hade sjögräs i sig som täppte till kanalerna och därför reducerade kylningen till ett minimum. 3) Vakuumentilen var trasig och läckte och därför var det vatten i kölsvinet och att bälglarmet satte igång. Det var två larm samtidigt som ljud, dels kylningen, dels bälglarmet. Vatten från vakuumentilen hade runnit ner på den inre bälgen som var trasig så att vatten kunde tränga ner mellan den inre och yttre bälgen och därmed starta larmet.

Separering av motor & S-drev

För att komma åt bälgarna (de är 2st en inre och en yttre) måste motor och S-drev skiljas på. Demonteringen började med att tömma sötvattenkylningen på vatten och att stänga av dieseltillförseln, sedan koppla bort batterierna och lossa alla elkablar. Alla reglage kopplades bort och lades åt sidan på stickkojen.

När allt detta är gjort så börjar separeringen av motor och S-drevet. Låt gummiupphängningarna sitta kvar på motorn så slipper man lyfta så högt.

För att kunna lyfta och dra ut motorn från S-drevet använde jag två stycken regler och ett rep. Den ena regeln lade jag tvärs över glidskenorna för nedgångsluckan med ett sling av rep som var anpassat till höjden för sittbrunnsduren. Den andra regeln trädde jag in i slinget så att den placerades ca: 10cm framför motorn och knöt fast ena änden i motorns lyftögla. Andra änden användes som hävstång för att lyfta motorn och dra den ur axeln som förbinder motor och S-drev. Väl ute med motorn, så är jag så lyckligt lottad att jag har tillgång till lyftkran för att få ner motorn i bilen för hemtransport och genomgång. Kvar sitter S-drevet i ensamt majestät.

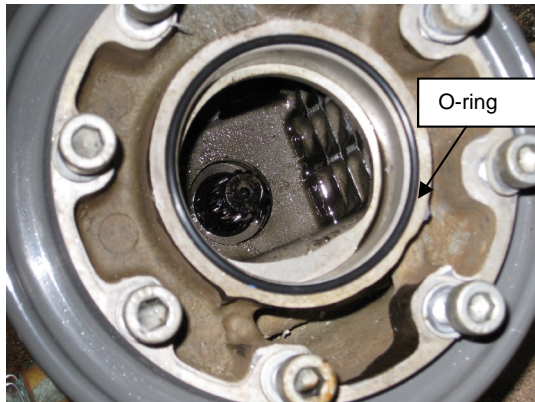
Borttagning av S-drev

De åtta bultarna som håller S-drevet mot skrovet lossas och tas bort. På Solaster är bakväggen i motorrummet fastplastat och måste tas bort för att kunna luta S-drevet akter ut så att propelleraxeln kan komma igenom skrovhålet.

Dessutom står startbatteriet bakom S-drevet och måste lyftas bort. Innan jag lyfte ur S-drevet tog jag bort gummiskyddet som sitter under båten och runt S-drevet, dels för att det var murket och dels för att se bättre. Denna gummibit skall man inte byta om det inte är nödvändigt. Det kan vara svårt att få upp S-drevet utan att skada den. Om den behöver bytas så kostar den 850:- idag, så det är väl värt att försöka att undvika att skada den. Därefter var det dags att göra lyftet och det gick ganska smidigt trots obekvämlig arbetsställning. S-drevet lyftes in i verkstaden på klubben för genomgång och byte av bälga.

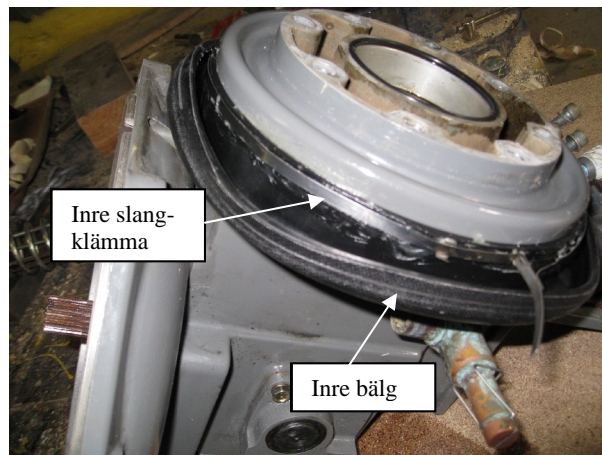
Bälgbbyte

S-drevet tömdes på olja och torkades rent. Därefter började demonteringen genom att separera backslag och själva svärdet, som hålls ihop av åtta bultar, och då blir den yttre bälgen fri. Tap-pa inte bort den skarvdel som sammanför axlarna mellan svärdet och backslaget. Sedan lossas de bägge stora slangklämmor som håller den inre bälgen mot backslaget och stödcransen. Dessa slangklämmor kan vara idé att byta om de är original och inte skruvmanövrerade. Det finns en O-ring för oljetätning som sitter mellan backslag och svärdet som bör bytas.

