

1976 - 1



M 15 - M 25



Nu gäller det

Det alster Du nu håller i handen är resultatet av ett första försök att skapa en ny gemensam tidskrift för M-båtsägarna.

Tanken bakom denna är att Du skall få information inte bara från Din egen klubb utan från samtliga klubbar, samt råd och dåd om båtvård, trimning, kappsegling o s v.

Men inte bara det utan också en förhoppningsvis trevlig och intressant tidskrift, genom mera allmänna artiklar typ semesterminnen, episoder som inträffat, o dyl.

Låter det som vi gapat över för mycket? Ja kanske, men siktar man inte mot stjärnorna så

Och Du - vi måste ha Din hjälp!

D v s, vi som arbetar med den här tidskriften kan inte helt själva författa hela innehållet. Vi hoppas därför att Du skickar in de tips och idéer som Du har eller får om vad som helst, samt att Du ställer upp och hjälper oss med en eller annan rad om vi ringer och ber Dig. Har Du några trevliga - eller otrevliga - foton (helst svart-vita) så skicka in dem till oss. Vill Du ha dem i retur så garanterar vi att Du får det.

Som Du ser av innehållsförteckningen nedan, har vi blandat upp klubb-informationen med det allmänna materialet, men för att Du skall känna Dig hemma har vi märkt upp Dina klubbsidor med Ditt klubbmärke uppe i hörnet.

Jaha, då har vi klarat starten. Hoppas nu bara att vi grejar första rundningen också!

Hälsningar	Per M30 - 84	Christer/Sten M22 - 36/35	Torbjörn M25 - 19
------------	-----------------	------------------------------	----------------------

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

	<u>Sid</u>
Information från M-båtsförbundets årsmöte	4-5
Rapport från Tekniska kommittén	6-8
Hur man botar roderglapp	10
M 22 klubben	12
Festkommittén kallar	13
Varför börjar man kappsegla?	14-15
M 15-25 klubben	16
Att dränka sin båt	17
M 30 eskadern	18-21
En metod att renskrapa	23-26
Köpes/Säljes	27



Foto, Sten Thorold

INFORMATION

Rapport från M-båtsförbundets årsmöte 75-11-29 i Stockholm
skriven av avgångne sekreteraren

Årsmötet hölls för tredje gången i rad i Tekniska Nämndhuset på Fleminggatan. Vi har där använt en lokal som rymmer gott och väl 150 personer och det har behövts, det fanns bara 110 lediga platser vid detta möte. För att kompensera det rekordlåga antalet närvarande höll vi på rekordlänge - 3 timmar och 40 minuter.

Ett annat rekord svarade Sven-Håkan Lundevall för, som hade fullmakt att rösta för sig + 7 (!) ytterligare medlemmar (= hela Bråviken).

Många frågor avhandlades och diskussionens vågor (!) gick så höga, att det skummade och yrde och ibland kom hela brottsjörar farande mot styrelsen på podiet för att studsa tillbaka med samma frenesi. Kort sagt - Du skulle varit med!

Medlemsavgiften för 1975 kr 10 beslöts sänkas i samma takt som inflationen under året och 1976 kommer den alltså att vara kr 10.

Sedan var det dags att motionera (båta mera - båta flera).
Resultat:

1. Vandringspris vid M-båtsmästerskapen skall för M30-klassen tillfalla den rorsman som hemfört 4 segrar med av sig ägd båt. För övriga M-båtsklasser står de förra året antagna statuterna kvar d v s ständigt vandrande.
2. Kontaktgrupp bildades som under Rune Kristoffersson har att främja och trygga fortsatt byggnation av M30 i AP, då Roy Sandgren "lägger av".
3. Motion om förlängt akterlik å kryssfock för M30 i första hand bordlades och ska utredas till nästa årsmöte.
4. Avslogs motion om askinläggning i mast för M-båtarna enligt specificerad modell för M30.

Därefter redogjordes för styrelsens svar (äntligen) på vissa dispensansökningar. Jättevågen kom, när styrelsen kungjorde sitt beslut att ej ge dispens för askinläggningar i mast för 7 M30:or enligt i stort sett samma specifikation som i motionen ovan.

Efter denna urladdning klappades raskt igenom:

- 1000 kr till mätkurs steg 2
- 800 kr till matrikel 1976

RAPPORT OM TEKNISKA KOMMITTENS VERKSAMHET

TKs sammansättning

Till kommittén utses medlemmar med erfarenhet och kunskap om dom olika M-båtarna, om mätning, regelfrågor och om tillverkning av båtar i plast. TK har under 1976 följande sammansättning:

Lennart Åkerlind	M25	ordförande
Erik Thor	M30	sekreterare
Roy Sandgren	M30	plastbåtar
Claes-G Wallin	M25	
Per Wikström	M22	ritningar

TKs arbetsuppgifter

Under 1975 har kommittén haft följande arbetsuppgifter: Handläggning av tekniska ärenden, som tekniska frågor, dispensansökningar, förslag om ändrade bestämmelser, ansökningar om klassbevis m.m.

Kontroll av nyproduktion och inmätning av M30 båtar i plast. Fortbildning av M-båtsförbundets m.fl mätare i mätning av M-båtar.

Förvaltning av ritningsarkivet. Revidering, komplettering och distribution av ritningar

Hur handläggs tekniska ärenden

M-båtar som kappseglar ska uppfylla klassbestämmelserna. Giltigt klassbevis är en bekräftelse på att så är fallet. Nya idéer och material eller ändrade förutsättningar kan ge upphov till situationer, som inte förutsatts i bestämmelserna. Den enskilde båtägaren kan då bli osäker på om ett visst utförande är tillåtet eller inte.

Vägledande vid M-båtsförbundets och TKs handläggning av tekniska ärenden är entypstanken dvs att båtarna ska till så låg kostnad som möjligt erbjuda lika villkor vid kappsegling.

