

RB 111-Seglare

Medlemsblad nr 9 mars, 2001

ORDFÖRANDE HAR ORDET

Föreningen RB 111-seglarna utvecklas på glädjande sätt på flera områden. Vid VM-seglingen (inofficiell) deltog hela 7 båtar! Allt fler tröttnar på Yanmars policy och föreningen har nu tagit upp frågan. Tekniska råd och tips utökas i bra takt. Navigationsteknik uppdateras – med studiebesök på SILVA och egna kunniga GPS-användare med lap-top datorer. Vi ser fram emot ett välbesökt årsmöte i fantastiska lokaler. I sommar någon form av "Swedish Open Master Race"? Läs om allt detta och lite mer.

Och framför allt, fortsatt att segla väl med RB 111!

Hans Holmqvist, ordförande

LÄS I DETTA NUMMER OM

FANTASTISK VM-SEGLING – 4 BÅTAR SLOGS OM TITELN MED 4 SEKUNDERS TIDSSKILLNAD!

Lars Ericson blev vår förste "världsmästare". Gratulerar! Reidar Stolt 2:a en halv förstagsbredd efter. Hans Holmqvist 3:a och Torsten Smedberg 4:a. Rekord med 7 båtar på startlinjen. De fyra första gick i mål inom på 4 sekunder.

YANMARSKANDAL – TAR EJ ANSVAR FÖR FELAKTIGA MOTORER OCH SJÖSÅKERHET!

Flera RB-111 ägare har tvingats till dyra motorreparationer pga. felaktig packning. Flera kan drabbas. I värsta fall kan motorhaveri uppstå till sjöss. Föreningen kräver att Yanmar åtgärdar!

FESTLIGT ÅRSMÖTE DEN 7 APRIL

Notera den 7 april kl. 16.00 i almanackan och kom till ett festligt årsmöte i unika sjömässiga lokaler. Ät gott och trivs med folk som har gjort ett lika bra båtval som du.

STUDIEBESÖK PÅ SILVA

Rapport från intressant studiebesök hos världskändisen.

ELFÖRSÖRJNING OCH KYL I RB 111. ANTISEGEL

UTPRÖVAT! Nya tekniska råd och tips. Reidar Stolt skriver om el och kyla. Ny kölprofil? Hans Holmqvist berättar om seglet som hindrar segling vid svajliggning och tipsar om solpanels-erfarenheter



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.

BESÖK VÅR HEMSIDA!

Vår policy är att alla dokument i föreningen – kallelser, medlemsblad, matrikel mm. ska distribueras i vanligt pappersformat. Syftet med hemsidan är att göra många av dessa dokument lättare tillgängliga för medlemmar. Vi följer en försiktighetsprincip och lägger t.ex. inte ut information som skulle kunna missbrukas. Tyvärr är adressen än så länge krånglig, men vi jobbar på att hitta en bättre lösning.

www.w1.897.telia.com/~u89702826.

MISSA INTE ÅRSMÖTET

GIVANDE STUDIEBESÖK PÅ SILVA

Föreningen hade glädjen att få göra ett mycket intressant besök hos världskändisen Silva. Företaget bjöd verkligen till och vi fick ett ordentligt kunskapslyft.

Inte minst var det lärorikt att få en inblick i ett navigationssystem som NEXUS där alla instrument kan samverka för att ta fram ”förädlad” information.

Ett stort tack till Silva där Jocke Sjödin och Mårten Blixt gav föredömliga presentationer!



P-G Traung, Torsten Smedberg, Hans Eriksson och Jocke Sjödin, Silva i engagerade samtal vid studiebesöket.

VERKSAMHETS- BERÄTTELSE 2001

Föreningen har under 2001 avhållit ordinarie årsmöte, ordnat mästerskapssegling samt studiebesök på Silva. Tekniska artiklar och råd har visat glädjande ökning och föreningens hemsida har med Reidar Stolt som web-master utvecklats vidare. Antalet medlemmar har varit oförändrat 43 med två nya medlemmar. Vi hälsar Lars Ericson på nr 49 Sofie och Kenneth Ling på nr 14 DaCapo välkomna i föreningen.

Styrelsen har hållit 5 protokollförda möten. Föreningen har som gåva erhållit priser till mästerskapsseglingen 2000. Ekonomin har under året utvecklats enligt plan.

FÖRENINGENS EKONOMI 2000

Resultaträkning

INTÄKTER

Medlemsavgifter	3100,00
Total intäkter	3100,00

KOSTNADER

Porto, kontorsmat.	1729,50
Kostnad: Postgiro	310,00
Internet	214,00
Årsmöte	506,00
Total kostnader	2759,50
RESULTAT	340,50

Balansräkning

Kassa	-294,30
Postgiro	5613,78
UTG. BALANS	5319,48

Styrelsen föreslår att årets resultat balanseras i ny räkning.

MÄSTERSKAPSSEGLING ÅR 2001

Vårt inofficiella världsmästerskap med sju deltagande båtar i spännande kamp gav verkligen mersmak. Ett av föreningens mål var när vi startade, att vi skulle samla minst 10 båtar senast år 2000.

Nu satsar vi på kommande sommar. Från sju till tio är inte omöjligt! Vårt arbetsnamn är ”Swedish Open Master”. Alltså öppna svenska mästerskap där alla är välkomna.

Styrelsen bedömer att vi har störst chans att få många deltagare vid seglingar i Mälaren i september månad. Det finns två förslag: Slandö-segling respektive Ärtskär runt. Slandö innebär att vi får hjälp av Ekerö båtklubb med bana samt start och målgång. Det blir i övrigt vår egen segling. Ärtskär innebär att vi bildar egen klass i en sanktionerad kappsegling med andra deltagare.

Mer information och diskussion på årsmötet.

GÄSTSEGLA!

Även om du inte kan komma med din egen båt till mästerskapsseglingen så kan du vara med! Du och följeslagare är välkomna att segla med på flera av de deltagande båtarna. Gör slag i saken och anmäl ditt intresse så kan vi ordna att ni blir med. Ring Hans Holmqvist, 08-560 358 11.

