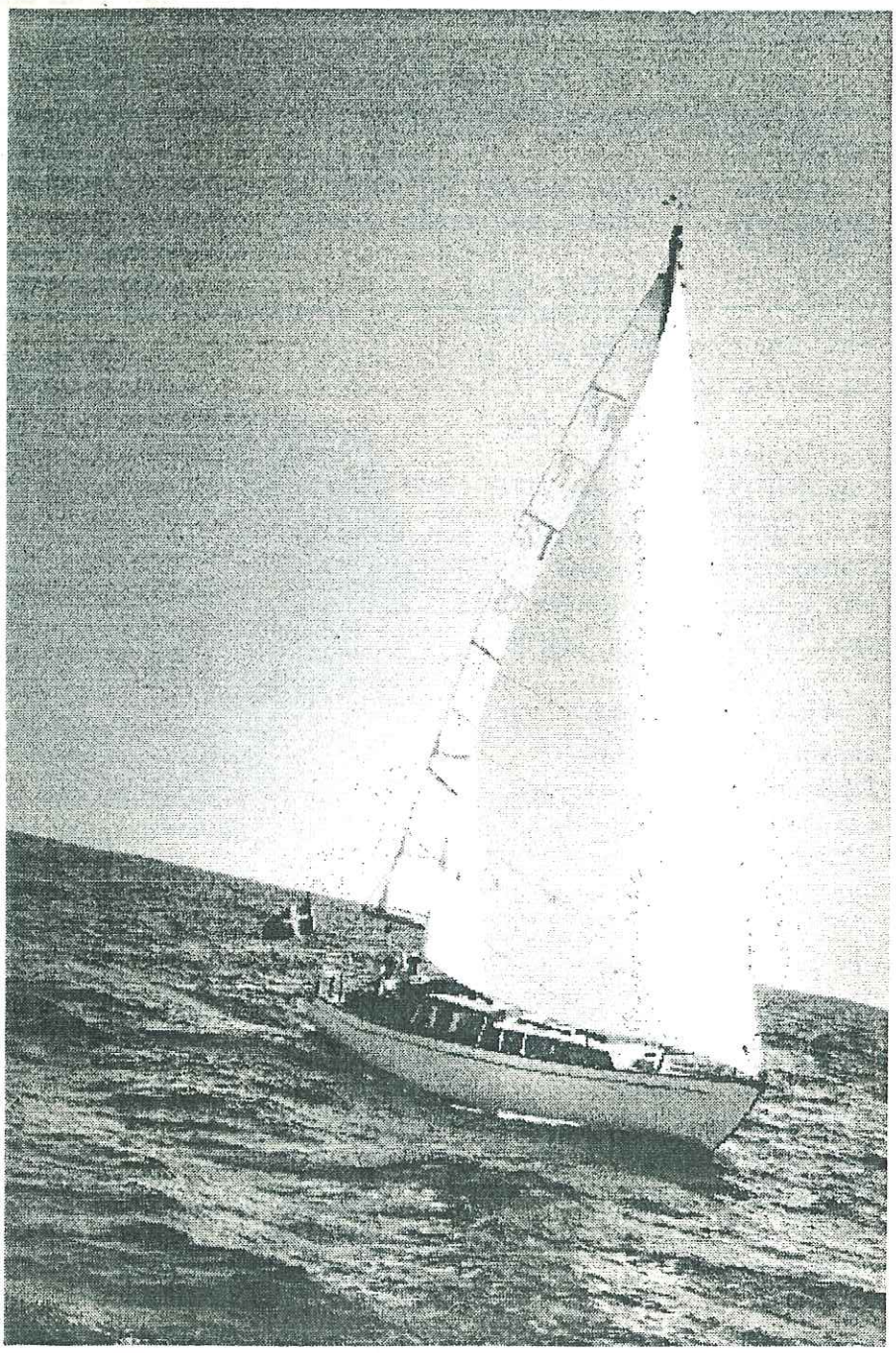
VINDÖGAT

NR. 2 ORGAN FÖR VINDÖ YACHT CLUB JUNI/99

Äntligen sommar igen!

Välkomna till det andra numret av vår klubbtidning. Båten på bilden heter Akka och är en Vindö 30:a byggd 1966. Den tillhör våra medlemmar Anders och Birgitta Gunnartz i Vaxholm. På sidan 3 kan du läsa hans berättelse om hur det är att lära känna sin båts speciella egenheter.
Vindö 30 är för övrigt något av ett tema i det här numret. Gunnar Silfvén har forskat i 30:ans historia, läs hans artikel på sidan 8.
Bosse Anderssons båt Festina Lente är dock en 32:a. I förra numret berättade han om sin färd mot Västindien. Han hade då efter en del bekymmer nått Gran Canaria. Hur gick det sedan? Läs på sidan 7.

Som synes innehåller detta andra nummer av tidningen bilder. Redaktionen är dock fullt medveten om att kvaliteten lämnar en del övrigt att önska. Vi hoppas kunna bättra oss till nästa nummer.



Hej alla Vindöbåtsägare!

Vår förening får alltmer vind i seglen. Här kommer det andra numret av vår klubbtidning. I skrivande stund vet jag inte vad den kommer att innehålla, men jag vet att vi kommer att sluka varje rad som där står.
Våra aktiviteter börjar ta fart - nu är det ett gäng i Stockholm som drar igång till lands och till sjöss med början i pingsthelgen. På Västkusten planeras seglingar till Läsö och Källö-Knippla. Vi väntar bara på att någon eldsjäl i Blekinge skall höra av sig!

Under våren har vi fått tillfälle att lära oss underhålla våra fina gamla båtar vid ett studiebesök på Vindö Marin. Vi hoppas få återkomma till hösten, då kanske kombinerat med en träff med hitresta medlemmar från andra orter. Mer om det i höstens utskick.