Båtarna ska också kunna hållas i sjövärdigt skick genom, ett så långt möjligt, rationellt underhåll.

För varje beslut som berör båtarnas utformning måste det också finnas ett motiv som överensstämmer med resp båttyps förutsättningar.

Tekniska frågor

Ett enkelt sätt att få reda på om ett visst tekniskt utförande av båten är tillåtet eller ej, är att vända sig till TK med fråga som kommittén då besvarar. En liknande prövning kan ske genom att lämna en protest vid kappsegling.

Dispenser

Båtagaren kan hos M-båtsförbundet ansöka om dispens för sådant utförande av båten som strider mot gällande bestämmelser eller TKs tolkning^{av} dessa. En given dispens gäller bara för en viss båt, och i allmänhet under en begränsad tid. TK är styrelsens remissorgan i dispensärenden.

Ändring av bestämmelser

Förslag om regeländring kan lämnas till M-båtsförbundet att beslutas vid allmänt möte. TK lämnar i allmänhet ett yttrande i ärendet. Ändring av bestämmelse bör endast göras i anslutning till revidering av klassbestämmelser.

Revidering av bestämmelser

Bestämmelserna gäller för en viss tidsperiod. Därefter beslutas vid allmänt möte om bestämmelser för en ny tidsperiod. Uppdrag kan lämnas till TK att utarbeta förslag till reviderade bestämmelser. Nästa revideringstillfälle är vid årsmötet 1978.

Praktikfall 1975

Under 1975 har TK behandlat följande tekniska ärenden:

1. Dispensansökan om hårdträförstärkningar i M30-master.

TKs yttrande:

Önskemålet om hårdträförstärkningar av master under beslagen är ett resultat av lätta/lösa träslag i masten och för klena eller felaktigt utformade beslag. I ett perspektiv kan man dessutom tänka sig att lätta och hårda material i kombination kan ge möjlighet att utforma master med särskilt gynnsamma egenskaper.

Enligt TKs uppfattning kan infästning av beslagen göras med betryggande styrka inom ramen för gällande bestämmelser, om följande beaktas:

Beslagen ska utformas med tillräcklig godstjocklek, stort antal fästpunkter, med genomgående bultar rätt placerade i förhållande till den anbringade kraften och med en utformning av beslaget som ger god anliggning mot masten. Förstärkning av bulthålkanten kan göras med bussningar som ev limmas och skruvas till masten. Eventuella träförstärkningar kan utföras av utvald hård furu.

Beslöt TK, att med hänsyn till den ringa fördel som hårdträförstärkningar, utformade som i den aktuella dispensansökningen, utgör, tillstyrka dispens.

Styrelsens yttrande:

Avslås. Styrelsen fann att det angivna syftet kan uppnås inom gällande bestämmelser.

Anm. Vid ett senare styrelsemöte har, efter förnyad dispensansökan, dispens beviljats under 1976 i väntan på en genomgripande diskussion vid årsmötet 1976.

2. I samband med ansökan om klassbevis konstaterades att en M30 hade rullflocksbeslag.

TKs yttrande:

Motivet för rullflocksbeslag är oklart liksom den tekniska utformningen. Klassbevis bör anstå i väntan på utredning.

Styrelsens yttrande:

Klassbevis beviljas för 1975 därefter ska beslaget avlägsnas om nytt klassbevis ska kunna utfärdas.

3. Fråga om det är tillåtet att montera avlastarbeslag för storfallet på M30.

Tks yttrande:

Ett motiverat beslag inom ramen för entypstanken.

Styrelsens yttrande:

Styrelsen fann att klassbestämmelserna ej lägger hinder i vägen för ett dylikt arrangemang.

Fasta mötesdagar för TK under 1976

TK har bestämt följande fasta mötesdatum för sina sammanträden under 1976: Torsdagarna den 8 april, 20 maj, 16 september och 18 november.

Detta innebär att ärenden som ska behandlas av TK måste vara M-båtsförbundet tillhanda i god tid före mötet.

Beställ mätning för klassbevis i tid så att eventuella oklarheter kan bedömas vid ett TK-möte och du som båtägare hinner få klassbeviset till första kappsegling.

Skaffa klassbevis

Skaffa klassbevis. Det är ett bra argument vid diskussioner med försäkringsbolaget och vid försäljning ett motiv för ett gott pris. Det är ärligt mot konkurrenterna vid kappsegling och en förutsättning för att få delta i mästerskapsseglingar. Atthålla båten i trim och ha giltigt klassbevis som bekräftelse på detta är, när det gäller träbåtarna, snart också en kulturhistorisk insats.

Per Wikström Lennart Åkerlind

WATSKI HJÄLPER DIG ATT HITTA RÄTT GREJER TILL BÅTEN~

OCH ATT FINANSIERA INKÖPEN!



WATSKI's stora tillbehörskatalog i färg med över 3.000 artiklar för både motor- och segelbåtar.

Med WATSKI-KONTO får Du råd att skaffa alla båtillbehör Du behöver i 80 Watski-butiker över hela landet.

2.



- Jag vill ha WATSKI's nya färgkatalog 1976. Jag bifogar 5 kronor i frimärken för att täcka porto och expeditionskostnaden.
- Jag är intresserad av WATSKI-KONTO — skicka mig en informationsbroschyr och kontoansökan.

Namn:

Adress:

Postnummer/postadress:

Skicka kupongen till: WATSKI AB, Östhammarsgatan 64—66
115 28 STOCKHOLM



- Kredit upp till 10.000: —
- Amorteringstid upp till 4 år
- Avdragsgill ränta
- Watski-konto är en rullande kredit — Du behöver inte betala färdigt för att få köpa nytt.

PS.
Du kan också köpa katalogen i närmaste Watski-butik.