Föreningen RB 111-Seglare		Web-master Reidar Stolt
Ordf.	Hans Holmqvist 08-560 358 11	Revisor: Lars Norén, Bengt Åhlander (suppleant)
V. ordf.	Per Göran Traung 08-652 33 37	Valbered: Bertil Schörling (s.k.), Per Arne Torestan
Sekr.	Hans Eriksson 08-532 516 46	Adress: c/o Hans Eriksson Fjärilsstigen 141, 144 42 Rönninge
Kassör	Alan South 08-97 91 42	Postgiro: 461 90 07 - 0
Teknik	Torsten Smedberg 08-580 366 35	Medlemsblad: Hans Holmqvist (ansv. utg.) och Hans Eriksson

NY MATRIKEL SÄNDS UT
TILLSAMMANS MED SOMMARENS
PROGRAM

RB 111

Världsmästerskap ¹⁰

”DET VAR EN HELT FANTASTISK SEGLINGSUPPLEVELSE”

I strålade sol och frisk byig vind möttes sju RB 111-or för att segla om mästerskapstiteln. Det blev en rafflande segling med största möjliga spänning ända till mållinjen. Efter att ha kämpat i 11 654 sekunder gick fyra båtar i mål på 4 sekunder. Jämnare kamp är svår att tänka sig!

Vi har fått fyra av de seglandes berättelser. Tyvärr verkar spänningen ha medfört att ingen hann fotografera. Vi har bara två foton. *Skulle någon ev. ha foton så hör av dig.* För att klara av arrangemanget deltog vi i en öppen kappsegling.

”Ärtskär Runt”, är en av Stockholm Seglarför-bund sanktionerad segling, och tillhör de klassiska, årligen återkommande kappseglingarna i Stockholmstrakten. Ursprungligen gick seglingen runt Ärtskär i Norra Björkfjärden, men eftersom man då måste ta sig genom trånga sund med höga stränder, ansågs det orättvist för båtar med korta master. Seglingen går numera på Lambaröfjärden, Näsfjärden och Görväln, så man seglar mestadels på ganska ”fritt” vatten. Namnet har man dock behållit. Banans längd brukar vara ca 20 M. Kvarnvikens Båtsällskap är arrangör, med Peter Mayer som tävlingsledare.

Årets segling genomfördes i strålade sol med frisk, byig sydvästlig vind, ca 7 – 10 m/s, med byar upp till 12. 24 båtar kom till start, och sju av dessa var RB111!! Uppdelning i två startfält, med 10 min separation. Vi startade i den andra startgruppen, där vi utgjorde hälften av antalet båtar.

Tyvärr blev det inget riktigt ”kryssben” i banan i år. Den rådande vindriktningen gjorde det möjligt att i princip ”sträcka” banan runt med

¹⁰ betyder inofficiellt. ”Riktiga” VM-seglingar omges med stränga form- och sanktionskrav som vi inte kan uppfylla. Ändå tycker vi att vi kan unna oss ett världsmästerskap, men det blir då inofficiellt.



endast ett par små slag efter den norra

Resultat för RB111 VM-mästerskapet 2000:

Plac	båtnr	rorsman	seglad tid	korr tid
1	49	Lars Ericson	3:14,55	3:48,03
2.	24	Reidar Stolt	3:14,56	3:48,04
3	41	Hans Holmqvist	3:14,58	3:48,07
4	11	Torsten Smedberg	3:14,59	3:48,08
5	34	Torgny Hållstrand	3:20,18	3:52,24
6	18	Hans Eriksson	3:20,24	3:54,28
7	8	Reidar Liland	3:22,56	3:57,26

Reidar Stolt i RB nr 24 My Choice sedd från nr 41 Poseidon under VM-seglingen

rundningen utanför Jakobsbergsbadet.

Det är nog anledningen till att det blev extremt små marginaler som avgjorde (se måltiderna i tabellen nedan). När de fyra första RB111-båtarna gick över mållinjen hade dom samtliga ”överlapp”, efter drygt tre timmars segling. Kommer detta någonsin att kunna hända igen? !

Grattis till Lars Ericson, som var först i mål, trots att han är nybliven RB111-ägare! Prisutdelning kommer att ske i samband med vårt årsmöte i den 7 april 2001.

Totalt i Ärtskärtävlingen kom första RB111 på åttonde plats. (av 20 i cruisingklassen) Segrade gjorde en Rival 22.

Nästa år skall vi annonsera mästerskapet i god tid, samt i förväg bestämma att alla seglar med samma lystal.

/TS

VINNARBÅTEN LARS ERICSON nr 49 SOFIE

Vi hade från början planerat att segla i Racingklassen men när jag förstod att de övriga sex båtarna seglade i Cruising så ändrade vi anmälan.

Vi var två i besättningen så det var ju turligt att vi inte har någon genua utan vi körde med självslående foc. Det räckte ju, minst sagt!

Vilket race! Vind så det räckte och blev över,



perfekt väder och många båtar på linjen. Kul att det blev så många i klassen.

Vi kom iväg i mittfältet, kom in för babords halsar och hittade en lucka snett framför 41 Poseidon som var hygglig och inte tryckte oss utanför lovartsbojen. Det var ju lite rutinerat av oss. Vi segade så småningom oss förbi 34 Svartörn som körde revad stor. Sofie klarade byarna utmärkt med full stor tack vare ett utmärkt hantverk av Royal Sails.

Vår stor syddes i vintras för vår Guyline 95 som brann upp i en varvsbrand i våras. Seglet går att använda till RB:n, det är 30cm för lågt och 30cm för smalt men i denna vind var det tydligen en perfekt sättning. Till våren

Det spännande upploppet. Är det Reidar Stolt nr 24 som leder med nr 49 Sofie tätt efter? Sett från Poseidon som ligger i svårt läge med störd vind.

skall RB111 märket finnas på plats i seglet.

Så småningom hade vi plockat ett par RB till och hade endast 41:an och 24:an My Choice framför. Reidar seglade utmärkt, ensam som han var. Vid rundningen av lilla ön vid Fläsklösa var vi nästan uppe vid 24:an men vi klumpade oss vid rundningen så hon slapp undan. Vid rundningen av Väjan hettade det till ordentligt. Hans på Poseidon plockade fram hårdhandskarna och det ropades hårda ord från flera håll i trängseln. På länsen upp till Fällan lyckades vi passera Poseidon men tappade igen när vi skulle vara smarta och skära. Kryssfocken var ju lite för liten i detta läge. Hård kryss efter rundningen och så småningom blev det sträckbog hela vägen ner mot Mörby holme. Poseidon, My Choice, Sofie och Conqubin 38 låg och skuggade varandra, vi tappade till Conqubin när det lättade lite. Nära Mörby holme lyckades My Choice sega sig förbi Poseidon och efter rundningen och upp på målakan med slörbog så blev det en riktig rysare. My Choice och Poseidon låg och luffade varandra och tappade säkert en båtlängd på detta. Då passade vi på och gasade lite till och några hundra meter före mål så kom vi förbi Poseidon trots att de hade full genua (men med problem med kicken fick vi höra efteråt). Vi låg nu och nosade My Choice i häcken. Under tiden har 11:an Sitatre smugit sig upp nere i lä och går som tåget. Ooooliidligt spännande! Det blev målfoto mellan oss, vi visste inte vem som var först av My Choice eller Sofie.