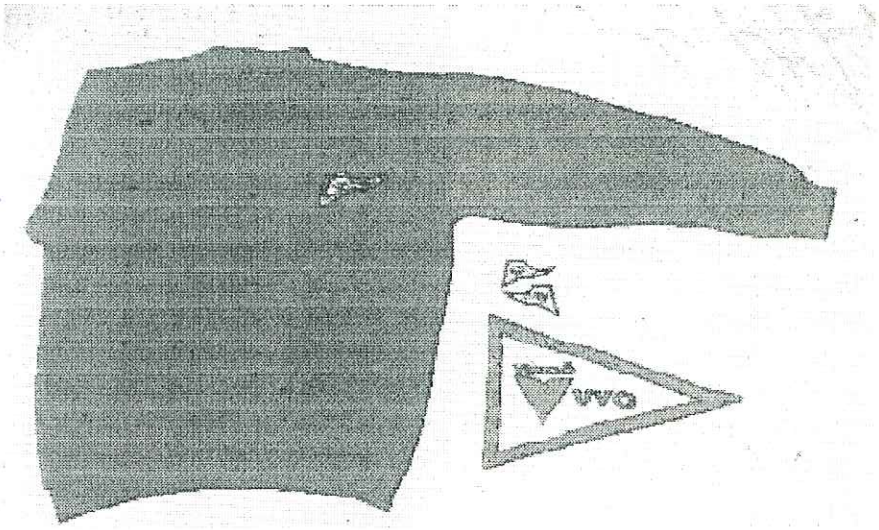
För övrigt önskar jag alla en fin sommar med mycket segling, sol och vind. Vi ses på havet!

Agneta

VYC har följande saker till försäljning:

Klubbvimpel.....100 kr
Dekal (i form av vimpel, 8 cm lång).....20 kr/par
Collegetröja (marinblå, 100 % bomull, lång ärm, med Vindömärke)...200 kr

Kan beställas via vår kassör, B A Svanhill, Tulpangatan 10
426 68 Västra Frölunda
tel. se nedan.



Vindö Yacht Club är föreningen för alla Vindöbåtsägare och för andra som är intresserade av dessa båtar. Medlemsavgiften är för närvarande 100 kronor per år. Styrelsen har följande utseende:

Ordförande:
Agneta Eriksson
Kungsladugårdsg. 105 b
414 75 Göteborg
t. 031 24 89 68

Kassör:
Bengt Arne Svanhill
t. 031 29 58 78

Sekreterare:
Pernilla Silfvén
t. 0301 320 55

Ledamöter:
Håkan Schölin
t. 031 56 15 66
Gunnar Silfvén
t. 0301 320 55

Suppleanter:
Björn Forsman
t. 031 13 67 08
Eric Krall
t. 031 69 09 61
Rune Olsson
t. 0304 391 81

Lärorik tripp till Gotland med 30:an Akka

Att bli vän med sin båt, att förstå dess behov och acceptera dess nycker, är en process som varje ny båtägare måste gå igenom. Ju äldre båt, desto fler nycker och större behov. En segling till Gotland lärde oss mycket om vår gamla Vindö 30:a.

Jag har seglat hela mitt liv. Fick min första båt när jag var sex år, den följdes av flera. I vuxen ålder nöjde jag mig i många år med att segla på släktingars och vänners båtar. Det var bara att välja — Fingal, 5:a, Skärgårds 95:a ...
Men för tio år sedan tyckte jag och min fru Birgitta att det var dags, vi slog till och köpte en Vindö 30:a (vi föll för glansen i mahognyn).
Plastskrov, byggår 1966. Orginalmotorn — Albin O 21, bensindriven, reverserande propeller. Vi döpte henne till **"Akka"**.

Egen båt - egna problem
Ganska snart upptäckte vi att det är en sak att segla på andras båtar, en annan sak att äga båt själv. Jag var den som hade mest erfarenhet. Jag insåg att alla problem som jag hittills kunnat överlåta åt skepparen, måste jag nu lösa själv. Eller vi tillsammans. De första åren bjöd på en del prövningar.

Vår tredje segelsommar inleddes med en weekend-segling i Stockholms skärgård. Strålande vårväder. Natthamn vid en skogig holme, härlig middag i medhavd gryta. När vi följande morgon startade motorn, hördes ett förfärligt oljud. Det lät som om propellern gick emot skrovet. Någon måste hoppa i vattnet (9°) och titta efter. Vår tonårige gast, med dykcertifikat, såg helt oförstående ut när jag påpekade detta. Jag dök själv. Iförd sydväst, mot den sprängande kylan. Propellern såg normal ut. När vi startade motorn igen, var oljudet borta. Vi lät oss nöjas med det.

Oljudet kom tillbaka
I juli blev det dags för långsegling. Efter tre dagar kom oljudet i motorn tillbaka. Vi låg i Nynäshamn. Fredagkväll. Först på måndagen kunde vi kontakta verkstäder. Ingen hade tid, högsäsong. En mekaniker från marinens bas på Muskö blev räddningen. Han konstaterade att vi fått in vatten i reverseringsmekanismen, men att motorn gick att köra. Tillsvidare, med viss försiktighet.
Vi beslöt att fortsätta seglingen, men att använda motorn bara i nödfall.

UR MIN LOGG BOK

Det blev en fin tur. Via Västervik till Öland. Över till Stora Karlsö — fortfarande nyhetens behag av att klara så stora vatten. Från Karlsö blev det dimma. Vi hade ingen mistlur, så vi slog på en kastrull. Fårö ville vi absolut se, innan vi vände hemåt. Väderrapporten ville annorlunda. Den spådde kuling, och vi hade en tid att passa. Det blev nattsegling direkt över till fastlandet, kulingen skulle komma nästa dag.

Vattnet som emalj
Istället blekte vinden ut. Solen steg på himlen, vattnet låg som emalj, värmen var tryckande. Vi vågade inte använda motorn. Efter nitton timmar, mot beräknade tolv, siktade vi Landsorts fyr.
Följande vinter fick jag hjälp av en kompis att reparera motorn. Kompisen hade bara tid före jobbet. Under några gnistrande kalla mornar nere på båtklubben plockade vi isär motorn och bytte de rostiga lagren. Vi hade sällskap av en fasantupp, vars färger lyste i solen mot den vita snön.

Anders Gunnartz
Waxholm

Frågvisa medlemmar besökte Vindöbåtarnas vagga

Vilken fernissa är bäst? Hur många gånger skall man betsa? Vad gör man åt ett fuktskadat teakdäck?
Frågorna haglade över Mats Jönsson och Björn Kempe på Vindö Marin när VYC kom på studiebesök en kväll i mitten av april.
Ett 30-tal medlemmar hade mött upp - mest Västkustbor, men även några från Stockholm och Oslo.