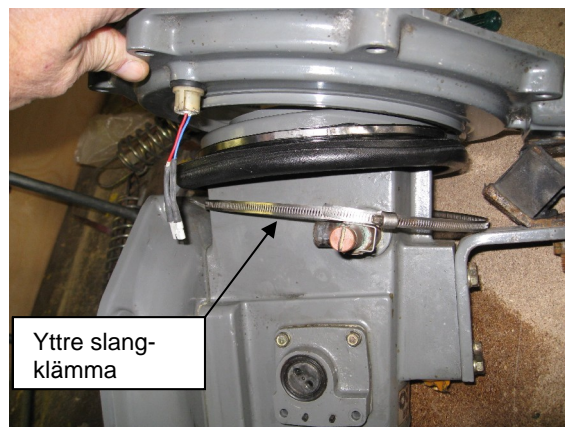


Vid genomgång av de bägge bälgarna fann jag att den inre inte var helt säkrad av slangklämman som sitter mot den yttre bälgen. Hade den yttre gått sönder kunde vatten ha trängt in i motortrummet även om den inre bälgen varit hel, vilket den inte var i det här fallet. På den yttre bälgen fanns inga fel eller ålderstecken så som ytsprickor eller hårdhet trots 25 års ålder och därför beslöt jag att inte byta den. Däremot måste den inre bytas, kostnad idag är 2000:- + moms.

När man byter den inre bälgen monteras den innersta slangklämman först.

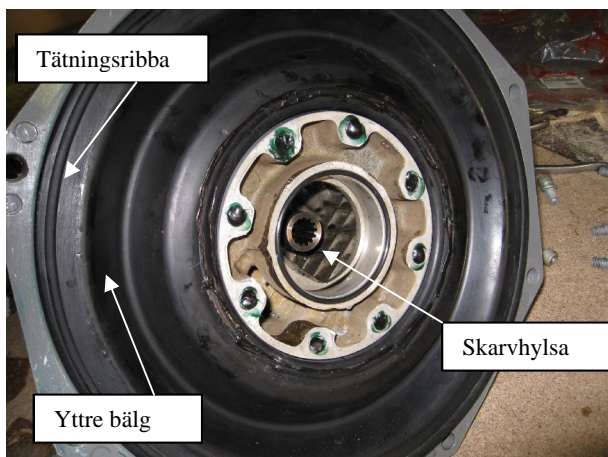


Det är viktigt att se till att slangklämman täcker hela bälgens kant och faller in i falsen på backslaget. Därefter monteras stödcransen med sin slangklämma som är vänd in mot motorrummet. Stryk gärna lite SIKA eller Permatex på anläggningsytorna för att säkra tätningen.



Om man återanvänder den yttre bälgen, var noga med att kontrollera att det inte finns några micro-sprickor i gummit och att tätningsribban är utan skador. Nu kan den yttre bälgen läggas på plats och den inre ringen bestyrkas med SIKA eller Permatex på anläggningsytan som skall läggas mot svärdet. Glöm inte att montera den nya O-ringen på backslaget för oljetätningen innan du monterar ihop svärdet och backslaget.

Se till att den lilla skarvhylsan som förbinder axlarna mellan svärdet och backslaget sitter på plats, antingen på svärdet eller på backslaget innan ihopmonteringen sker. Passa in svärdet mot backslaget medan du samtidigt vrider på propelleraxeln för att underlätta sammanfogningen.



När väl axlarna är sammanförda monteras de åtta bultarna tillbaka efter att först smorts in med SIKA eller Permatex för att hindra vatten att komma in i gängorna.

Därefter kan S-drevet monteras tillbaka i båten och det rekommenderas att smeta på lite SIKA eller Permatex på bälgens anläggningsyta mot skrovsätet. Innan återmonteringen kontrollera att det inte finns några grova repor på skrovsätets anläggningsyta. Det är lätt att skada anläggningsytan när man lyfter ur drevet respektive sätter tillbaka det på grund av att det är trångt när man gör lyften.