Vilken jämn kamp! Fyra RB inom 4 sekunder och de andra tre låg med 3 min sinsemellan.

Intressant att notera är att i Racing klassen hade man inte någon större nytta av spinnakrarna. Vi fyra RB spöade alla utom ettan A22:an på korrigerad tid! Inklusive 1-tonnar racern!

På Sofie kör vi alltid med datornavigering så datorn stod och registrerade hela racet. På bilden syns spåret som vi seglade. (Bilden finns på hemsidan)

Det var synd att vi inte fick tillfälle att träffas efter målgången men jag hörde av Hans H att de flesta behövde åka och lämna av sina gästar, liksom jag själv som gick hem till Ålsten. Jag hoppas att det blir tillfälle till flera seglingar nästa år och jag tycker att vi kan ordna en egen RB111 segling i Mälaren mot slutet av maj när alla har kommit i gång. Om inte annat så

kan vi kanske ställa upp i Jungfruvalsen på Wårbyfjärden som brukar hållas i slutet av maj.

Vi (min sambo Viveca och jag) köpte 49:an mitt under semestern så vi har inte riktigt hunnit bo in oss. Det finns en hel del i utrustningsväg som vi skall fixa under vintern. Bl.a. står rullflock högt upp på önskelistan. Och varmare.

Varför heter det Ärtskär runt? Peter Mayer som har arrangerat denna segling i 20 år? berättade att den första tävlingen hölls på Norra Björkfjärden och med start vid KBS klubbhamn på Eldgarnsö. Men det blev för "buskigt" med kappsegling i sundet söder om Dävensön så man lade om ruten redan året efter. Vandringspriset består av en "Ärtbössa", ett gammalt muskedunder till hagelbössa.

På återseende!

Lars Ericson på Sofie

REIDAR STOLT

nr 24 MY CHOICE

Under onsdagen, torsdagen och fredagen pågick sökandet efter en gast. Alla hade förhinder men jag var väl förberedd på att segla ensam.

Min sambo Eva hade dock gett utfästelser att segla med, men då var villkoret att jag följde med på hundutställning på söndagen. Då jag hade räknat med lite samvaro med andra RB111 och allra minst att vara ute över natten blev valet enkelt. -"Jag seglar ensam".

Fredag kväll skulle startavgiften betalas och seglingsföreskrifterna hämtas. Fem RB111 visste jag var anmälda, men det visade sig vara sju. Förr satt jag ofta och läste seglingsföreskrifter ordentligt på fredagskvällen. Gick igenom startprocedurer och ritade av flaggor för olika signaler.

Efter snart tjugo års kappseglande är man inte lika noggrann. Noterade endast att det kanske inte ens blir någon kryss och att starten var kl 10:00.

Lördagen kom med solsken och måttlig till frisk vind omkring väst. När jag kom ner till hamnen, som ligger precis vid startområdet, var första tanken att köra med genua för att få lite mer drag på slör och läns, men ganska snart insåg jag

att det stundtals gick lite gäss på "Lambarn". Så flock fick det bli.

Har under sommaren försökt utvärdera om nästa segel skall bli en självslående eller en 110 % are, därför fanns en 21m2 självslående ombord för test. Sydd 1991 till en Omega 34. Någon skena för självslående har jag inte så det vart att skota som vanligt.

Skenan på rufftaket eller på däck? Efter som det skulle bli mycket öppen vind borde den skotas ända ute vid relingen men efter som jag var ensam så fick det bli den yttre skenan då jag inte kunde variera skotpunkten själv.

Körde för motor ut till start och hissade storen. Väntade med focken till fem minuter före start. Hade fullt schå att förbereda startproceduren så jag hann inte se alla RB111or på nära håll. Gjorde några teststarter och tog lite tid. Halvvind över linjen vållar ju inte så stora problem. -Bli inte täckt och håll dig väl framme.

Pang! Missade starten med två båtlängder. Och se, då var redan en RB före. En stor Gambler kommer i lovart och den var lika bra att släppa. Lystal 1.32. Skotar focken i något sorts mellanläge ibland för hårt ibland för löst. Storskotet flyttar jag upp till lovartsvinschen och sedan kryper jag upp i lovart och vevar och släpper i den byiga vinden.

Några drar sig upp mot Svartsjölandet i lovart men jag håller ett spår 2/3 ner mot Hässelbysidan. Farten pendlar mellan 6 och 7,5 knop.

Vid Älghornsudde får man vara lite försiktig vid västvind. Inte gå för nära. Hittar ett bra spår i fin vind. RB-41 kör genua och ett rev och drar ifrån lite när det lättar ur. De andra som är bakom håller ungefär samma avstånd. Väl uppe vid Fläsklösa ser jag att båtarna framför hamnar i bleke bakom ön. Skall man ta ut svängen och få bättre vind? -Nej, i så här frisk vind drar det alltid runt från något håll. Går därför nära och får innerspår, vilket ger valfrihet att slå snabbt. Går mycket kort för babord och slår så jag precis kommer förbi berget. Före Broknapparna går de flesta en bit ut, rädda för grundet Tittut. Jag kollar på GPSen där jag oftast använder "kartbilden". Jag har sedan tidigare en waypoint på grynnan så jag kör närmsta vägen. Bakom rönnskär får RB-41 problem med kicken när de skall slå ut revet. Bestämmer mig för ett ytter spår då det går att ta igen den distansen på benet upp mot Väjan. Seglar om fyra båtar bakom ön, RB-41, Conqubinen och några till. Har en envis Omega 36 framför.