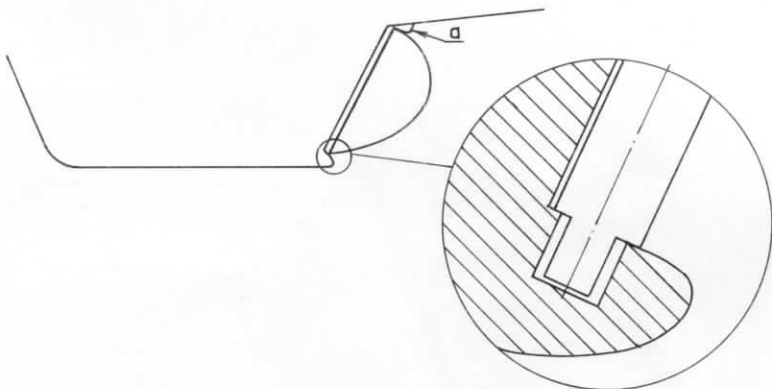
WATSKI



~butikerna

Hur man botar roderglapp med hjälp av en teflonbussning.

Följande recept används när man har glapp vid hjärtstockens infästning i kölen, se fig.



1. Lossa rodret genom att skruva bort kloss a/. Lyft rodret och skjut det åt sidan så att hålet i kölen blottar sig.
2. Mät upp den största och minsta diametern på hålet i kölen (hålet är troligen ovalt). Mät även hjärtstockpiggens diameter. Om det skiljer mindre än 2 mm mellan minsta kölhålsdiametern och hjärtstockspiggdiametern, blir det svårt att tillverka bussningen.
3. Gå till en plastfirma (i Stockholm t ex Allhabo AB, Alströmergatan 20) och köp en teflonstång med lämplig diameter (2 mm större än största håldiametern). Ca pris 150:-/m för 25 mm diameter.
4. Fila stången så att den får aningen större diameter än kölhålet. Stången ska sitta trögt i hålet och fylla upp hela hålet.
5. Såga av stången jäms med kölen.
6. Borra hål i stången med ett borrar med aningen större diameter än roderpiggen. Det behövs ingen borrar maskin, det går bra att snurra borrarret för hand eller med tång. Om hålet inte blir tillräckligt djupt, fila bort konen på borrarret.
7. Du har nu fått ett roder med förhoppningsvis mindre vibrationer och en roderpigg som inte äter upp kölen.



Foto, Sten Thorold



KALLELSE TILL M22-KLUBBENS ÅRSMÖTE 1976

Årsmötet kommer att hållas i Stockholm, Sjöbjörnsvägen 62 (se bif.skiss)
lördagen den 28 februari 1976 kl. 16.00

Förslag till föredragningslista.

1. Mötets öppnande.
2. Frågan om mötets stadgeenliga utlysning.
3. Fastställande av föredragningslista.
4. Val av mötets ordförande och sekreterare.
5. Val av justeringsmän tillika rösträknare.
6. Uppläsning av föregående protokoll.
7. Årsberättelse och kassarapport.
8. Revisionsberättelse.
9. Frågan om styrelsens ansvarsfrihet.
10. Val av styrelse och revisor, revisorssuppleant.
11. Förslag till program för seglingar om M22-pokalen.
12. Barometerpokalen och Brocke Ohlssons Minne.
13. Eskaderseglingen.
14. Nya M-båtstidningen och val av ledamot till densamma.
15. Ordet fritt.
16. Mötets avslutande.

Efter mötet blir det middag med dans i samma lokal, se separat inbjudan.

Du som bor i Stockholm och har plats att härbärgera någon kan ringa
Bosse, tel 08-462025, behöver du plats så ringar du också Bosse.

STYRELSEN

BRAKMIDDAG OCH ÅRSMÖTESFEST

Nya friska tag på festfronten.

Gemensam fest för all M-båtsägare med tillhörande ruffhäxor och vänner går av stapeln med dunder och brak lördagen den 28 februari.

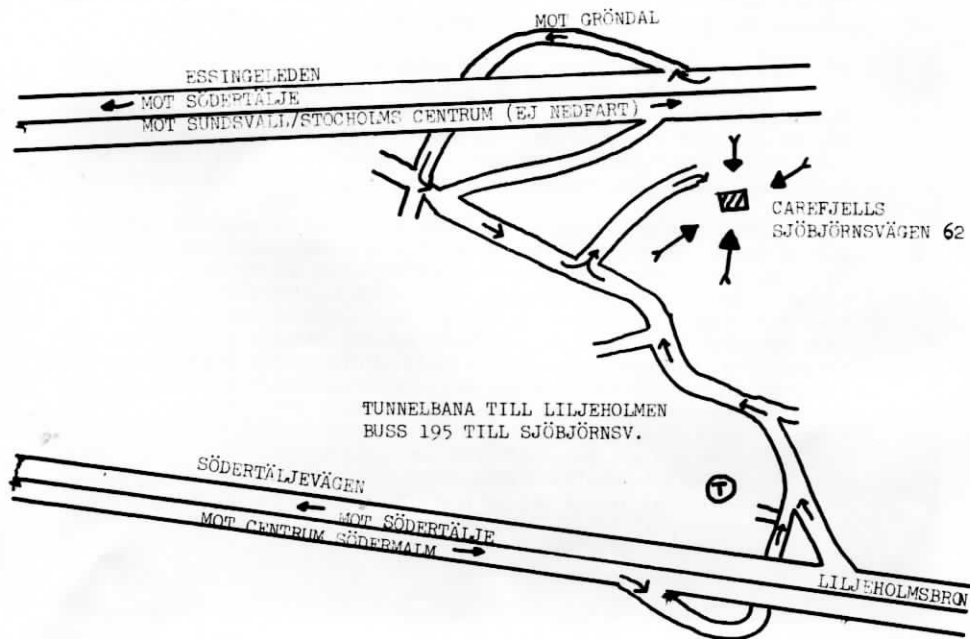
18.30	Samling över en drink
19.00	Middag
Menü:	Räkcocktail Oxfile Charliemagne Sallad
Drycker:	Öl , Vatten Vin Kaffe
Pris:	60 kronor per kuvert
Klädsel:	Gärna
Plats:	Se nedanstående skiss

För den som önskar nubbe och avec finns detta att köpa för det facila priset av 5:- resp. 6.50.

