

Kallelse till årsmöte

När: Lördagen den 23 november 2013 klockan 15.00.

Var: Restaurang Timmermans 1857 (f.d. Alishan India Restaurang & Bar), Timmermansgatan 35, 1 trappa ned, Södermalm, Stockholm.

Restaurangen ligger i nordöstra hörnet av korsningen Timmermansgatan och Högbergsgatan, 59°18,92'N 18°03,70'E. Pendeltåg till Södra station (Stockholms södra) eller T-bana till Mariatorget eller buss.

Mat och dryck från restaurangen till självkostnadspris.

Dagordning

1. Godkännande av mötets behöriga utlysande.
2. Godkännande av dagordning.
3. Val av ordförande och sekreterare för mötet.
4. Redovisning av årets verksamhet.
5. Redovisning av sällskapets ekonomi.
6. Beviljande av styrelsens ansvarsfrihet.
7. Val av styrelsemedlemmar och valberedning.
8. Inkomna skrivelser och motioner.
9. Övriga frågor.
10. Mötet avslutas.

Verksamhetsberättelse

- Styrelsen har inte haft några formella möten. Endast mail. Ordföranden och kassör har träffats ang. Nordea.
- Februari-mötet hölls på Indiska Restaurangen på Söder i Stockholm. Ca 10 medlemmar. Vi hade inte fått tag i någon föredragshållare.
- Ragnar Hellgren har jobbat vidare med hemsidan. Mikael Pålsson tog över hemsidan i september.
- Lars Bergman har jobbat med medlemsbladet. Medlemsbladet har kommit ut 5 gånger. Lars har sjäv vikt och frankerat bladen i år.
- Vid vårträffen vid Norrviken deltog ca 10 båtar. Fint väder.
- Vid höstträffen vid Finnhamn deltog 9 båtar. Fint väder.
- Medlemsantalet är 70 st varav 6 hedersmedlemmar

Styrelsen

Ariadnes motorbyte

Behöver man motor i en segelbåt? Det tyckte inte arkitekten Jöran Curman när han lät bygga sin Laurinkoster *Anniara* på Rosättra 1957. På den tiden var motor i segelbåtar inget självklart, särskilt inte om man som Curman kappseglade flitigt. *Anniara* vann bland annat Gotland Runt klass III år 1962.

Curman sålde *Anniara* efter något år för en större *Anniara II*, har jag kunnat lista ut via gamla matriklar. Den nya ägaren satte nog ganska snart i en motor. I alla fall satt en liten Färe-Göta på 12 hk i båten när vi tog över henne i augusti 2009 och döpte om henne till *Ariadne*.

Färe-Göta var en ganska vanlig hjälpmotor i segelbåtar på sextioalet innan de små marindieslarna började dyka upp på allvar. En tvåtaktare av extremt enkel konstruktion att ta till när vinden tröt. Liten och nätt kunde den rymmas även där det var trångt under durkarna.



Den gamla Färe-Göta-motorn från sextioalet. Förgasaren är bortskruvad som första förberedelse för att lyfta ur den.

Vi var rätt skeptiska till motorn, men vi tyckte det var viktigare att satsa på nya segel i första hand så eventuellt motorbyte fick vänta. Den puttrade faktiskt på rätt bra, men i ett moln av rök från det oljeinblandade bränslet. Manövrer vid tilläggningar kunde vara lite väl spännande. Det var omöjligt att reglera gasen så att motorn inte skulle rusa som

besatt på tomgång och samtidigt klara att fram eller back lades i utan att stanna. Minst tre händer behövdes för att samtidigt passa gasen, skifta backslaget och sköta rodet. Oftast stannade den just när den behövdes som bäst. Så efter ett par år ville vi ändå ha något mer pålitligt, starkare och mer lättmanövrerat.