Strax före Väjan är Conqubinen och RB-41 ikapp igen. De får dock ytterspår och kursen till nästa märke är ganska platt så det är ingen skada skedd. Selar lågt och försöker få ut focken i lovart. De andra fastnar i varandras störda vindar. Kommer loss fint och går nära udden vid Askskären för att få lite vindförstärkning. Gippar strax efter då vinden vrider. De andra kommer efter. Vid prickén är jag jämte Omega 36an båda för babord. Gippar snabbt till styrbord och sätter lite press på dem. De har dock innerplats och gippar också. RB-41 och 49 har kommit ikapp lite. Nu blir det banans enda krysslåg. Lite tungt att vara ensam nu. RB-41 går lite fortare men



Torsten Smedberg, Sitatre och Hans Eriksson, Solaster i en i en bild från en annan seeline.

halkar ner i lä på varje slag. 49an kör självslående och har därför lättare i slagen.

Håller undan ända till Storholmen. RB-41 går om i lä. De kör ju genua. Conqubinen och RB-49 kommer i lovart. Tar bra höjd upp mot Mörbyholme. Tar lite extra, för att kunna segla lägre när det lättar ur upp mot ön. Vid rundningen är RB-41 och 49 före. Sattsar på en innerplats nära land. Ekolodet visar 3-4 m och jag har rundat här förr. En Omega 30 skriker - "Styrbord" då jag gippar till babord innanför de två RB11orna. - "Så kan man väl inte göra"? Jag förklarar att jag måste hålla undan för båtarna i lä som nu också gippat. Kommer ut i fri vind på andra sidan med Omega30 och RB-49 närmast efter. 49an försöker höjda, men jag svarar direkt. Jag kommer aldrig att släppa förbi någon i lovart nu. Det visar jag direkt och de faller av. 41an har redan valt en

lägre kurs. Nu är jag först av RB. Bara att åka. Långt ner i lä ser jag Torsten Smedberg något bakom oss tre.

Vinden kommer och går och det blir bara tätare ju närmare mållinjen vi kommer.

49an är anmäld med spinnaker och har tre hundradelar högre lys, så egentligen kunde jag släppa den och bevaka 41an, men det är ju roligast att vara först över linjen. Strax före linjen gör båda ett försök till luffning. Jag ropar att det inte är någon ide' men 49an tycker att han måste svara på 41ans luffning. Nu är det bara 50 m kvar. Då vi alla faller av igen, tappar min fock luften. 49an glider upp om styrbord. Närmare och

närmare. Jag gör ett försök att skota ut focken i lovart vilket inte lyckas. Tappar några meter till. 49an får drag i focken och jag släpper över min i lä igen. Vi passerar mållinjen precis lika med 41an någon båtlängd bakom. Sedan kommer Torsten ytterligare några båtlängder efter. Vem var först? Ingen vet. På beräknad tid har jag ändå vunnit!

Seglar in bakom Lambarön och pustar ur. Det blir ingen RB1111 träff efter. Alla seglar iväg åt olika håll. Bestämmer mig för att segla upp mot Norrsundet. En kompis i Linjett 32, också ensamseglare som också deltagit, kommer efter. Tar ett rev i sundet för att kunna koka lite korb medan "Helmer" styr.

Nu har vinden ökat ytterligare. Tar ytterligare ett rev utanför Kyrkhamn. Torsten som går för motor hem mot Jakobsberg har halkat efter. Vinden envisas med att öka, så jag tar ner focken medan jag åter. Seglar utan fock ända till Eldgarnsön. Där har kompisén Lasse kommit ifatt. Vi går för motor genom Skeppsbacka. Nu är vinden uppe i 15.7m/s. Skalar potatis under gång och förbereder middagen. Kommer i lä vid gamla bryggan på Alholmen. Här har jag vuxit upp under somrarna sedan jag föddes. Vi tar några ankarviskey. Lasse har tvingats ankra om vid bryggan så vi har några till godo. Pratar om dagens segling och räknar på miniräknaren hur det har gått. Jag är osäker på min exakta måltid så vi gissar att vi är lika. Men jag tror jag slagit honom med några sekunder. RB111orna slog jag i alla fall. Vi tror att Rival22 har vunnit. (Vilket visade sig stämma).

Tar en promenad till utsidan av ön och tittar i kikaren på en Express och en IF som kämpar över björken på hård kryss. Vi går tillbaka och äter en god middag. Pratar om segling i allmänhet och

dagens i synnerhet. Ännu en seglardag är till ända.

På måndagen fanns resultatet anslaget i KBS klubbhus. Besvikelsen är stor när det visar sig att jag kom tvåa av RB111orna. 49an har tillåtits ändra sin anmälan till att INTE köra med spinnaker. Det skall göras 96timmar innan start! Jag borde ha anmält mig med "bara" fock, som seglade ensam. Tiden i mål skilde en sekund, till min nackdel. Skillnaden var "halva tjockleken på förstaget" enligt målfunktionären. En sekund var det minsta man kunde skilja med. Tanken från styrelsen var att alla skulle segla scratch, men tiden var lite knapp så informationen kom inte fram till alla före anmälan. Nåväl det var en spännande segling och jag är ganska nöjd med min insats trots allt.

Reidar Stolt
SWE 24

HANS HOLMQVIST nr 41 POSEIDON



Vi satsade på revad stor och genua. Tanken var att den friska vinden skulle lätta och att vi då skulle kunna slå ut revet. I stället tycktes det öka. och vi lär aldrig få reda på om fock hade varit bättre. Vi kom iväg bra, men stördes ganska länge av båtar utanför vår "klass".

Det var otroligt spännande att leda hela första benet. Tog dom andra in, vann vi avstånd, fanns det nåt att trimma? Hur skulle vi täcka utan att hamna i strid med fel båtar? Totalplaceringen var ju ointressant.

En jämnsnabb båt, inte RB 111, insåg inte att RB 111 hade ett eget race mot varandra och gjorde allt för att kappsegla mot oss.

Vederbörande kunde dessutom inte reglerna om när man seglar för styrbords halsar vid en rundning. Då hettade det till.

På en undanvind slog vi ut revet men kicken låste sig i upphissat läge snett uppåt så att storen

upphörde att dra. Vi tvingades under viss kalabalik slå ur en sprint. Då passade kompisarna på att segla om.

Sedan var det otroligt jämnt. Vi gick in i sista rundningen som andra båt, men Reidar tog oss på insidan, så vi kom ut som trea. Med två båtar i lovart och sedan framför oss var det svårt att göra något åt den saken. Sedan kom Torsten smygande med bra fart från läsidan så det blev en otrolig målgång.