Om du blir törstig i dansens virvlar finns groggar att tillgå för 11.50 per st inkl. serviceavg.

Anmälan och betalning göres senast den 20 februari till M22-klubbens postgironummer 28 93 50 - 1.
Anmälan är bindande.

PS. Väl mött, så kan vi skapa en ny tradition inom M-båtsgemenskapen.



Varför börjar man kappsegla?

Skummet fräser om stäven, brisen är jämn, hon kommer något akter om tvärs. Du sitter bekvämt i lä och styr din första båt, nyligen inköpt. Det är lite överkligt på något sätt. Min båt? Redan? Borde kanske väntat lite och tittat på andra båtar. Det här kom så hastigt.

Resonemanget med dig själv avbryts av att verkligheten gör dig påmind om att du just nu borde titta i sjökortet om kursen är bra. Visserligen har du ju seglat här förr men då med kamrater och deras båtar. Nu har du ansvaret. Du konstaterar att allt verkar OK, lutar dig bekvämt tillbaka och dansar vidare över fjärdarna. Det känns fritt och behagligt. Ända tills du, efter upprepade huvudvridningar, noterar att den lilla vita pricken akterut växer och växer. Snart kan du utskilja konturerna av ett segel där siffrorna börjar skönjas och ett M framträder tydligare och tydligare. Det börjar kännas obehagligt på något sätt. Bli upp-, om- och frånseglad så definitivt. Du drar i skoten, släpper skoten, lägger om kursen någon grad men inget hjälper. Snart syns inget M och segelkonturerna övergår till att bli den lilla vita pricken, denna gång föröver. Snart är den bortom horisonten. Det i fjärran försvunna M:et är för dig synbarligen borta. Men fr o m nu finns det inristat i ryggmärgen vilken båttyp som står överst på din önskelista.

Varför satt du inte i lugn och ro och njöt av skapelsen som nyss svepte förbi? Varför lät du dig ej frivilligt bli omseglad? Alla vet varför, men vem kan ge en konkret och entydig definition av svaret?

Efter några säsonger börjar det gå rutin och slöhet i din segling; det händer för lite, det är inte så spännande som det var i början. Du känner till många av vikarna och de flesta grunden i dina hemnavatten. Det är dags att söka och utnyttja något annat inom seglingen: Nerv, spänning, dramatik, överraskningar, obehagligheter, uthållighet, kall beräkning, chansning, omdöme, duglighet, kunskap. M a o Kappsegling.

Tävlingsmomentet uppkommer automatiskt om mer än en segelbåt befinner sig på samma fjärd. Men eftersom du nu blivit en kräsen seglare accepterar du endast tävlingsmomentet under organiserade former och på lika villkor. Sagt och gjort! Din innersta önskan och föresats har tagit form och blivit verklighet. Du seglar just nu båten med M i seglet, fram mot startlinjen och strax kommer skottet för din första riktiga kappsegling. Nervsystemet har gjort sig påmind sedan flera timmar och knutarna dras åt hårdare och hårdare. Gastarna tycker att ditt beteende verkar synnerligen egendomligt. Du har svårt att sitta still, åker från den ena kanten till den andra när du inte framåtlutad halvstår och vaggar av och an. Den luftström som passerar svalg, tunga och munhåla och normalt framkallar välljudande och tydbara läten får just i detta ögonblick ej avsedd effekt p g a utebliven salivavsöndring och dina kommandorop låter mest som ett harklande på juldagsmorgon inför Det är en ros utsprungen

Nåväl, kursen är utlagd på lovartsmärket och avståndet tidsmässigt perfekt anpassat när du tar det sista på skotet. Tre båtängder kvar till linjen, det här måste bli pangstart. Du börjar redan se hur pokalerna rasar över dig vid prisutdelningen. DÅ, hör du genom smattet från segel någon skrika i lä att du skall hålla undan för f..... Mycket försöker passera på kort tid genom huvudet. Skall jag hålla undan? Omöjligt, båt som lutar åt vänster har ju förkörsrätt. Rösterna i lä tilltar såväl i styrka som antal och om ingen åtgärd av någon vidtages kommer här tämligen raskt ombordläggning att uppstå! Du blir osäker och viker. Pokalerna rusar ifrån dig i samma ögonblick som förståndet tar överhand framför tävlingsiver och bristande kunskap om gällande regler. Buse, drummel, det är klart att det var hans fel, eller kan det tänkas att jag var väjningsskyldig?

Du har just krånglat dig igenom och ur din första lektion och fått övningsuppgift 1. Naturligtvis löser du den med hjälp av regelboken redan till nästa start. Sen gäller det bara att vänja stäven vid att det inte är så förfärligt avlägset fram till mållinjen. Placeringarna skall bli bättre! Du kommer att ha framgång!

Att segla är nödvändigt --- Att kappsegla är oundvikligt.