Att få veta hur proffsen gör kan vara guld värt för en vanlig båtägare, även om de i regel arbetar under helt andra villkor. Vem har till exempel möjlighet att stå inomhus och lacka i 18 grader, med reglerad luftfuktighet?
Men mycket matnyttig information fanns att inhämta och VYC:s medlemmar tog väl vara på chansen. Efter en allmän frågestund och rundvandring på varvet samlades alla i lackeringsverkstaden för ytterligare samtal - i första hand kring fernissningskonstens hemligheter.

Här följer några noteringar i olika ämnen som var uppe under kvällen. Svaren på frågorna gavs omväxlande av VD Mats Jönsson och av Vindöveteranen Björn Kempe, som arbetat på varvet sedan 1974:

¤Vilken fernissa är bäst? (en av kvällens första frågor)

-Ingen är bäst, därför att ingen just nu är riktigt bra. Den lack vi använt under senare år är Epifanes, som vi tycker är lättarbetad och ger ett bra resultat. Men det verkar som om receptet nu har ändrats, eftersom både vi och andra varv har haft stora problem med krackerleringar, i vissa fall redan efter tre månader.

-Vi tror att recepten ändrats av miljöskäl och att det lett till att lacken blir för hård. På Epifanies säger dom att problemen beror på hålet i ozonlagret och UV-strålningen.

¤Finns det alternativ?

-Även Internationals Schooner krackerlerar. Fabi de Lux blir inte lika blank som Epifanes. Vi håller på och experimenterar med Benar och Le Tonkinois, men inga resultat är klara än.
Tvåkomponentlacker har vi aldrig provat - de går inte att ta bort med värmepistol.

- Vi experimenterar också med att olja trät före lackning - bland annat med Interpreg A. Oljningen sker mellan betsning och fernissning med Epifanes. Det har slagit väl ut - inga krackeleringar hittills. Olja minst två gånger.

Trångt kring bordet på Vindö Marins kontor. Nästan hälften av deltagarna kom inte med på bilden

Björn Kempe demonstrerar fernissning med rulle och skumgummipensel för intresserade medlemmar i Vindö Marins lackeringsverkstad

¤Vilken bets använder ni? Kan man blanda bets i lacken?

- Internationals bets, tre lager. Om man blandar i lacken finns risk för ett flammigt slutresultat, i och med att lacklagret slipas ned olika mycket på olika ställen.

¤Kan man vattenslipa mellan lagren?

-Det har vi aldrig provat. Vi använder fint slippapper och kompletterar med 3M:s slipduk (A, very fine). Slipduken mattar ytan utan att avverka. Den är nog en stor del av hemligheten bakom ett fint resultat.

-Efter dammsugning är det viktigt att använda klibbduk. Just nu verkar Hempels vara bäst, genom att den inte släpper några fibrer.

¤Vilka verktyg använder lackeraren?

-Vanlig pensel för de första lagren, men sedan rulle plus skumgummipensel. En omlackering på Vindö Marin innebär nio lager fernissa, varav de tre sista utan förtunning. Att lacka om en 40:a tar cirka åtta veckor och då har minst 85 arbetstimmar lagts ned.

¤Hur ser lackningstekniken ut?

-Jag lägger på fernissa längs 60-70 cm på ruffsargen med rullen åt gången och stryker sedan ut med skumgummipenseln. Det är bra om man kan få skarvarna över respektive under rutorna. Svårigheten ligger i att lägga på ett lagom tjockt lager - på gränsen mellan torrstryk och rinn (Kempe).

¤Luckgaraget är ett utsatt ställe på båten som lätt får fuktskador. Hur förebygga?

-Många glömmer att behandla trät som ligger an mot rufftaket. Själva använder vi Internationals V-danbolin där, en färg som man normalt brukar måla trädurkar med.

-Undvik vidare att lägga tätningsmedel under hela garaget. Det kan bli väldigt svårt att få bort det då. Vi lägger bara en klick silikon vid varje skruvhål. Det innebär att fukt under garaget vädras ut bättre.

¤Är det vanligt med böldpest på Vindöbåtar?

-Nej, det ser vi sällan. De gånger gelcoaten blästras bort, i samband med epoxibehandlingar, hittar vi inte de vätskefyllda blåsor eller håligheter som är typiska för pestdrabbade båtar.

¤Vilken är färgkoden för gelcoaten?

-Jotun 2000. Om du sedan inte tycker att detta inte stämmer med den vita fägen på ditt skrov så beror det på att gelcoat gulnar med tiden. Missfärgningen varierar beroende bland annat på i vilka vatten båten seglar.

¤Vilka är det vanligaste felen som ni reparerar?

-Sittbrunnar och maststöttor hör till de svaga punkterna. I sittbrunnarna byter vi ut bänkar och durkar som ursprungligen tillverkades av plywood mot massiv teak. Sargar behöver också bytas ibland.

-Maststöttan kan ha blivit fuktskadad i underkant. Då mjuknar den och sjunker ihop. Rufftaksbalkarna börjar svikta. Vi löser det genomatt ta bort en bit av stöttans underkant och ersätta den med en aluminiumplåt som kilas fast.

-Eftersom förra sommaren var så regnig har vi också fått in många båtar med fuktskador i rufftaket. Vattnet har trängt in genom trasiga pluggar och dåliga nåt.

¤Vilken nåtmassa använder ni mellan däcksribborna?

-Vi har återgått till silikon, efter att ha prövat en del annat. Bostic visade sig lösas upp av betsen vi använder. Uretanbaserade produkter är mycket känsliga för T-sprit.

¤Är det vanligt med fuktskador i sandwichdäcket under teaken?

-Ja, det är det, eftersom däcken lades utan någon tätningsmassa under. Bara nåtmassan svarar för att hålla vattnet ute. Så gör vi inte idag när vi lägger nya däck.

-Både balsa och olika slags konstgjorda produkter har använts som distansmaterial. För att ta reda

fortsättning på sidan 7

Bättre kyla med ny isolering

Hur länge kylboxen håller maten kall beror mest på kylboxens isolering. I min båt var den ursprungliga isoleringen efter femton år i riktigt uselt skick. Hur står det till i din? Det kan vara värt en koll, särskilt om du funderar på att installera en kylanläggning.