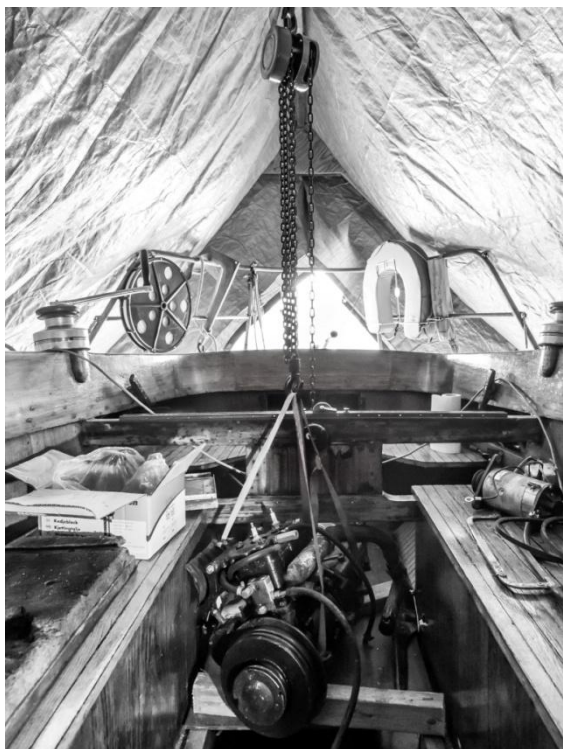
Att byta motor i en segelbåt är en dyr och komplicerad historia. Klarar man jobbet själv? Jag läste Micke Westins ”Byt motor i båten”. Det verkade inte helt omöjligt. Marknadens utbud av små dieslar undersöktes på mässor och på nätet. Jag skissade på datorn med ritning på båten som jag scannat in och ritningar på de olika motorerna som jag hämtade på nätet för att se om de kunde passa. Alla visade sig vara bredare mellan fötterna än Götan. Och *Ariadne* är mycket smal och djup i sina nedre delar. Ett märke kunde levereras smalare mellan fötterna än de andra. Vi beställde en Beta 16 hk med ”Atomic feet”. Beta Marine är en brittisk firma som bygger marindieslar på grundmotorer från japanska Kubota.

Inte heller den gick att klämma in i exakt samma läge som Götan. Efter mycket skissande på datorn och prov med fullskalemallar i båten utkristalliserades två lösningar. Antingen kunde motorn hamna framåt en bit inåt salongen eller uppåt och lite bakåt. Vi ville inte ändra något i salongen så lösningen blev att motorn fick placeras i ett högre läge och med en CV-axel med två knutar för att ta upp höjdskillnaden i förhållande till propelleraxeln. Vi beställde en CV-knut av märket Python med lite längre axel än normalt, 250 mm, för att kunna ta upp höjdskillnaden utan alltför stora vinklar.

Motorn beställdes med 2,6:1 i reduktion. Götan hade 3:1 och gav maxeffekt vid 2 500 v/min och då snurrade propellern 833 v/min. Beta 16 har maximalt vridmoment vid 2 600 v/min och med reduktion 2,6:1 blir det 1 000 varv/min på propellern. Det verkade ju ganska bra, mesta kraften med bara lite högre propellervarvtal än tidigare. Vi borde alltså kunna behålla propellern och axeln.

Motorn hämtades på Lidingö en snöig dag i mars men fick stå i ett skjul på landet i väntan på att snön kring båten skulle smälta undan så det gick att komma dit med en transport. Jag kunde i alla fall sätta igång med att försöka få ut den gamla motorn. Den var fastskruvad med ½ tums bult med mutter och ingen av mina nycklar eller hylsor passade. Antingen slant de eller var för små. Men efter sök i alla möjliga byggvaruhus och järnhandlare hittade jag till slut både ½ tums nyckel och hylsa på Jula och lyckades få loss den. Avgasröret sågades av och hela härligheten lyftes ut med hjälp av en kättinglyft och en tillfälligt hopsnickrad ställning.

Så småningom lyckades jag sälja Hr Göta för att göra tjänst i en snipa i Skåne.