Det var en verklig toppensegling och vi ser fram att möta de andra besättningarna på årsmötet!

Hans Holmqvist

TORSTEN SMEDBERG nr 11 SITATRE

Hej !

Det var en fantastisk upplevelse att se 4 st RB 111 där alla hade överlapp in på mållinjen!! Det var ju också första gången "i världshistorien" som 7st deltar i samma race.

Det var ju synd att det inte blev någon riktig kryssbog. Svårt att (nästan omöjligt) att passera båtar med ungefär samma speed på sträckbogar. Vi gjorde en dålig start, och hade sedan väldiga besvär att passera Athena 34 an, (tog mer än halva banan). På den långa nästan bidevindsbogen söderut, hade vi fri vind, och kunde ta in på er fyra som låg i täten, som förmodligen "interfererade" med varandra. Efter sista rundningen "tog vi en rövare" och föll av mera åt lä, för att sedan kunna skära lite brantare mot mål. Det lyckades delvis, tror att vi tog in 50 -75 m. Vi hoppades att vindens kulle mojna något, i så fall hade vår brantare bog lönat sig mera...och då vet man aldrig vad som hänt?

Jag tycker det var en stor bedrift av Reidar att segla ensam och ligga i täten! Det var ju ganska friskt, och jag för min del var ganska slut i både armar o ben

Bästa seglarhälsningar, och tack för ett trevligt race!

Torsten

TEKNISKA TIPS

Reidar Stolt

El i RB111 - SWE24

Elsystemet

Då vi började segla båten, våren (påskan) 2000, hade jag installerat en batterimätare typ "Odelco-battmeter". Den är inkopplad med en shunt på alla förbrukarbatterierna och mäter strömförbrukningen till och från batterierna.

Eftersom den visar "saldot" i batteribanken, hade jag uteslutit det separata startbatteriet och i stället sammankopplat de båda batterierna - 120Ah + 140Ah. Jag räknar aldrig med att bli utan ström för start av motorn.

Jag anser det vara slöseri att ha ett stort startbatteri som används några sekunder varje dag. Som alltid är fulladdat och som vid laddning kopplas ihop med ett dåligt förbrukarbatteri med hjälp av skiljerelä.

Ganska snart upptäckte jag att jag hade en ganska hög strömförbrukning trots en strömsnål varmare (Gastherm gasolpanna - vattenburen) och att alla läslampor har bytts ut till 5W halogen (lyser som en vanlig 10W).

De förbrukade amperetimmarna Ah, vart inte heller återladdade i den takt jag hoppats på. Elsystemet var genomgången och det var inget spänningsfall i kablarna. Problemet var generatorns laddregulator som bara reglerade till 13.9V och när det vart varmt i motorrummet 13.5V. För en korrekt laddning krävs minst 14.2V.

Generatorn

Med erfarenhet av tidigare Yanmar med Hitachi generator, med samma problem, köpte jag en ny regulator av typ "Hella power" HPR. Den såldes tidigare under namnet TWC. Den regulatorn laddar i cykler med hög spänning, ca 14.6V och sedan med lägre spänning 14.0V. Detta gör att batteriet tar emot mycket laddning utan att börja koka.

Nu blev laddningen bättre men inte bra. Orsaken var att batterierna var monterade i motorrummet och där var det 40°C. HPRen är också temperaturreglerad och sensorn sitter i kabeln till batteriet.

Jag vart tvungen att offra utrymmet under salongsoffan för om navbordet. Jag gjorde en durk och en regel som håller batterierna på plats.

Kablarna drogs via kölsvinet. Utrymmet ventileras via två hål med teakringar.

Temperatursensorn hamnar nu i utrymmet där batterierna står och nu fick jag en korrekt laddning. Livslängden på batterierna blir också bättre om de står svalt.

Jag har också en solpanel, 18W, som sitter på en stolpe på akterpulpit. Erfarenhet har visat att det blir nästan dubbelt så effektivt att ha panelen vridbar på en stolpe än att montera den fast på luckgaraget. Panelen är av en tunn typ utan ram. Den har försatts med kardborreband på undersidan och sitter mot en tunn plywoodbit. På plywoodbitens baksida sitter en platta av samma typ som Press Och Son har på sina stöttor. Den sitter i sin tur på stolpen. Konstruktionen blir väldigt lätt jämfört med en panel med ram.

Min skeppskamrat Eva, ser alltid till att panelen är vinklad mot solen och på kvällen ställer hon den mot Öster. Vi kallar henne numera för "Panelhönan".

Ett annat problem var kylen, som drog ofantligt mycket ström. Mer om detta får ni läsa i nästa artikel.

Reidar Stolt

SWE 24

08-382458 0706-382458, arb: 08-364225

reidar.stolt@swipnet.se

arb: rei@lse.se

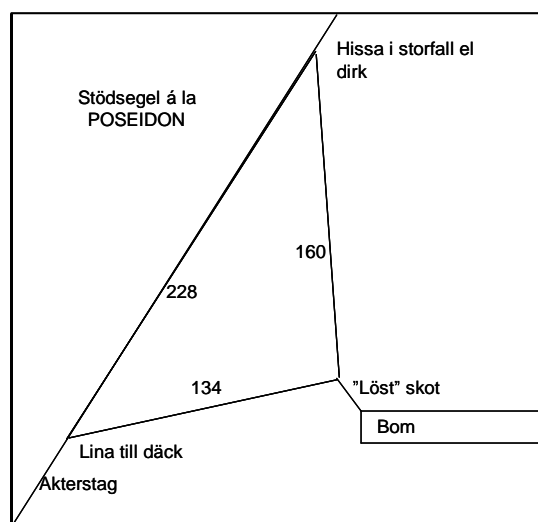
ANTI-SEGLET ATT LIGGA PÅ SVAJ UTAN ATT BÅTEN "SEGLAR". Hans Holmqvist



Nu finns det en enkel (näja) utprovad lösning i form av ett enkelt stödsegel på akterstaget. Med tips från Peder C på Royal Sails mätte jag med lina upp en lämplig segel-triangel mellan

akterstag och bomnock. Se separat skiss. Jag fick dock tillfälle att prova seglet ordentligt först denna säsong.

Min intuitiva lösning att hissa det hårdskotat och platt fungerade inte perfekt. Men så kom snilleblixten: *Seglet ska vara lösskotat* så att det bildar ungefär samma form som en foca – fast bakvänd. (Hissa det i spinnakerfallet och sträck upp den mittskotade bommen med storfallet) Med skotet fäst vid bommen slår då seglet över direkt vid minsta vindkantring och drar aktern effektivt snett bakåt mot lä.