Thomas Lindholm (M 30 - 23)





M 15-M 25

OBS OBS OBS OBS OBS OBS OBS OBS OBS OBS OBS OBS OBS OBS OBS OBS

Adressändringar på styrelseledamöter:

Guje Holger
Bellmansgatan 5
117 20 STOCKHOLM
Tel: 08/44 58 95 (hem)

Medlemsregister

Torbjörn Fernström
Klubbacken 26
126 56 HÄGERSTEN
Tel: 08/88 65 59 (hem)
08/719 4711 (arb)

Försäljnings- och
inköpsverksamhet



Foto, Sten Thorold



Mälaren





Copyright: Sven Kristenson, Färg AB International
Per Bartholf, M22-klubben. (M22-99)

ATT DRÄNKA SIN BÅT

Det vore allt bra mycket enklare att vårda sin båt om man inte jämt och ständigt fick höra så många olika, ofta direkt motsatta uppfattningar om hur det bäst ska gå till. Behandlingen av skrovmaterialiet är en sådan "het potatis" där uppfattningar och erfarenheter mellan båtägare brukar gå stick i stäv. Vilket är bäst: Att impregnera med rå linolja, eller ska man använda sig av de mer moderna impregneringsmedel som färgfabrikanterna rekommenderar i sina program?

För att få svar på detta vände jag mig till Färg AB International i Göteborg. De bör ju rimligtvis ha forskat i ämnet och inneha mer kunskap än vi enskilda båtägare, som ju bygger våra uppfattningar på mer begränsade erfarenheter.

De svarade:

"Den idealiska behandlingen av trä vore att helt fylla det med olja så att vatten inte har den minsta möjlighet att sugas in i trädets kapillärer. Den olja som bäst uppfyller de krav man kan ställa på en sådan är rå linolja. Den torkar lagom långsamt, tränger därför bra in i träet, är ljus och när den fått torka tillräckligt länge fungerar den som ett lim i trädets fibrer i stället för att som t.ex. brännolja lösa upp trädets naturliga bindemedel. Den råa linoljans nackdel, att relativt lätt få mögel på ytan kan avhjälpas genom att man blandar upp den med en viss mängd Intertox. Båtacken förhindrar också i de flesta fall en sådan mögelbildning. Gamla båtar som blivit urlakade och fått torrsprickor kan suga upp stora mängder linolja vilket gör att torrsprickor går igen när träet sväller genom uppsugningen av oljan. På gamla båtars urlakade vattensador är det dock bättre att använda kopparolja (Intercuprol grön). Den ger ett bättre rötskydd och avvisar vatten betydligt bättre än linolja. Träet brukar suga upp oljan som en svamp och torrsprickorna går igen. För sådana impregneringar räcker då inte några få liter utan förbrukningen kan bli många tiotals liter. Att vi inte i våra program rekommenderar rå linolja beror på att torktiden är så lång att den vid ett normalt vårarbete ej kan användas av denna orsak. De program vi rekommenderar sedan många år fungerar väl och ger mycket sällan problem vid fernissning och övrig målning. På nybyggda båtar där torktiden kan få vara i månader fungerar ju som alla gamla träbåtägare sett en indränkning med rå linolja och blymönja på utsidan botten synnerligen väl.

Däremot blir det oftast dåligt resultat om en gammal träbåt i slutet av mars eller början av april behandlas med detta program och sjösättes i början av maj.

Blymönjan blir degig och bottenfärgen lossnar från den och båtacken blåsar sig och lossnar från de oljade ytorna."

På en fråga om gamla båtar som sedan sin ungdom behandlats med rå linolja, skulle varit i bättre skick om de i stället behandlats med de moderna produkter som i dag finns svarar man:

"Knappast. Den behandlingsmetod som man väljer måste bero på hur torrt träet är och hur lång tid man kan låta behandlingen torka."

De traditionella sätten att skydda träet står sig alltså än idag, men det är alltså av största vikt att påbörja arbetet tidigt för att nå ett gott resultat, dock ej så tidigt att båten fortfarande är sur och rå.



ATT DRÄNKA SIN BÅT

Det vore allt bra mycket enklare att vårda sin båt om man inte jämt och ständigt fick höra så många olika, ofta direkt motsatta uppfattningar om hur det bäst ska gå till. Behandlingen av skrovmaterialiet är en sådan "het potatis" där uppfattningar och erfarenheter mellan båtägare brukar gå stick i stäv. Vilket är bäst: Att impregnera med rå linolja, eller ska man använda sig av de mer moderna impregneringsmedel som färgfabrikanterna rekommenderar i sina program?

För att få svar på detta vände jag mig till Färg AB International i Göteborg. De bör ju rimligtvis ha forskat i ämnet och inneha mer kunskap än vi enskilda båtägare, som ju bygger våra uppfattningar på mer begränsade erfarenheter.

De svarade:

"Den idealiska behandlingen av trä vore att helt fylla det med olja så att vatten inte har den minsta möjlighet att sugas in i trädets kapillärer. Den olja som bäst uppfyller de krav man kan ställa på en sådan är rå linolja. Den torkar lagom långsamt, tränger därför bra in i träet, är ljus och när den fått torka tillräckligt länge fungerar den som ett lim i trädets fibrer i stället för att som t.ex. brännolja lösa upp trädets naturliga bindemedel. Den råa linoljans nackdel. att relativt lätt få mögel på ytan kan avhjälpas genom att man blandar upp den med en viss mängd Intertox. Båtlacken förhindrar också i de flesta fall en sådan mögelbildning. Gamla båtar som blivit urlakade och fått torrsprickor kan suga upp stora mängder linolja vilket gör att torrsprickor går igen när träet sväller genom uppsugningen av oljan. På gamla båtar urlakade vattenskador är det dock bättre att använda kopparolja (Intercuprol grön). Den ger ett bättre rötskydd och avvisar vatten betydligt bättre än linolja. Träet brukar suga upp oljan som en svamp och torrsprickorna går igen. För sådana impregneringar räcker då inte några få liter utan förbrukningen kan bli många tiotals liter. Att vi inte i våra program rekommenderar rå linolja beror på att torktiden är så lång att den vid ett normalt vårarbete ej kan användas av denna orsak. De program vi rekommenderar sedan många år fungerar väl och ger mycket sällan problem vid fernissning och övrig målning. På nybyggda båtar där torktiden kan få vara i månader fungerar ju som alla gamla träbåtsägare sett en indränkning med rå linolja och blymönja på utsidan botten synnerligen väl.