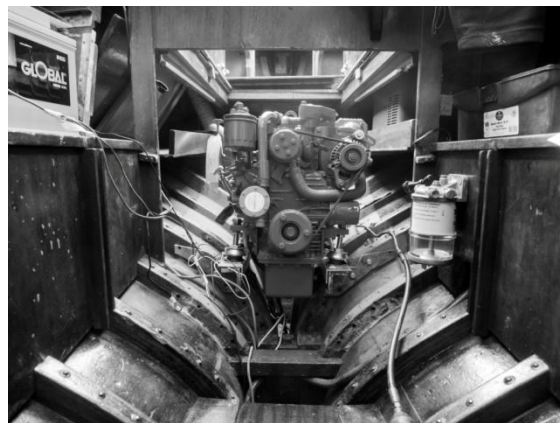
Gamla motorn på väg upp, hänger i kättinglyft i täckställningen.

För att få ut den gamla motorbädden som var svetsad i aluminium måste jag först såga itu den både på längden och på tvären för att komma åt att skruva loss bultarna. Det gick till slut. De fyra delar som uppstått skruvades fast igen i ett högre läge som stöd för två nya längsgående aluminiumprofiler, och det blev åter en stabil bädd.

Tiden gick och det fick bli sjösättning utan att motorn kommit i. *Ariadne* förtöjdes tillfälligt vid klubbens långa brygga där det finns el och är lätt att komma till med verktyg och annat. Resten av avgassystemet plockades ut, itusågat i bitar. Allt var i koppar så det blev en liten nätt summa på skroten. Nu gällde det att montera trycklagret till CV-knuten. En kraftig platta med urtag för trycklagret måste byggas och förankras i lämpligt spant. *Ariadnes* spant är i lamellimrad ek i rejäla dimensioner så hålla skulle det nog.

Efter flera försök byggde jag till slut en platta av ek med två aluminiumplåtar på varje sida, limmade och skruvade. Den fästes med gängad rostfri stång och M10-bultar i spanten och med två klossar i ek som stöd mot dessa. Den konstruktionen bör tåla trycket från propellern. Och kraftiga brickor under muttrarna bör klara draget när man backar. Läget mättes ut så noga jag kunde så motorn skulle komma på rätt plats. Propelleraxeln kapades av på förhoppningsvis rätt ställe. Klämhylsan kring axeln som ska överföra kraften till lagret drogs åt med momentnyckel.

Den nya motorn lyftes i med hjälp av mastkranen och ställdes ner provisoriskt. *Ariadne* bogserades till sin vanliga bryggplats för det fortsatta arbetet. Jag upptäckte naturligtvis att det behövdes mer arbete med bädden. Så det blev att hissa upp motorn igen med kättinglyften i en balk tvärs över sittbrunnen, fila på bädden, hissa ner, upp igen ett antal gånger innan allt passade. Det gick inte att komma åt bultarna till tassarna med motorn på plats så de måste skruvas fast först och motorn sedan sänkas ner över dem, förhoppningsvis hade jag då mätt rätt så att allt passade. Och det gjorde det, men det var inte många millimetrar tillgodo mellan spant och motor på sina ställen.



Nya motorn provisoriskt på plats. Den fick lyftas flera gånger innan allt passade.

Nästa steg var att montera ihop axeln mellan motor och lager. Det var ganska enkelt även om det var många bultar att skruva åt innan det var klart. I och med det var motorn på plats och ordentligt monterad i båten.



CV-axeln monterad på plats.

Sen var det bara resten kvar. Det vill säga alla installationerna. En ny hylla byggdes för batteriet och nya kablar av fabrikat Skyllermark införskaffades för att koppla ihop motorn med batteriet. Slang drogs från kylvatteninloppet direkt till impellerpumpen. Jag hade köpt ett sjövattnfilter men hittade ingen bra plats för det så det fick vara tills vidare. Slangen från värmväxlaren till avgasröret togs bort och ersattes med slangar via en Martec vakuumventil ca 50 cm över vattenytan, en betryggande höjd.