Det fungerar nu mycket bra i mellanväder (6-8 m/s) vid Gotska Sandön – se bild, och på svaj i skyddade, nästan vindstilla, natthamnar när många trängs om svajutrymmet. Det tar mindre än fem minuter att sätta. Jag har inte provat, men utgår ifrån att det fungerar också i hårt väder om man vill söka sjölä i en blåsig vik.

Jag kan inte tänka mig att påfrestningen på seglet är större än att man kan slöjda själv i kapellduk. Ytan verkar också räcka till. Skulle jag göra ett nytt segel så skulle jag kanske höja toppen 20 centimeter – men det fungerar mycket bra som det är.

Hans Holmqvist

Kylbox i RB111 - SWE24 Reidar Stolt

Hela våren 2000 seglades det varje helg och snart upptäckte jag att kylskåpet drog ganska mycket ström. Det var ett GMT 80l, förmodligen från då båten byggdes 1986. Den hade en så kallad TEC- "automatik" och ett kylmagasin.

Meningen är att man själv skall trycka in en knapp för att utnyttja den ackumulerade kylan. Kompressorn går då inte på flera timmar men startar åter då batteriet börjar laddas.

Problemet var att det gör den redan vid 12.7V och det hade vi ganska snart när solpanelen (18W) hade laddat en stund. Vipps så startar kylen och gick ganska länge. Vart tog vinsten vägen?

Jag lyckades lura elektroniken med en diod så den inte startade förrän vid 13.4V.

Batterimätaren (Se artikeln om elsystemet) visade dock att vi tappade ca 20Ah per dygn. Med en rejäl dos motorgång kunde det dock återladdas. Men vem vill köra omkring för motor hela dagarna.

Till midsommar hade jag provat med en termostat utan elektronik utan förbättring. Midsommarhelgen tillbringades mycket i hamn och då vi kom hem hade vi förbrukat 80Ah på två dygn...!!!

Det var nu två veckor till semestern och läget började bli akut. Vi skulle segla i fyra veckor med destination Karlskrona var det tänkt. Det skulle aldrig gå. Några kylfirmor kontaktades och ingen tyckte att det var värt pengarna att fylla och provtrycka det 14år gamla kylskåpet.

Vad göra??

Att det skulle vara ett kompressoraggregat var helt klart. Jag har testat en del med peltierelement (typ Super-Cool) inom jobbet, utan framgång.

On The Rocks var uteslutet då vi ej vill släpa runt på och jaga tuber med ammoniak.

Jag hade goda erfarenheter av ett Isotherm ASU kylaggregat från tidigare båtar.

Coolmatik var lite billigare men har två nackdelar:

1. Inte lika smart elektronik. (Isotherm har ett patent). Samma teknik som det gamla GMT.

2. Kopplingarna mellan kompressor och evaporator (kylkroppen) går ej att återöppna utan att fylla om systemet.

Isotherm ASU har en Danfosskompressor, BD35, med smart elektronik som kyler ner ett rostfritt kylmagasin till ca -12°C, då man har laddning och därefter vilar så mycket som möjligt. När motorn går och man har laddning, speedar den upp rejält och ackumulerar kyla. Den kan även känna av att solpanelen laddar och öka varvtalet lite lagom.

Jag bestämde att köpa en Isotherm ASU och montera i det gamla kylskåpet. Efter ytterligare någon dags segling, upptäckte jag att kylskåpsdörren glipade på babordskryss. Då åkte kylskåpet ut!

Kylboxen

Nu skulle det byggas nytt skåp/box med nytt kylaggregat. Jag hade redan tidigare gjort ritningar på en 60l box med dörr och med "tröskel". Jag kallar den box fast den har dörr. Detta kom att bli kylbox nr:7 i mitt båtliv. Jag köpte en sats med Isotherms isolerskivor. Det är 45mm polyuretan med vit plast på båda sidor, så skivan är 50mm tjock. För att ytterligare förbättra och få skivans mått att passa bättre så köpte jag också en 20mm inotan-skiva. Det är ett kärnmaterial för sandwich konstruktioner med bra isolerförmåga. Finns i båtaffärerna.

Utrymmet under navbordet skulle utnyttjas maximalt för box och kompressor.

Först monterades hållaren för kylkompressorn på hyllan bakom boxen och ett hål för 75mm ventilationsslang sågades upp bredvid med hålsåg, ner i utrymmet under. Hållaren skruvas med plåtskruv och senare monteras kompressorn med ett enkelt handgrepp i hållaren.

Sedan limmades en 20mm skiva i botten. Sedan en 20mm skiva på den aktre, vänstra, sidan. Detta för att få mer isolering där solen (vilken sol undrar jag när detta skrivs den 27 Juli) kan lysa genom ruffluckan.

Därefter limmades en 50mm skiva på botten. Två sidor, som höjden anpassades på, så att det slutligen blir en springa på några cm ovan boxen mot undersidan på navbordet. En skiva delad på mitten vart exakt rätt. Efter detta gjordes en baksida. Nu var det dags för "taket" där kylkroppen skulle sitta. Därför borrhade jag de skruvhålen innan den limmades fast. Den skruvas bara med fyra grova plåtskruvar.

Alla skivor lades i djupled så att när plastgarneringen limmats på de främre kortsidorna låg ytan i plan med trävirket. Några trälistor skall passas in för att snygga till kanterna men har ännu ej monterats.

En "tröskel" 11cm hög limmades i framkant. Dels för att inte saker skall ramla ut då dörren öppnas på kryss och dels för att behålla mer kyla då dörren öppnas.

En enkelsidig teakplywood 12mm köptes på Pondus Snickeri, i Stockholm, och monterades som dörr med två gångjärn och två luckreglar. På

insidan limmades en 50mm isolering som passats in med lite tolerans i öppningen.

Ett 35mm hål sågades upp i bakväggen med hålsåg, i det övre vänstra hörnet för kylledning och kablar.

I botten på navigationsbordet fanns sedan tidigare en lucka genom vilken kylkompressorn kunde monteras i sin hållare med ett enkelt handgrepp.