Vattenintaget/vakuumentil

En liten parentes, jag passade på att byta kranen för vattenintaget till en kulventil. Det är betydligt lättare att se om den är stängd eller inte. Dessutom är den även lättare att manövrera.



Eftersom vakuumentilen var trasig och läckte så var det dags att byta den också. Den nya av märket Martec är helt i plast och rekommenderades Sjöbergs marin (agent för Yanmar). De har helt gått över till denna typ av vakuumentil sedan ett par år tillbaka och inte haft några reklamationer.



Återmontage av motor

Efter att tvättat av motorn och gått igenom den med byte av olja, oljefilter och ventilkåpens luftslang till insuget lyftes motorn tillbaka ombord.



Återigen användes samma process som vid urllyftet. Den ena regeln lade jag tvärs över glidskenorna för nedgångsluckan med ett sling av rep som var anpassat till höjden för sittbunnsdurken. Den andra regeln trädde jag in i slinget så att den placerades ca: 10cm framför motorn och knöt fast ena änden i motorns lyftögla. Andra änden användes som hävstång för att lyfta motorn och skjuta den in mot axeln som förbinder motor och S-drev. Eftersom det kan vara svårt att ensam få "splicen" att glida in, så kan det vara bra att ha en person som sakta vrider propelleraxeln under båten samtidigt som du skjuter motorn mot S-drevet. Nu återstår koppling av alla slangar, påfyllning av kylvätska (50 % vatten och 50 % glykol). Sedan är det frampumpning av diesel och återmontage av alla kablar. Utan fara tål motorn att testköras några sekunder för att pumpa fram kylvätskan och oljan till alla utrymmen. Därefter kan man behöva fylla på med kylvätska och olja. //Hans Eriksson/Solaster

Kappseglings resultat 2008

Klassmästerskapet 20/9 2008

Båt	Skeppare	Placering
Poseidon S41	Hans Holmqvist	1
Cavella S24	Reidar Stolt	2
Sofie S49	Lars Ericson	3
Timjan S17	Lars Rosenberg, Thomas B	4
Amone S31	Mats Wikström	5
Svartörn S34	Torgny Hållstrand	6

Grattis till Hans Holmqvist med gästen Anne som tog hem årets KM!

I år var vi tillbaka i Mälaren igen, och med bas på Slandö kalv som har en utmärkt hamn och en jättefin klubbstuga.

Strålande väder i sena September. Lite väl stilla och lugnt visade det sig, seglingen på ca 10.5 nm tog 3.5 timmar. Tre båtar gick över startlinjen exakt på startskottet, Cavella i lä, Poseidon mitt emellan och Sofie i lovart. Det blåste 1 till 2 m/s och här avgjorde kanske Poseidons rigg med raka spridare seglingen, man kunde säga förstaget för fylligare fockform bättre än Cavella och Sofie med svepta spridare. Efter rundningen vid Varnebykären drog Poseidon i väg ordentligt och rundade röda pricken vid Gåsholm 20 min före Sofie som låg trea. Nu kom en plattläns på 2 nm, det blev en långgrandig historia på ca en timme. Båtarna bakifrån kom betydligt närmare med den något ökande vinden, men tvåan och trean hade också knappat in lite på Poseidon. Timjan hade tagit in ordentligt från sin försenade start och låg 4:a.

Efter rundningen vid Björkö lera fick vi en fin slör och farten kom upp i 4.5 knop. Efter Bornhuvud kryss upp mot Midsommargrund och

därefter finalsträckan, en halvvindebog där besättningen på Poseidon mot slutet fick höra det alltmer ökande porlande och brusande ljudet från Cavellas och Sofies bogvatten. Ledningen på 20 min hade reducerats till kanske 1 min vid målgången, det blev riktigt spännande och tätt.

Som vanligt hade några deltagare lättat sina båtar och på piren på Slandö byggdes upp en ordentlig hög med bl.a. bränsledunkar, blöta linor, extraankare mm.

Ska man ligga i topp i entypssegling så gäller det att vara fokuserad! Jämför Volvo Ocean Race båtarna som väger 14 ton men där man jagar det sista onödiga grammet. Besättningen får ha med sig en liten påse med personliga grejor, typ ett par kalsonger som byts när man seglat halvvägs till Kapstaden, efter två veckor!