Som nybliven Vindöägare (32:a) i början av 1980-talet trodde jag länge att det läckte från kylboxen.
När jag hällde i en kasse is så dröjde det inte lång stund förrän det började sippra fram vatten ur en liten spricka i det teakfanér som täcker kölskarpen nedanför pentryt.
Undersökning med ficklampa och ståltråd var resultatlös. Jag hittade inget hål i boxen, förutom avrinningshålet, förstås.
Slutsatsen blev att läckan måste finnas i avrinningsslangen. Misstanken styrktes när jag upptäckte att det dröp av vatten från slangen.
Efter några år (det var ju inget stort problem) gick jag till verket: Med viss möda lyckades jag såga upp ett litet hål i avbalkningen av plywood under diskhon. Trångt som tusan. Sedan skar jag bort lite av frigolitisoleringen och kom fram till rörstumpen där slangen satt fast.

Knogarna vitnade

Av med klämma och slang. Ny, kraftig slang inköptes, klämman drogs till så att knogarna vitnade...Nu **måste** det vara tätt.
Så blev det sommar och segling och dags för bunkring. I med en kasse is i boxen och sedan en massa mat. Det gick någon timma, sedan började det sippra fram vatten ur sprickan i teakfanéret igen...
Jag var redo att sortera undan hela fenomenet under kategorin "tillvarons mysterier" när en sak inträffade som fick mej att inse vad det hela berodde på:
Det uppstod en propp av något slag i avrinningsslangen. Isen smälte, men vattnet rann inte ut. Det underliga var att läckaget upphörde.
Naturligtvis - kondens!
Sedan gick det minst ett decennium. Den våta fläcken blev på något vis lättare att acceptera när jag visste vad den berodde på.
Men för ett par år sedan beslöt jag mej för att montera ett kylaggregat. För att kunna göra installation var det nödvändigt att lyfta på bänkskivan. Därmed fick jag också insyn i en del av min båt som jag dittills inte vetat särskilt mycket om.

Tejp höll på plats

Det var intressant att se hur det hela var gjort. Isoleringen bestod av 3 cm tjocka skivor av frigolit som hölls på plats med hjälp av tejp, typ maskerings.
Tejpen hade naturligtvis släppt för länge sedan och frigolitskivorna hängde på trekvart, framför allt bottenskivan.

MITT TIPS

Inte underligt att det hade bildats en hel del kondens och att isen i boxen smält snabbt varma sommardagar.
Hur ser det ut i era båtar, tror ni (ni som har isboxar, vill säga)? Risken är väl rätt stor för att situationen är densamma.
Det innebär en del jobb att montera bort diskoho, bänkskiva med mera bara för att isolera om boxen, men mina erfarenheter talar för att det är värt besväret. Speciellt om man tänker installera en kylanläggning och är mån om att hushålla med ampèretimmarna.

Limmade med kontaktlim

Jag valde att använda cellplast som jag köpte billigt av en tillverkare i Boråstrakten. Skivorna var omkring 15 mm tjocka och jag limmade med kontaktlim så många lager som utrymmet medgav på boxens respektive sidor. Materialet påminner om det som campare använder i liggunderlag.
Expertis som jag talat med betonar vikten av att isoleringen verkligen limmas till boxens utsida och att det blir tätt kring skarvarna. Ingen luft skall kunna ta sig in förbi isoleringen.
Det kylaggregat jag köpte är av fabrikat Origo MarinCool. Det är en helt tyst anläggning som använder en mycket grov kopparfläta för att transportera ut värme från en kylplatta i boxens inre till en kopparskiva under vattenlinjen på skrovets utsida.

Bara en bonus

För att komma åt att göra en sådan installation (i en 32:a) är det helt nödvändigt att ta bort bänkskiva och diskho. Att jag därmed också fick chansen att isolera om kylboxen var egentligen bara en bonus.
Om jag hade valt en annan och mer lättinstallerad kylanläggning skulle jag kanske aldrig ha upptäckt i vilket bedrövligt skick den ursprungliga isoleringen befann sig. Med sämre verkningsgrad och högre strömförbrukning som följd.

Björn Forsman

PS. Jag har nu använt kyl-anläggnin under två somrar. Elsystemet kompletterats med en 32 W solpanel ett extra batteri. Det hela har fungerat Behovet av att emellanåt ansluta sig landsström och toppladda bat-terierna dock ökat något. Å andra sidan sli man att släpa på is...

Motorproblem och storm tvingade Bosse ta paus

Siktet är fortfarande inställt på Västindien. Men motorproblem och den våldsamma storm som drabbade Kanarieöarna strax efter nyår tvingade Bosse Andersson och hans 32:a Festina Lente till en ofrivillig paus i äventyret.

"Sist vi hördes av låg jag på Gran Canaria i väntan på motorbyte. Där ligger jag fortfarande. Det blev en väntan på en och en halv månad innan den nya Penta 2020 var monterad. Spanskt tempo skiljer sig från svenskt. Det finns bara en sak att göra - att gå ned till deras tempo. Annars få man börja äta Losectabletter.
Den 15 december var motorn monterad av en montör som hade mycket liten kunskap om mindre motorinstallationer. Efter många påpekanden av mej kom droppen när han vattenfyllde den nya motorn.
Hur kunde det hända?

RESEBREV

Jo, han kopplade inte någon vacuumventil. Efter starka protester från mej ringde han till Volvomar, Pentas representant i Las Palmas. Som också hävdade att det inte behövdes. Båten sjösattes på fredag kväll.
På lördag morgon skulle jag ut och köra motorn. Vrider om nyckeln. Motorn vägrar gå runt. Jag kolla om jordkabeln är åtdragen. Den är OK. Nytt startförsök, samma resultat.
Tar upp oljestickan. Nivån ligger åtta centimeter över strecket. Jag lossar då bottenpluggen och sätten mugg under. Ut kommer först bara saltvatten. Som tur är har motorn inte gått runt.
Nu blir det fart på Volvomar, som då inser vilken jättetabbe dom gjort. Dom byter olja och filter tre gånger och monterar en ny vacuumventil.
Detta misstag och femton andra som jag fick påpeka gjorde att det hela tog så lång tid. Jag fick avbeställa min flygbiljett Trinidad-Göteborg den 17 januari och beslöt mej för att åka hem och arbeta ett tag istället.
I januari var det storm på Gran Canaria. 50 meter av den stora piren spolades bort, plus den nya vågbrytaren för småbåtshamnen. Tre stycken förtöjningslinor gick av för mej. Knapen på styrbords sida i fören gick rätt av vid ringen. Den var för liten.
En hel pontonbrygga med cirka 40 båtar lossade och drev in i nästa brygga. Skadorna varierade från mindre (som i mitt fall) till totalhaverier. En stålbåt från Belgien blev skrot. Han hade varit ute i fem år. Ingen försäkring, så han miste allt han ägde.
Men nu skiner solen och nya äventyr väntar. Själv blir jag nog kvar i Sverige året ut. Så finns det någon Vindöägare som vill hyra en Vindö 32 på Gran Canaria till bra pris, så hör av er till mej.
Min MD 11 C har jag nu fått hem. Motorn hade gått cirka 50 timmar efter renovering när oljepumpen stannade på grund av vattenintrång och vevaxeln skar. Är det någon som behöver delar, så hör av er".