Hela utrymmet bakom boxen ventileras med två galler. Ett lågt på väggen akterut och ett antal hål i överkant. Hela boxen har också en springa i överkant på någon cm. Det satt också en PC-fläkt med termostat, sedan tidigare, som blåser ut luft bakom soffan vid behov. Det är tveksamt om den behövs, men ju svalare kompressorn hålls desto högre verkningsgrad. En 75mm ventilations slang stacks ner i det uppsågade hålet mot utrymmet under och fästes på kompressorns fläktedel med buntband. (Det finns en Flens att köpa). Fläkten på kylkompressorn suger då svalare luft underifrån.

Kylmagasinet har 3m kopparrör som först rullades ut i hela sin längd. Sedan stacks röret in genom hålet i bakväggen och rullades upp i slingor bakom boxen. Då behövdes en medhjälpare. Snabbkopplingarna på kompressorn lyftes upp mot "inspektionsluckan" och skruvades ihop med kopplingarna på röret från kylmagasinet. Alla rör klamrades och fästes mot väggarna med buntband och fästankare. Lite skumplast lades emellan där det behövdes för att undvika skrammel.

Kabeln för manöverpanelen drogs upp i skåpet ovanför där elcentralen sitter och sedan ner på väggen längst in på navbordet. En digitaltermometer monterades där också med sensorn tejpade inne i boxen. (68:- på OK). 2.5mm² matarkabel drogs från en säkring.

Nu var det dags att göra hyllor. Jag använde några skivor lexan, som bockades i framkant för att hålla saker på plats. Detta gjordes med hjälp av varmluftspistol och en plåtbock. Några aluminium vinklar skruvades i sidorna för att lägga hyllorna på. En glipa på en cm lämnades i bakkant. Där har hyllan en liten plåtskruv som hakar tag så den hålls på plats. Hyllorna monterades, så att en mjölk tetra eller en öl går att ställa på botten med 1 cm marginal, 17 cm från botten. Den nedre hyllan är 19cm djup. Den övre monterades ca 10 cm under kylmagasinet (16cm från taket) och blir som ett litet frysfack. Den vart 26 cm djup.

En lampa typ garderobsbelysning (från "Bryggan") monterades med kontakt mot dörren så det tänds när man öppnar. Hålet bak i boxen tätades med fogsikum. Alla skivor som limmades mot trät och mot varandra, limmades med PL200 och alla övriga kanter limmades med vit Sikaflex. Alla kortsidor framåt och på dörrens isolering kläddes med vita plastremсор som följde med satsen med isolerskivorna.

Bygget tog tre kvällar. Första kvällen byggdes boxen. Kväll två monterades kylmagasin och kompressor och kablar drogs.

Den natten provkördes kylan med en lös isolerings bit där dörren skulle sitta. På tio timmar hade den dragit 2.8Ah och det var ca 8°C i boxen. Kväll tre monterades dörren med gångjärn och lås, hyllorna och lampan. Hålet i bakväggen tätades. Boxen var klar och det var torsdag kväll.

Till helgen gjorde jag en ensamsegling för att testa inför semestern. Jag packade in lite matvaror och satte på landströmmen i några timmar. Då kan kylan köras på ett "manuellt" läge där den går mera kontinuerligt och temperaturen kan ställas in med en ratt på kontrollenheten. När landströmmen kopplas ur ställer men kontrollenheten på "Auto" och den sköter sig själv efter tillgång på ström.

Här är ytterligare en skillnad mot t.ex. Coolmatic där man prioriterar en jämnare temperatur i boxen framför låg strömförbrukning.

Resultatet var över förväntan. Med motorgång in och ut ur hamn var förbrukningen efter helgen endast några få amperetimmar.

När detta skrivs, under semestern, har vi haft 6 dagar mullet med regn i två dagar, alltså väldigt lite laddning från solpanelen. Vi har haft normal motorgång in och ut ur hamn. Legat stilla två dagar på Broken och nu ett dygn i Nynäshamn. Vi har använt värmaren, belysning och kört PCn och telefoner på laddning och idag har vi -16,5Ah på batterimätaren. Helt OK tycker jag.

Kostnaden vart följande:

Kylaggregat Isotherm ASU	7500:-
Isolerskivor	
1 100:-	
Lim; två Sikaflex, två PL-200	300:-
Lexan till hyllor	100:-
Belysning	
95:-	
Termometer	
65:-	
Teaskiva till dörr m beslag	300:-

Totalt: 9460:-

Lite väl mycket tyckte jag först. Men om man ser till resultatet så var det en väl värd investering. Nu behöver jag ingen mer solpanel. Där "sparade" jag 3500:-. Jag kanske inte ens skulle behöva den 18W jag nu har. Men den sitter bra på en stolpe på akterpulpit.

Det är lätt att ta ut och ställa in saker och det blir mer ordning med hyllor än i en box som man öppnar uppifrån. Tröskeln löser problemet med saker som far ut när man öppnar dörren på kryss.

Jag har som nämnts byggt 7 kylboxar, och det här var en av de bättre.

Nackdelar då? Ja möjligen priset. Men vad finns det för alternativ?

Vi hade en viss lukt i början på semestern från limmet. Men nu fanns det inte så mycket tid att vädra boxen innan vi stack. Lukten är nu nästan borta, fyra veckor efter limning. Och då har boxen använts nästan hela tiden.

Om någon har frågor eller synpunkter så hör gärna av er.

Det vore också kul att höra om andras el och kylinstallationer eller andra lösningar i era båtar.

Ring eller skriv så kan jag sammanställa erfarenheter och tips till medlemsbladet.

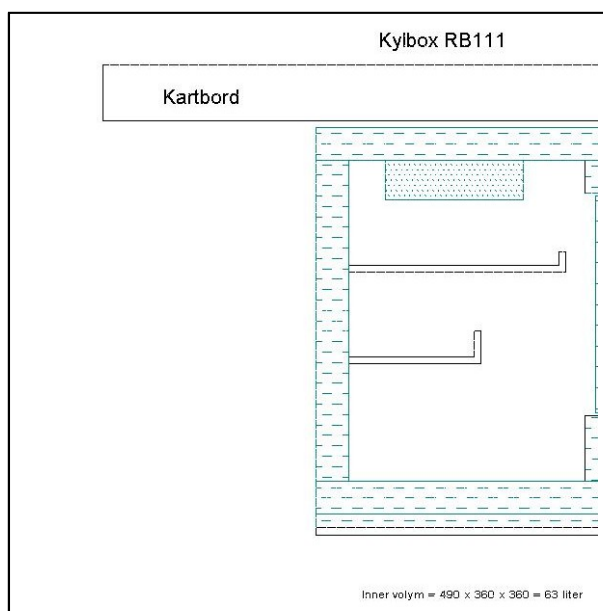
Reidar Stolt

SWE 24

08-382458, 0706-382458

reidar.stolt@swipnet.se

arb: rei@lse.se 08-364225



OM SOLPANEL

Hans Holmqvist

Jag gjorde som Reidar och många andra erfarenheten att jag tvingades till onödig motorkörning för att ladda el. Värst var det kanske de där sällsynta högtrycksdagarna i fina hamnar när man kunde hissa på direkt och smyga ut. Eller om man ville ligga kvar för att sola och bada.