Målgång

Efter målgång visade den nye styrelsemedlemmen med klubbmästaransvar Lars Rosenberg på Timjan att han har tagit sitt uppdrag på allvar, upp ur båten kom besättningen med Skumpa och härliga melonklyftor med parmaskinka och annat tilltugg. Mycket ljug och bort-förklaringar blev det, tiden drog iväg snabbt och det blev dags för att njuta av bastubad i den fina bastun med utsikt över Södra Björkfjärden. Grillen kom igång långt efter mörkrets inbrott men vi satt ute i brasans sken och njöt vår middag. Senare flyttade vi in i klubbstugan och kvällen blev sen innan vi drog oss ner i båtarna.

-Lars E, Sofie

RB111 CUP 2008 slutresultat

Båt	Skeppare	Segling	Datum	Placering/antal båtar	Poäng	Summa, Akkumulerad
Amone S31	Mats Wikström	RB111 KM	20/9	5/6	0.37	0.37
Cavella S24, Bromma	Reidar Stolt	Primörköret etapp 1	6/6	1/8	1.08	1.08
		RB111 KM	20/9	2/6	0.87	1.95
Sofie S 49, Bromma	Lars Ericson	Primörköret etapp 1	6/6	4/8	0.70	0.70
		EBK KM	30/8	7/15	0.73	1.43
		EBK Torsdagssegling	4/9	7/10	0.50	1.93
		Frostrace KBS	13/9	3/14	0.99	2.92
		RB111 KM	20/9	3/6	0.70	3.62
Solaster S18, Grödinge	Hans Eriksson	Arkholmen Race	23/8	4/21	1.00	1.00
		GBK KM	13/9	1/18	1.14	2.14
Poseidon S 41, Ekerö	Hans Holmqvist	EBK Torsdagssegling	28/8	5/8	0.58	0.58
		EBK KM	30/8	8/15	0.67	1.25
		EBK Torsdagssegling	4/9	4/10	0.80	2.05
		RB111 KM	20/9	1/6	1.03	3.08
		EBK Avslutn. Segl.	27/9	3/5	0.60	3.68
Svartörn S 34, Bromma	Torgny Hållstrand	RB111 KM	20/9	6/6	0.20	0.2
Timjan S 17, Bullandö	Lars Rosenberg, Thomas B	RB111 KM	20/9	4/6	0.53	0.53
		Skaten Race	?	3/8	0.83	1.36

7 båtar har rapporterat sina resultat.

Vinnare av RB111 Cupen och vandringspriset Annes och Birgittas Cup, Briggenblocket instiftat 2004 blev alltså Poseidon, S41 Skeppare Hans Holmqvist. Det skilde 0.06 poäng till tvåan Sofie S49!
3:a Solaster, S18, 4:a Cavella S24, 5:a Timjan S17, 6:a Amone S31 och 7:a Svartörn S34.

Vinnarpokalen togs även detta år hem av Solaster, S18, Skeppare Hans Eriksson med en förstaplacering i ett race med 18 anmälda båtar. Grattis!

Vinnarna gratuleras hjärtligt.

Speciellt roligt att Solaster S18 fortsätter att hålla hög nivå i de stora sammanhangen. Vinnarpokalen fortsätter att pryda bokhyllan i Salem under 2009.

-Lars E, Sofie

Dieselvarning!

Nu kan vi ha ett nytt problem att tackla. Under säsongen 2009 riskerar vi att drabbas av dieselbakterier som lever i tanken. Problemet kommer antagligen att nå sin pik under 2009 eftersom det är ett ganska nytt tema. Den nya dieseln med tillsatser av bl.a. rapsolja kom ut på marknaden först 2008 och då även till sjömackarna. Eftersom många har tankat den nya dieseln under den gångna säsongen så finns risk att bakterierna hunnit växa till sig under kommande vår och sommar. Det finns exempel på att bakterierna har växt till sig till en storlek på över 10 cm i en reservdunk under en säsong och detta kan även ske i båttanken.

Därför vill vi inom RB111-seglarna varna för det kommande problemet så att åtgärder kan sättas in före kommande säsong.