Vindöhälsningar
Bosse Andersson
tel+fax 031 92 56 39
mobil 070 770 03 29

---

fortsättning från sidan 5
på om det finns fukt i däcket kan man borra små inspektionshål från undersidan. Skulle så vara fallet är det omöjligt att åtgärda utan att riva teakdäcket och lägga på nytt.
¤Vad gör man om teaken på rufftaket slitits ned så mycket att det samlas vatten i groparna?
-Problemen brukar uppstå vid ribborna närmast ruffsargen. Dom kan man byta utan att resten av rufftaket behöver åtgärdas.

Tja, det här var några av de ämnen som avhandlades. Folket på Vindö Marin svarar gärna på medlemmarnas frågor om stort och smått, men helst inte så här års. Under hösten och vintern har man mer gott om tid.
Slutligen kan nämnas att varvet förmedlar ursnygga halvmodeller av Vindöbåtar från en lokal modellbyggare. 40:an och 50:an finns i lager och 45:an är på gång.
Priset för en halvmodell ligger på 2 500 kr.
Björn Forsman

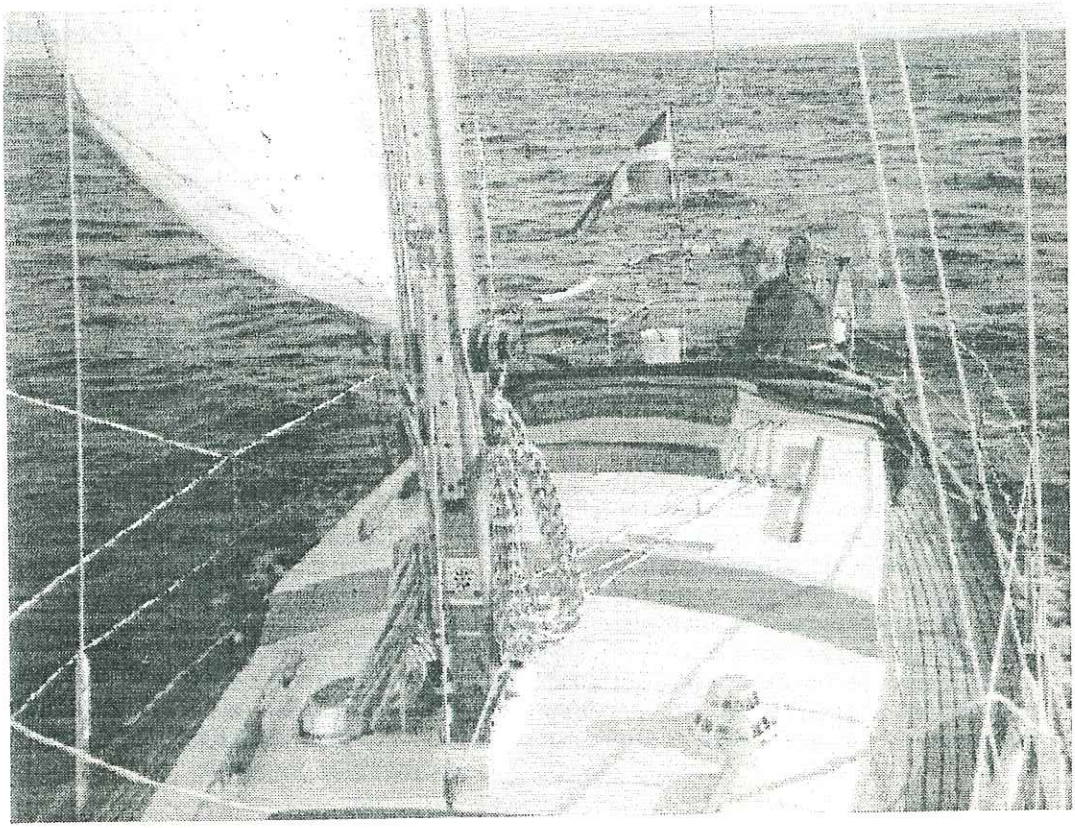
Vindö 30 blev Båten för Boden

Vindögat kommer efterhand att presentera olika modeller i den mån vi kan få fram fakta och historik om båtarna. Vi börjar med Vindö 30 som tillverkades i tidsperioden mellan trä och plastskrov.

År 1963 konstruerade Carl Andersson Vindö 30. Den blev något större än föregångaren Vindö 28, som var plattgattad. Det fanns efterfrågan på en båt med större utrymmen, så 30:an gjordes med en utdragen yacht-akter, som gav båten en längre vattenlinje.
Vindö 30:an ställdes ut i Tyskland och började säljas där genom en agent. Båtens popularitet medförde att cirka 50 procent av produktionen exporterades, bland annat till **Bodensjön**. Det lär ha hamnat cirka 200 Vindö 30 där.
De första 30:or som byggdes tillverkades helt i trä. De byggdes på kravell av 19 mm afrikansk mahogny. Köl, stävar och spant byggdes av ek. Däck och rufftak av fenolhartslimmad mahognyplywood. Inredning av mahogny och durkar av teak.
Båten hade ståhöjd i salongen, 4 stora kojer, pentry med plats för tvålågigt kök och diskoho, två garderober samt plats för dieselmotor under den självlänsande sittbrunnen.
Mast och bom av gran eller oregon pine och rostfri stående rigg. Bommen var av typen med rullrevsanordning.