Däremot blir det oftast dåligt resultat om en gammal träbåt i slutet av mars eller början av april behandlas med detta program och sjösättes i början av maj.

Blymönjan blir degig och bottenfärgen lossnar från den och båtlacken blåsar sig och lossnar från de oljade ytorna."

På en fråga om gamla båtar som sedan sin ungdom behandlats med rå linolja, skulle varit i bättre skick om de i stället behandlats med de moderna produkter som i dag finns svarar man:

"Knappast. Den behandlingsmetod som man väljer måste bero på hur torrt träet är och hur lång tid man kan låta behandlingen torka."

De traditionella sätten att skydda träet står sig alltså än idag, men det är alltså av största vikt att påbörja arbetet tidigt för att nå ett gott resultat, dock ej så tidigt att båten fortfarande är sur och rå.



DAX IGEN !

I skrivande stund är det visserligen fortfarande kallt och snön ligger tung på pressenningar och skjul, men faktum är att även i år ligger båten i det våta om knappa 12 veckor, med en lång härlig varm sommar framför sig förhoppningsvis.

Likaså sitter man nu där igen med höstens alla stora ambitioner om vad man skulle ha gjort under vintern, och det dåliga samvetet: Varför skrev jag inte upp felen jag upptäckte i sensomras? Var det styrbords eller babords skotvinsch som rappade när jag skotade hem på den där hårda kryssen? Var det andra eller tredje ventilen på styrbord som det droppade in vatten igenom, eller var det på babordssidan?

Men, men, det där kan jag ju fixa när båten ligger i sjön! (Hum,hum)

Med andra ord ser allt ut att bli sig likt även denna vår.

Eskadersegling

Du som vill vara med på en eskadersegling i sommar, ring Benke efter kl 19.00 på tel 774 77 00 och anmäl ditt intresse så får vi se om vi kan få ihop en eskader.

Målet och tidpunkten kan exempelvis vara Hangö och från midsommar samt 3 veckor framåt.

Kappseglingsövningar

Kappseglingskursen som avslutades i dagarna med trimningsavsnittet, blev en trevlig och informell historia. Drygt 20 st båtägare och gästar mötte upp.

För att följa upp denna kurs samt för att skapa möjlighet för alla och en var som vill lära sig att kappsegla i praktiken, tänkte vi träffas på Jungfruholmarna i Mälaren i början av maj för att träna starter mm. Tanken är att de gamla rävarna skall vara med och gasta på "nybörjarnas" båtar. Vi kommer att se till att arrangemanget inte krockar med någon segling för halvmodellen.

Exakt tidpunkt, program, mm kommer i nästa nr av tidskriften, men gör en anteckning redan nu i almanackan. Det kommer att bli en både kul och lärorik övning!

Halvmodellen

När vi i styrelsen nu frampå vårkanten sätter oss ner för att diskutera vilka seglingar som skall ingå i halvmodellen, så är det fint om vi har lite kött på benen. Har du därför några önskemål om vilka kappseglingar som skall ingå i år så slå en signal till Rune tel: 08 / 97 51 96.





M 30:or i A P

23 st M 30:or i armerad plast har nu gått ur formarna, och den 24:e är på gång. Ytterligare 3 st är inbokade, innan Roy Sandgren och formen har gjort sitt för den här gången. Vad som kommer att hända sedan, är dock inte helt klart. Mer därom kan du läsa i "Rapport från M-båtsförbundets årsmöte".

Tio st av plastbåtarna är inmätta sedan förut och förmodligen blir det lika många till i sommar.

Askinlägg

M-båtsförbundet har vid styrelsesammanträde den 20 januari 1976 beviljat temporär dispens för 1976 för de master som nu har aktuella askförstärkningar. För de övriga som kommer att mäta in sina master under året (ett femtontal båtägare), ser inte M-båtsförbundets styrelse någon möjlighet att bevilja dispens.

Bortsett från vilka omständigheter som föranlett beslutet, måste konstateras att detta är mycket olyckligt eftersom någon rättvisa inte skipas på detta sätt. Frågan är emellertid inte slutbehandlad i och med detta, och kommer förmodligen att bli föremål för en ny motion vid M-båtsförbundets årsmöte 1976.

Ytterligare upplysningar och förfrågningar kan ställas till Håkan Alm, sekreterare i M-båtsförbundets styrelse, tel: 0755/66 132.

Adressändringar, m m

Ändringar av adresser, telefonnummer, båtnamn, nya medlemmar o dyl meddelar du till Erik, tel: 0758/ 372 98. Han håller just nu på med en genomgång av vårt medlemsregister för M-båtsförbundets matrikel 1976.

Kolla därför upp i matrikeln för 1975 om dina uppgifter är korrekta, och slå en signal till Erik om det inträffat några förändringar!

Köpes / Säljes

Du som vill köpa/sälja segelbåtsprylar eller t o m hela båtar, gör detta genom att vända dig till Erik Thor, (tel nr se ovan). Har han ingen båt på lager så sätter vi in en rad i tidskriften - gratis naturligtvis. Se sidan 27.