Vi vill rekommendera alla som ännu inte rengjort sina dieseltankar att göra det. På grund av konstruktionen på tankarna är det, för många, inte alldeles lätt. Många saknar en tömningskran som sitter på lägsta punkten på tanken. Det kan också vara svårt att få ut all förorening på grund av dess storlek, form och åtkomlighet. Därför kanske tanken måste monteras bort för att möjliggöra rengöring. Då kan uppfinningsrikedomen komma till nytta, med sughävertar eller pumpar kan man tömma tanken i dunkar. Sedan renas bränslet genom ett filter innan man pumpar tillbaka det i tanken. Man får inte glömma att kolla bränslefilteret innan återpumpningen.

Nedan finns en berättelse om hur det gick för en drabbad Maxi 95 i somras, bifogar också några nyttiga länkar som kan vara bra att ta del av för att förstå problemet. Genom länkarna kan ni även finna några bilder på hur det kan se ut. Det viktiga verkar vara att se till att det inte finns vatten i dieseln.

Lånad artikel.

Bakterier – det nya dieselgisslet!

Bakterier – det låter dåliga livsmedel, förorenat vatten etc. Men nu har de även hittat en ny grogrund, nämligen dieseloljan och då i synnerhet bränslet i våra båttankar. Varningen har funnits men den togs inte på allvar förrän en stor armada av bakterier höll på att ställa till med elände och stora utgifter.

Efter 10 dagars vilsam vistelse på Utklippan, den yttersta punkten av Sverige mot sydost, mellanlandade vi på fastlandets utmarker. Påföljande morgon bjöd på lagom vind för en 40 NM-seglats till Kal-

mar. Precis när vi hade passerat hamninloppet till Sandhamn dog motorn. Det finns inget mera dött än en död dieselmotor. Upp med seglen och med god fart körde "Credo" nordvärt. När allt hade lugnat ner sig, undersöktes bränslesystemet och snart kunde konstateras att det var stopp någonstans, men ingen chans att åtgärda detta. Återstod två problem: kan Kalmar Marina hjälpa oss trots högsäsongen när vi väl kommit dit och hur tar vi oss till en båtplats i Kalmar Gästhamn som är välkänd för trängsel. Ett telefonsamtal till Marinan gav ett lugnande besked om hjälp inom en snar framtid. Så var detta löst, men att komma i hamn i motvind och ovissheten om plats? Gummijollen, som heter "Kyrie", och utbordaren naturligtvis! Så vi bogserade "Credo" förbi hela galleriet med gästande båtar till en ledig plats som fanns längst inne.

Några dagar senare kunde eländet beskådas, förfiltret toppades av en cementliknande hög, finfiltret var full av gegga och sedimentet i tanken liknade en redan äten gulaschsoppa. Det var en hel dags arbete för sanering och kostnader därefter! Den vänliga montören höll en ingående föreläsning om orsaken: Den nya miljödieseln i förening med kondensvatten, värmen och den låga omsättningen skapar grogrunden för bakterier. Dessa kan förökas snabbt. T.o.m. reservdunken kan innehålla sediment av bakterier. Regelbunden rengöring kan fördröja processen. Men det finns ett motmedel: en speciell tillsats till dieseloljan kan stoppa bakterietillväxten. Medlet heter BIO-PROTECT 2 och finns i båttillbehörsaffärerna i små flaskor som räcker i förebyggande syfte till c:a 500 liter. Vid bekämpning används dubbel mängd. Priset är högt men mot kostnaden för saneringen av en hel anläggning i båten är det lågt. Den vanliga dieseltillsatsen mot kondens duger inte! Att rekommendera är filterbyte under säsongen. Ta gärna en titt i en väl sorterad biltillbehörsaffär, där finns diesel- och oljefilter till halva priset som hos Vovo-Penta!

Vis av incidentens lyckliga utgång önskas alla Maxi95-ägare en trevlig seglats utan bakteriestopp! Vad händer om motorn lägger av i en kritisk situation?

Vid datorn: Johannes Künkel på "Credo".

Länk till leverantörens hemsida för BIO-PROTECT 2, där man också kan beställa produkten.
<http://www.kf-maritim.se>

http://www.preem.se/upload/Miljö%20och%20utveckling/Preem_hant_folder_A4.pdf

Länk till Kryssarklubben Diesel varning!
<http://www.sxx.se/tekniska/btf/bransle/diesslem.htm>

Länk till hur du skyddar din diesel.
<http://www.sxx.se/tekniska/btf/bransle/mikrob.htm>