UR KÖL VATTNET

Som extra kunde båten utrustas med isbox, mantåg, för och akterpulpit och toalett, som placerades under en lucka i förpikens centrumlinje.
Båten kostade cirka 25 000 kronor när den började säljas.
Efter hand började det bli för kostsamt att tillverka träskrov.
De första 30:orna med plastskrov kom 1966. Båtarna byggdes med plastinbakad kölbarlast och i enkellaminat. Åren 1967-68 tillverkades 23 båtar med träskrov och 24 med plastskrov på varvet. Hur många av dessa som var Vindö 30 har jag dock ingen uppgift om.
Plastskrovsversionen fick något förändrade mått jämfört med träskrovsbåtarna.
Båten både förlängdes och breddades med en decimeter till 9,10, respektive 2,45. Djupgåendet minskades fem centimeter till 1,30 och deplacementet ökade 200 kg till 3,4 ton.
Förändringar och förbättringar gjordes efter hand som båten byggdes. Fram till 1967/68 byggdes båtarna med brutet rufftak med två större och två mindre ventiler på varje sida. Framkanten av ruffen var av



Vindö 30:an Akka slörar fram för fulla segel (foto: Anders Gunnartz, bilden på första sidan är dock tagen av Anki Almqvist)

homogen mahogny och rakt byggd. Senare fick båtarna rakt rufftak, ventilerna blev helt rektangulära till formen och utökades till två större och tre mindre per sida.
Framkanten av rufftaket gjordes nu av limmat mahognyfanér i välvd form.

De flesta Vindö 30:ors rufftak är vitmålade, dock kan några av de senast byggda ha teaklagda tak.
När överbyggnaden fick den raka formen byggdes båtarna med ett separat toalettutrymme mellan salong och förpik. I slutet av 60-talet kom också mast och bom i aluminium.

Vindö 30 ersattes efter hand av Vindö 32 från mitten av 70-talet. Det finns 30:or från 1976/77 och några få färdigställdes även senare. Hur många som byggdes totalt har jag ej någon exakt uppgift på. Troligen runt 400 stycken.

Gunnar Silfvén

Vindöfolk på ostsidan möttes

"Under pingsthelgen samman-strålade nio Vindöbåtar i Lådnafladen, Skomakarviken (N 59°25,10, O18°44,20). Sju stycken 40:or, en 32:a och en 50:a.

Samtliga deltagare ansåg att en ny träff skall äga rum redan till sensommaren. Vi hade mycket tips och idéer att gå igenom! Fler Vindöägare hörde av sig telefonledes och var glada över att man nu träffades samt hoppades på fler tillfällen att ses.
Vi på Freja, Solitude och Ariadne är väldigt glada över anslutningen och tackar för en mycket trevlig samvaro på berget.

DÄR VI SES

Olika förslag diskuterades angående träffar. Det beslutades om en **ny träff den 14 augusti i Napoleonviken** för kräftskiva. Närmare beskrivning kommer att skickas ut separat till Vindöägare på Ostkusten. Tills dess...Leta fler Vindöbåtar och bjud med dessa till kräftis!"

Hälsar **Leif, Fredrik och Christer**
genom **Fredrik Eriksson**
08-540 651 77 (673 07 07)

Så här trevligt såg det ut när Stockholmarna träffades! (foto: Fredrik Eriksson)

Också vi i väst ses i sommar!

När den här tidningen kommer ut har även västkustseglarna inom VYC, förhoppningsvis, redan genomfört eskader-seglingen till Läsö, som var planerad till sista helgen i maj.

I augusti blir det en ny chans att lära känna de andra medlemmarna i deras rätta element.
En båtträff planeras på Källö-Knippla den 14-15 augusti. Samordnare är Håkan Schölin, t. 031 56 15 66.

Surfa med Vindö?

Visst går det.
På Internet, vill säga.
Det finns åtminstone två ställen på nätet som är värda ett besök av Vindöseglare.
Först och främst VYC:s egen hemsida, - en sajt som visserligen befinner sig under konstruktion, men som lovar mycket gott inför framtiden. Tanken är att den skall fungera som ett fönster för klubben mot omvärlden. Idag kan man bland annat läsa ett urval av artiklar ur förra numret av **Vindögat**. Kanske kan hemsidan på sikt ersätta både klubbutskick och tidning? Fast det bygger på att i stort sett alla människor är uppkopplade och där är vi väl inte riktigt ännu.
Den som sköter hemsidan (webmaster) är Daniel Feldt i Kista, vars familj seglar Vindö 32:an Linda. Adressen är: http://www.jerbro.se/vyc
En annan sajt kallas vindo net group och är ett nätverk bestående av ett antal Vindöägare i bland annat USA och Sverige. Där finns en del bilder på Vindöbåtar och diverse berättelser och beskrivningar.
VYC-medlemmen Karl Fredriksson i Uddevalla är en av de svenskar som är engagerade.
Adressen är:
http://home3.swipnet.se/~w-36047/karl/intress/vindo.htm
B.F.

Utmaning: Segla Tjörn Runt

Det skulle vara roligt om de som har möjlighet och lust att segla Tjörn Runt den 21 augusti gör slag i saken.
För ni vet väl att det finns ett speciellt vandringspris för enbart Vindöbåtar?
Resultatlistan räknas ut i koorigerad tid enligt LYS-tabellen, så Vindöbåtar av alla storlekar har samma möjlighet att ta det.
Sedan finns det ju en hel del andra priser, naturligtvis.
Kappseglingen i sig är inte mer hektisk än vad man gör den till. I de klasser som våra båtar startar finns ju inte de där essen som skall vinna till varje pris. Man kan jämföra med Vasaloppet. Där finns det också ett gäng som slåss om förstapriset. Resten tycker bara att det är skoj att vara med.
Det ger en speciell känsla att vara med i denna armada av segelbåtar som alla rör sig åt samma håll.
Efter genomförd segling kommer det hem en plakett till alla som går i mål.
De senaste åren har det bara varit två, tre Vindöbåtar med. Om vi blir några stycken kan vi kanske träffas och ha lite trevligt på fredagkvällen. I så fall, hör av er i förväg.
Anmälningskupong brukar finnas i Göteborgs-Posten efter midsommar.
Väl mött
Håkan Schölin

Byta båt mellan ost- och västkust?