Avsändare: Laurinkostersällskapet
c/o Bergman
Sommarvindsvägen 14
133 32 SALTSJÖBADEN

Den nya avgasslangen var kraftigare än det gamla avgasröret så ett nytt 50 mm avgasutlopp monterades i aktern efter vidgning av hålet med sticksåg. En ljuddämpare kombinerad med vattenlås placerades över propelleraxeln, stödd på en bottenstock som befann sig lämpligt där. Burken hålls på plats av slangarna i båda ändar. De är styva nog för att det hela ska stå stadigt. Avgasslangen gavs en rejäl krök upp mot undersidan på akterdäcket.

Vi behöll den gamla tanken av koppar men tog ur den och tömde den ordentligt från alla rester av oljeblandad bensin. Bränsleledningen kopplades via ett nytt vattenavskiljningsfilter, monterat "bakfram", vilket en del säger är bra, andra inte, men så har vi haft det i andra båtar med dieselmotor. På något sätt måste en returledning från motorn ordnas och det gjordes på så sätt att den kopplades till slangen för avluftningen med hjälp av en T-koppling. Tipset att koppla till avluftningen kom från Daniel Spurrs bok "Upgrading the Cruising Sailboat".



Returledningen kopplades in på avluftningen.

Götamotorn hade haft tre separata reglage med kablar för choke, gas och tändningsförställning samt en spak som via en hävarm och en kabel påverkade backslaget. Dessa fyra reglage skulle nu ersättas av ett enda. Det placerades på sidan av styrbords sittbänk under skotbalken så att det blev lättåtkomligt för rorsman men ändå ur vägen. Reglagekablar för gas och backslag monterades. Instrumentpanelen sattes på samma plats under rorsmanstoftens där den gamla hade suttit och kopplades ihop med motorn.

Efter påfyllning av olja och kylvätska var det bara att vrida om nyckeln för att se vad som hände. Motorn startade direkt, utan gaspådrag, på det lilla bränsle som fanns kvar i systemet sen fabriken provkörning. Men jag stängde av omedelbart för att inte riskera att få in luft. Tanken var ju tom fortfarande. Efter en biltur till en sjömack i Vaxholm för ren båt diesel utan RME kunde jag fylla tanken och provköra ordentligt. Med lyckat resultat. Behövde inte ens lufta. Dagen efter startade vi vår första segling, lite senare på säsongen än vanligt. Stora Nassa lockade.



Ariadne är systerbåt till Casella II som Fredrik E. berättade om i förra numret.

Tilllägg och hamnmanövrer går nu hur smidigt som helst. Det finns extra kraft att ta till. Motorn startar mycket lätt, nästan innan nyckeln hunnit vridas om helt och utan något gaspådrag. På tomgång gör vi drygt två knop. För att nå fyra knop, vilket vi tycker är lagom motorfart, krävs 1 200 v/min i bleke och 1 500 om det är lite motvind. Då drar den ungefär en liter i timmen har det visat sig, mindre än hälften av vad förra motorn ville ha. Tanken rymmer 20 liter så soppan räcker 80 M med fyra knop och det är längre än vad vi brukar gå för motor på en säsong. Vi är ju seglare! Något tillfälle att testa hur orken är i hård motvind har vi inte haft ännu, men det känns som om det finns en hel del reservkraft.

Det blev ett lyckat motorbyte fast det tog mer tid än jag hade trott. Är det vettigt att göra det själv? Om jag hade vetat innan hur mycket arbete det skulle bli hade jag kanske tvekat. Å andra sidan kostar det en del att anlita någon för jobbet, enligt Micke Westins bok minst 20 000 kronor. När man gör det själv vet man exakt hur allt är gjort och man får det som man vill ha det. Man kan dessutom leta runt själv och hitta bra priser för allt som behövs för installationen, vilket verkligen lönar sig. Och arbetet har varit roligt och det känns bra att ha klarat av det. Så jag tycker verkligen det var värt allt slit.

Mats Perner