M 30-TRÖJOR

- T-shirts, college-tröjor och andra sorters tröjor med M 30-eskadern emblem kan du beställa genom Svenne, tel: 08 / 89 16 02



Priser och poängberäkning

- HALVMODELLEN** Tillfaller den som erhållit den högsta poängen i åtta av styrelsen utvalda seglingar (vi väljer ut fler än åtta men det är således de främsta som räknas).
- M 30 KANONEN** Tillfaller den som deltagit i flest av nämnda seglingar oavsett resultat. Om två eller flera varit lika flitiga, tillfaller priset den som presterat bäst resultat, d v s högst poäng.
- M 30 MÄSTERSKAPET** Segraren i mästerskapsseglingen erhåller en vandringspokal samt en premieobligation, vars eventuella vinster under året tillfaller denne.
- DISTANSPRISET** En tavla till den som gjort minst sådana i Distansseglingen.
- BRUDPOKALEN** Tillfaller segrarinnan i Tjejköret.
- TRIMPOKALEN** En stor "grej" som tillfaller den som har bästa trimmet vid ett tidigt värkör.
- SALTSJÖ-MÄLARPOKALEN** Utdelas för bästa sammanlagda resultatet från Mälarregattan och en segling i Saltsjön under juni månad.
- Ps.** Dessutom utdelas ett pris för jumboplacering i Distansseglingen.
- Samtliga uppräknade priser är vandringspriser och kan inte erövras för gott.
- Ett krav är också att vederbörande rorsman seglar i av henne eller honom ägd båt, med undantag då för Tjejköret.
- Utöver ovanstående priser har vi också för avsikt att även i fortsättningen dela ut ett smärre pris till bästa debutant under säsongen. Vi återkommer i nästa nr av tidskriften med ytterligare information om detta.
- POÄNGBERÄKNING** Omvänd platssiffermetod, vilket innebär att om t ex 20 båtar deltagit i en kappsegling erhåller segraren 20 poäng, tvåan 19 poäng, o s v. Dessutom erhålles 1 poäng för varje delsegling. SSS Höstregatta t ex innehåller fyra delseglingar, varför de båtar som ställer upp i samtliga av dessa erhåller 4 poäng, s a s i botten.



En gammal fin bild från 1935



En metod att renskrapa friborden på fernissade mahognybåtar.

Den metod som här beskrivs är en av flera metoder vid renskrapning. Det har dock visat sig att den fungerat med hyggligt resultat på två båtar. Beskrivningen är förhoppningsvis så utformad att även "novisen vid skrapan" skall kunna tillägna sig den, men det har den nackdelen att den som har haft båt några år tycker att många självklarheter finns uppräddade i beskrivningen.

Innan du sätter igång så förvissa dig om att en renskrapning verkligen behövs. Lacken skall då antingen vara blåsig, krackelerad eller också missfärgad, blekt trä är ingen anledning.

Nackdelen med renskrapning är ju att cirka 1 mm trä bortskrapas och det finns inte många mm att ta av innan pluggar och bordläggning blir för tunna.

Det är för övrigt bra att börja redan på hösten då det kan vara svårt att hinna med ett ordentligt arbete på våren.

Förberedelser

Se till att du har en bra arbetslokal. Om så inte är fallet bygg då en täckställning. Det är bra att ha gångbrädor runt om båten på lagom höjd. Skruva bort samtliga beslag som kan vara i vägen vid renskrapningen.

Vattenlinjen

Om inte vattenlinjen är markerad med kopparnubb så spika på 4 mm långa kopparnubb med 30 cm mellanrum. Klipp därefter av skallen och försänk den med ett dorn i passande storlek, ungefär 1 mm.

Borttagning av gammal lack

Alternativ 1:

Lacken brännes med gasolbrännare försedd med ett flatmunstycke. För att skrapa bort lacken används parkett- eller trekantsskrapa. Bränn ungefär 30 cm i båtens längsriktning i taget, så att lacken blåsar sig. Skrapa därefter av den. Se till att du hela tiden har brännaren i långsam rörelse annars uppstår lätt brännmärken, som kan vara svåra att slipa bort.

Arbeta nedifrån och upp så att träet ovanför det område som bränns skyddas från den uppåtstigande värmen av lacken.

Arbetet underlättas om man är två personer vid detta moment.

Var försiktig på områden med tunnt lackskikt och på undersidan av ändskeppet, där det lätt kan bli brännmärken.

Vattenlinjen skrapas i samband med friborden. Fotlisten/skarndäcket kan däremot med fördel skrapas för sig.

OBS! BRANDFARAN. Ha alltid brandsläckaren eller en vattenhink till hands.

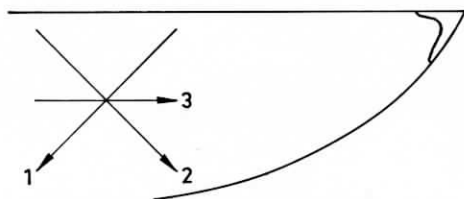
Alternativ 2:

Alternativmetod till bränning är att använda färgborttagningsmedel. Då bör temperaturen vara minst 15°C. Färgborttagningsmedlet läggs då på ett område av 0,5 - 1 kvm i taget och lacken skrapas där-
efter av. Om man skall försöka sig på metoden vid lägre temperatur kan man lägga hushållsfolie över färgborttagningsmedlet och låta det verka i några timmar före skrapning.

Skrapning av ytved

Alternativ 1:

Efter det att lacken är bortskrapad skall ytveden bort. En lämplig skrapa för detta ändamål är en bred skarstensskrapa. Risker att kanterna på skrapan skär ner för långt i träet minskas om de avrundas. Det är viktigt att skrapan hela tiden är väl vässad. Detta görs med en finhuggen plattfil. Det kan vara lämpligt att skrapa ca 1 m av bordläggningen åt gången. Man börjar med att diagonalskrapa åt båda hållen (se 1 - 2 i fig.)



Detta minskar risken att få vågig yta. Därefter skrapar man i träs fiberriktning (3 i fig.). Skrapa så mycket att det blekta träet försvinner och ytan blir jämnt röd.

Alternativ 2:

En alternativ metod till denna skrapning med efterföljande slipning är att använda sig av bandslip. Vi har dock inte vågat oss på den metoden eftersom det lätt kan bli ojämnheter i bordläggningen och bandslipen är ganska tung.