Toye Engstrandh i Nyköping har en idé som kan vara väl värd att överväga inför nästa sommar. Så här skriver han:

"Hur många av oss seglare har inte funderat över att segla via Göta Kanal för att kunna lägga någon eller några veckor på Väst-eller Ostkusten.
Men oftast stoppas planeringen av att semestern inte räcker till med t/r slussning eller att kanalen kan kännas för besvärlig.

FLASK POST

Varför inte bygga upp en pool av båtägare (Vindöbåtar) från väst resp. ostkusten, som byter båtar under en längre eller kortare tid?
Personligen skulle jag mycket väl kunna tänka mig att byta båt under ca. 2 v.
med en från västkusten eller Blekinge skärgård.
Man byter våning mellan olika länder med stor framgång så varför inte båt.
Du får en båt som du känner till och är van att segla".

Toye tipsar också om att Bosch tillverkar en liten maskin som underlättar bort-tagning av nåt. Tyvärr får den inte säljas i Sverige. Närmaste försäljningsställe är i Tyskland.
Den amerikanska båt-tidningen WoodenBoat har visat flera sådana el-verktyg som används med stor framgång för att ta bort gammal nåt.
Tidningen är ett måste för alla Vindöägare och träbåtsägare, tycker Toye. Man kan också hitta den på internet. Adressen är: http://www.woodenboat.com

Toye berättar också att han har en komplett uppsättning av dynor i mycket gott skick till en Vindö 32 i smaragdgrönblå kulör till försäljning. Tel: 0155 28 13 55.

VP 2020 i 32:a? Inga problem

Volvo Pentas trecylindriga MD 2020 på 18 hästkrafter borde vara ett näraliggande alternativ för den som funderar på ett motorbyte i sin Vindö 32:a.
Men det går inte, hävdar vissa installationsfirmor och hänvisar till att motorn skulle vara för bred för det givna utrymmet.
Tro dom inte! Det går visst, visar följande redogörelse av Bengt-Arne Svanhill:

"Hösten 1997 lyfte jag ut min MD 6:a från 1976 för att få den iordninggjord hos Walléns motorrenoveringar. Jag hade sagt ett pris på max 17 000 kr. Vintern 1998 hade dom gått igenom motorn. Först hade dom tvättat den, mätt upp cylindrarna samt plockat isär den så att hela motorn nu låg i två lådor.
Så här såg den tilltänkta notan ut: Tvättning och isärtagning 4 500 kr. Nya kolvar 4 600 kr. Vevlager plus ramlager 3 500 kr. Borrning av cylindrar 1 000 kr. Ihopmontering 5 000 kr. Diverse andra delar 5 000 kr.
Totalt 29 000 kr inklusive moms.
Det tyckte jag blev för mycket att lägga på en så gammal motor. Jag hade frågat runt under hösten på olika firmor

och fått veta att en ny skulle kosta mellan 75 och 80 000 kr.
I februari 1998 tog jag kontakt med Marin Industri Teknik i Västra Frölunda för inmontering av ny motor, en Volvo Penta 2020. Med ny propeller och ny axel gick det på totalt 67 000 kronor inklusive arbetskostnader.
Det var inte så mycket som behövde göras i motorrummet. En liten klack fick plastas fast vid den bakre motorbädden. Bakre motorfäste fick också göras om.
Vid kylvattenintaget måste slangfästet ändras.
Installationen innebar också att motorns framkant hamnade något längre in i båten. Nedgångstrappan fick därför flyttas förut cirka fyra centimeter.
Med tanke på förra sommarens tråkiga väder var det skönt med en ny motor i båten som alltid fungerade. Hör gärna av er till mig om ni behöver tips".

Bengt-Arne Svanhill
s/y Loisan
t 031/29 58 78

Föregångare från varvets storhetstid

Vindögat är inte den första tidskriften för Vindöseglare. Under en period i slutet av 1970-talet och början av 1980-talet gav varvet ut en kundtidning vid namn Vindö-Nytt.
Christer Petersson och Lena Strömberg i Vallentuna, som seglar 40:an Ariadne, har kvar några nummer.
Mycket av innehållet handlar om varvets försäljnings-ansträngningar på olika marknader, nya modeller och varianter. I nummer 5, utgivet i december 1979, finns en dödsruna över Carl Andersson, varvets grundare, som avlidit på sommaren samma år.
Varvsledningen skriver också att man går med tillförsikt in i 1980-talet. Orderbeläggningen är bättre än den varit på många år, varvet planerar att visa båtar på mässorna i Düsseldorf, London, Stockholm och Göteborg. En försäljningsagent i Genua har just engagerats. En egen marina och servicestation har invigts i Kiel.
Bara några månader senare tvingas varvet ställa in betalningarna och efter ytterligare några veckor är konkursen ett faktum. En arbetsmarknadskonflikt blev den utlösande faktorn, skriver varvsledningen i nästa nummer av Vindö-Nytt, som kom ut först i maj 1981, ett och ett halvt år efter det förra.
Nu är Nötesunds Varv borta och Vindö Marin har tagit över. Antalet anställda har krymt från 180 till ett 80-tal.
"Väldigt många Vindöägare kanske funderar på att en av orsakerna till de problem vilka varvet råkade ut för torde ha varit ett något föråldrat modellprogram. Ett visst uns av sanning kan kanske ligga i detta", skriver varvsledningen, men påpekar samtidigt att konkursen inträffade med en förhållandevis välfylld order-portfölj.

FLASK POST

Därefter aviserar man en ny modell, Vindö 45, som man tänkter presentera senare samma år. Varvet har förhoppningar om att den nya båten kommer att tas emot väl av en stor publik.
Hur det gick framgår inte av de nummer av Vindö-Nytt som Vindögat har tagit del av. Själv vill jag minnas att 45:an fick bra press. Fast i längden hjälpte det ju inte...
B.F.

Omnåtning - styvt jobb, fint resultat

I samband med att Vindö Marin lade nya teakribbor på rufftaket på **Hans-Martin Ljunggrens** båt, ett jobb som han blev mycket nöjd med, passade han på att granska nåten på däcket noggrannare. En del mindre skavanker upptäcktes.
Eftersom båten ändå stod inomhus, vilket gav goda arbetsförutsättningar, beslöt han att nåta om däcket. Han kom överens med varvet att han själv skulle ta bort den gamla nåten, sedan skulle Vindö Marin göra själva omnåtningen.

"De enda nåten som inte byttes ut var kring ruffsarg, sittbrunnssarg och mot relingen. De undersöktes noggrannt och befanns vara i fint skick.
Hur skulle vi nu enklast få loss nåten? Ni anar inte hur stort däcket plötsligt blev när nåten skulle bort.
Varvet tipsade:
¤Skär snett med en vass mattkniv från vardera hållet. Försiktigt och inte för djupt.
¤Ibland, om nåten är lös, kan man dra bort den utan att skära. Men det gick inte i mitt fall.
¤Man kan då tillverka ett specialverktyg. En smal men lång skruvmejsel bockas i 90 grader några centimeter från spetsen. Kanterna och eggen slipas lite. Sedan drar man mycket försiktigt längs med nåtrännan. Ett arbete som kräver tålamod.
¤Sedan skall det slipas med sandpapper längs rännans botten och kanter. Därefter noggrann dammsugning..
Det här arbetet tog cirka 60 timmar för två personer. Jag kan försäkra att det känns att man inte är ryggradslös.
Sedan bytte varvet livträt vid ruffens förkant och vid röstjärnen för att kontrollera att det inte stod vatten där.
Därefter primades nåten två gårnger efter att först ha blåsts rena med tryckluft och dammsugits.
Ett 40-tal Calfatuber förbrukades och till det arbetet krävs vana och proffsverktyg.
Slutligen slipades däcket ytterst försiktigt med maskin.
Båten sjösattes, riggades och såg ut som vid nyleverans en gång. Och doftade gott som en **"Princess"** skall göra. Nöjda med jobbet seglade vi hem till Björlanda Kile för vintervila och stor förväntan inför vårens seglingar".

VINDÖGAT
ORGAN FÖR
VINDÖ YACHT CLUB

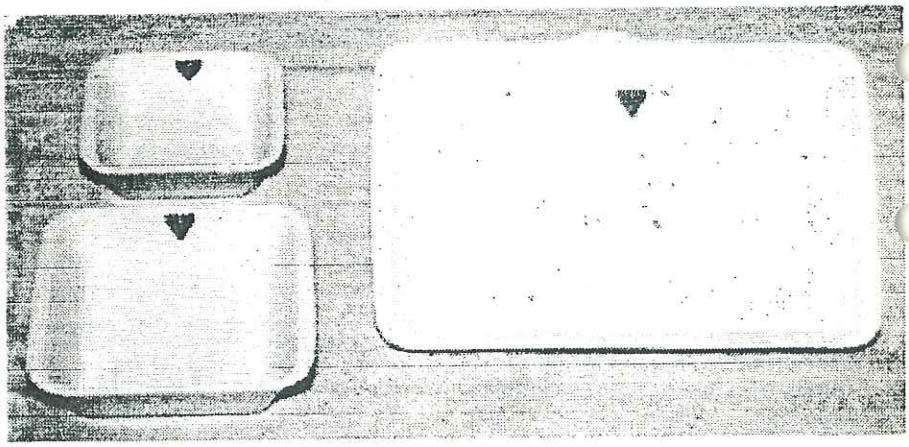
Edström Ingmar
Tingstagatan 4D 602 19
Norrköping

Vindöporslinet - nu är det dags att anmäla intresse!

I förra numret av VINDÖGAT skrev vi om att Göran Berg på föreningens uppdrag höll på att undersöka om det skulle gå att få fram det Vindöporslin som en gång i tiden fanns. Den servis som finns i Görans båt och som beskrevs kan inte tas fram i sin helhet. Men det är fullt möjligt att få fram de delar som kan ses som basen i en servis. Det hänger på vad vi är villiga att betala! Porslinet är ett tyskt hållbart restaurangporslin av fabrikatet Schönwald. Det är helt i vitt med Vindöloggan i blått.

Här kommer ett förslag till sammansättning:
Flat tallrik, rektangulär 183x289 mm, höjd 28 mm.
Skål (liten djup tallrik) 110x125 mm, rymd 0,23 liter, höjd 36 mm (används av oss till desserter, som tårttallrik, uppläggning av såser och diverse tillbehör).
Skål (den normala djupa tallriken) 140x154 mm, rymd 0,45 liter, höjd 44 mm.
Äggkopp diameter 63 mm, höjd 39 mm (Används av oss även som snaps- och whiskyglas eller likande under vissa omständigheter).
Mugg 0, 35 liter. De exakta måtten kan inte anges för stunden. Denna mugg är tänkt att ersätta de kaffekoppar med fat som finns i Görans servis. Är det någon som använder annat än muggar ombord nu för tiden?
De flata tallrikarna och de båda storlekarna av djupa tallrikar (skålarna) kan ses på bilden. Det krävs att minst 24 exemplar av varje del beställs, dvs minst 4 serviser enligt ovanstående sammansättning, för att produktion ska vara möjlig.

Priset för en servis för sex personer kommer att hamna mellan 6 500 och 6 900 kr vid ett antal från 4 till cirka 20 serviser. Om volymerna blir större sjunker priset.
Kommer vi upp till minst 20 serviser sjunker priset med ca 5 %. Vid minst 35 serviser blir prisreduktionen ca 10 %, vid över 50 serviser sjunker priset med ca 15 % och vid minst ca 70 serviser med ca 25 %.
Dessa priser gäller i skrivande stund (maj 99). Därtill kommer fraktkostnad i någon form, åtminstone för dem som inte bor i Stockholm.
Finns tillräckligt intresse för att gå vidare med projektet? Om du är intresserad, ge **snarast** och **senast 31 augusti** besked till Göran Berg. Du når honom per fax 08-653 18 21, e-mail goran.berg@mbox321.swipnet.se eller per post Baltzar von Platens Gata 6, 112 42 STOCKHOLM. Lämna namn och besked om hur du kan nås.
Observera att det nuendast handlar om att sondera intresset - det är inte någon beställning - för att kunna besluta om fortsättning eller nedläggning av projektet.



REDAKTION:
Björn Forsman
Gunnar Silfvén

ADRESS:
c/o Forsman
Haga Nygata 22
413 01 Göteborg

E-POST:
forsman.dahlgren@telia.com

TELEFON:
031/13 67 08

NÄSTA NUMMER av Vindögat planeras utkomma kring juletid 1999.

Manusstopp: 15 november.

ANSVARIG UTGIVARE:
Björn Forsman

EFTERTRYCK utan uttryckligt medgivande från redaktionen är inte tillåtet.