Slipning

Vi använde oss av oscillerande slippapper i grovlekarna 80 - 180 - 220 i nämnd ordning. Före sista slipningen bör man fukta skrovet med T-sprit. Man ser då bättre om skrovet har en jämn färg. Om träet är ljusare på vissa partier så slipa ytterligare. En annan fördel man erhåller med att fukta skrovet är att en hel del av fiberresningen kan slipas bort. Före slutslipningen skall också eventuella pluggar bytas och nitar/skruvar försänkas. Om en plugg mörkfärgas vid slipningen, tyder det på att pluggen är för tunn. Den blir då lätt för varm och missfärgas. Pluggarna skall limmas i samma fiberriktning som bordläggningen.

Betsning

Man betsar för att inte trät skall blekas så fort. Innan man börjar så skall man dammsuga bordläggningen. Betsning skall göras två gånger med en trasa, som är väl genomdränkt med spritbets.

Inoljning

Alternativ 1:

Skrovet inoljas med en blandning av 30% rå linolja och 70% terpentin.

Efter ca en vecka inoljas det på nytt med en blandning av 50% rå linolja och 50% terpentin. Detta kan utföras flera gånger beroende på hur mycket trät suger i sig. Sista gången tar man kokt istället för rå linolja.

Man bör akta sig så att det inte bildas blanka fläckar. Trät suger inte i sig mera olja där. Fläckarna kan försiktigt torkas bort med lacknafta.

Alternativ 2:

Skrovet inoljas med en blandning av 70 - 80% Intertoxol och 20 - 30% lacknafta.

Efter 1 - 7 dagar inoljas det med Intertoxol.

Efter ytterligare 14 dagar torkas blanka fläckar bort.

Vi har använt oss av alternativ 2 på grund av följande:

- risken för blåsbildning är (kanske) mindre
- snabbare metod
- risken att det skall bildas blanka fläckar minskar och man slipper då en torkning med lacknafta, vilket kan göra ytan flammig.

Fernissning

Vi har här använt oss av Oceana båtlack, men det är ju en smaksak. Tvåkomponentfernissor kan dock ej användas på den inoljade ytan.

Arbetsgång:

1. Lackning
2. Vänta en vecka
3. Lackning
4. Lackning
5. Lätt slipning med 220-papper
6. Torka rent med T-sprit
7. Lackning
8. se 5

9. se 6
 10. se 7
 11. vattenslipning
 12. se 6
 13. se 7 (överliggaren kan eventuellt lackas en 7:e gång)

Använd en oval pensel av god kvalitet. Den skall vara väl rengjord.

Vattenlinjen

Vattenlinjen målas exakt mot friborden och med överlapp mot under-
 vattenskroppen. Därefter dras bottenfärgen exakt upp mot vatten-
 linjens nederkant.

Materialåtgång:	Tidsåtgång:
1 l T-sprit	Bränning 2 x 8 tim
1 l lacknafta	Skrapning 15 "
4 l Intertoxol	Slipning 15 "
1/2 - 3/4 l bets	Uppbyggnad 10 x 2 "
6 ark 80-papper	Summa: 66 tim
6 ark 180-papper	
10 ark 220-papper	Varvssnack 34 "
1 ark 240 vattenslippapper	Totalt 100 tim

Metoden är en bland flera. På M 25-61, som renskrapades 1970, hänger lacken fortfarande kvar.

Observera att den här metoden inte är direkt överförbar på furu-
 båtar. På följande punkter kan det vara skiljaktigheter:

1. Ytveden behöver ej nedskrapas i samma utsträckning.
2. Betsning ej aktuell.
3. Skrovet kan med fördel inoljas fler gånger och metoden med rå linolja förefaller mer fördelaktig, vilket vi hoppas någon furubåtsägare klarlägger.

Om du har några frågor, synpunkter eller kritik så kontakta:

M 15-10 Rolle Cederblad,
 Östgötagatan 29,
 116 25 STOCKHOLM
 Tel:08/430 111

KÖPES

DIVERSE:

- 1 st Flipper av Bengt Persson, tel 08 / 774 77 00.
- 1 st flytväst minsta storleken (till en liten "knatta") av Roy Sandgren, tel: 08 / 768 37 89.
- 1 st Optimistjolle av Rune Kristoffersson, tel: 08 / 97 51 96.

SÄLJES

BÅTAR:

- M 30 nr 35 av Göran Gellerhed, tel: 0764 / 278 44.
- M 25 nr 6, kappseglings- och långfärdsutrustad samt i prima skick. Storsegel, foca och genua sydda av Örtengren år 1971, spinnackern sydd av Greven 1974. Kontakta Anders Lind tel: 08 / 45 26 20 ank 234 (arb) 08 / 97 70 14 (hem)
- M 22 nr 14, Häxan. Segel från 1974, motor + massor med övrig utrustning. Ytterligare upplysningar från Börje Dal, tel: 08 / 88 67 25.

DIVERSE:

- 8 st oanvända rostfria ventilramar till M 30:a för 300:- av Erik Thor, tel: 0758 / 372 98.
- 1 st M30 storsegel i dacron av Per Åman, tel: 08 / 86 83 77.
- 1 st lågt skuren oanvänd M30 kryssfoca av Bengt Persson tel: 08 / 774 77 00.
- 1 st lågt skuren omsydd M30 kryssfoca (Örtengren) för 500:- av Roy Sandgren, tel: 08 / 768 37 89.
- 1 st 4 hk Archimedes årsmodell 1940 för 100:- av Erik Thor, tel: 0758 / 372 98.
- 1 st 6 hk West Bend med frigång och back samt lång rigg av Alf Larsson, tel: 0762 / 248 68.



HÅLL SKÄRGÅRDEN REN



Örtengrens

Skeppsbron 44
STOCKHOLM
Tel. 113521