Dessutom vill jag att familj och besättning ska kunna ligga och läsa med belysning på olika ställen utan att känna elsparångest. (Faktiskt har också datoranvändningen – med elförbrukning – tenderat att öka både på grund av navigering, internetuppkoppling för väderkartor samt nöjesanvändning) Det blev alltså en stor solpanel som lätt kan sättas upp på akterpulpit och riktas in rätt. Att det måste vara så hade jag kommit på det klara med tillsammans med Hans Eriksson ute på Huvudskär. Vi hade då kopplat in en amperemätare och kunde se vilken stor skillnad det var om panelen låg horisontellt jämfört med riktad mot solen. Det senare gav 10 ggr mer ström.

Systemet har nu varit igång och fungerar ypperligt.

Alla delar till det justerbara stället för panelen finns som NOA-delar. Jag ser nu också att det har kommit helt nya beslag därifrån som har samma funktion som jag snickrade ihop. Se Erlandssons Brygga och Byggplast.

MEN ETT RÅD

Ska du köpa solpanel så kan du **beställa den i rätt mått för att passa på luckgaraget**. Det visste inte jag man kunde beställa när jag köpte min. Du kan då i veckorna ha den monterat på luckgaraget och alltid ha fulla batterier när du kommer till båten. Där ligger den mindre stöldbegärligt och ur vägen när du ändå använder motor. Det är bara när du behöver mer ström som du sätter upp den på akterpulpit.

På bilden ser du också vårt låssystem som är gjort för att försvåra med både kätting och vajer. Om tjuven inte klarar låset så måste han använda både såg och grov bulstax.



YANMAR FÖRLORAR ANSIKTET

Yanmar har felkonstruerat topplockspackningen i många motorer som sitter i våra båtar. Den har i många fall läckt in vatten i motorn så att denna förstörs. Detta vet Yanmar om, och de har ändrat konstruktionen. De känner till motor-numret på varenda riskutsatt motor.

Om man kontaktar Yanmars serviceorganisation så rekommenderar de att ägare av dessa motorer på eget initiativ bör byta packning.

I stället för att göra det enda vettiga – att omedelbart informera berörda kunder så att dyra fel kan förhindras så valde företaget att tuga. När felet senare uppstår så förnekar man allt ansvar. Man drar sig inte ens för att använda osanna argument.

För en tid sedan erkände ett annat japanskt företag att man tigit om kända fel i 25 år och man tvingades återkalla 1,2 miljoner fordon. Talet om japansk kvalitet och kundomsorg börjar framstå som mer som myt än verklighet.

Föreningen RB111-seglarna agerar kraftfullt mot Yanmar med syftet att få en ändring till stånd så att Yanmar kraftigt rabatterar reparationer och byten. Den juridiska vägen bedöms vara mer svårframkomlig än att gå via opinionsbildning som i slutänden kan bli verkligt dyrbar för Yanmar. Tack vare bl.a. internet och e-mail kan vi utan egentlig kostnad få en mycket effektiv informationsspridning.

Vi har skrivit till de verkställande direktörerna för Yanmar Japan respektive i Sverige. Ledande båttidningar har fått vårt informationsmaterial och de visar intresse för att skriva. Vi lägger ut material på vår hemsida. Vi söker kontakt med andra drabbade båttyper.

När ett företag uppträder så osannolikt obegåvat som i detta fall, är det inte uteslutet att det finns ytterligare händelser i verksamheten som inte tål undersökning. Vi hoppas att vårt fall leder till en omfattande granskning av Yanmar!

LÄS vårt brev till Yanmars svenska VD. Brevet till Yanmar i Japan finns på hemsidan.

HJÄLP DINA KLUBBKAMRATER!

På sista sidan hittar du ett informationsblad som är gjort för att sättas upp på båtklubbars anslagstavlor. Sätt upp det på din hemmaklubbs tavla så att andra Yanmarägare i andra båttyper får en chans att rädda vad som räddas kan av sin motor.

Naturligtvis ökar detta också opinionstrycket och informationsspridningen. Du kan också hämta texten från vår hemsida eller skicka ett mail till vår web-master så mailar han det till dig som ett Word-dokument.

Om du upptäcker detta fel, eller har haft det på din motor, ber vi att du kontaktar styrelsen. Ju mer fakta vi har desto större blir vår kraft mot Yanmar

Erfarenheten av Yanmars agerande gör att vi avråder från att bara agera enskilt mot företaget. De uppfinner en massa argument om att du har misskött motorn och att sådant kan hända gamla motorer. Gemensamt agerande kan däremot bidra till resultat. Så håll också kontakt med klubben!

Hans Holmqvist

DÄRFÖR PUBLICERAR VI

Information och kunskap är makt. Genom att sprida information till medlemmar och andra så ökar deras möjlighet att få rätt mot ett företag som har gjort fel och som missbrukar sin makt.

1. Yanmar har gjort en felaktig konstruktion.
2. Man har underlåtit att informera kunderna om detta så att skador kunde undvikas.
3. Den oinformerade motorägaren kan råka ut för sjöskada genom motorhaveri som inträffar utan förvarning.

Yanmar Scandinavia AB
Direktör Christer Åhlin
Box 995
191 29 Sollentuna



ÖPPET BREV

Stockholm den 23 februari 2001

Angående problem med Yanmars marindieselmotorer.

Vi, undertecknare av detta brev, skriver till er i vår egenskap av styrelseledamöter i Föreningen RB111-seglarna och ägare av Yanmarmotorer. Vi uppskattar att ett trettiotal av föreningens medlemmar har drabbats av kostsamma motorfel, för vilka Yanmar har ansvar. Det finns exempel på att felet kan tvinga till motorbyte vid mindre än halv förväntad livslängd. Trots entydiga fakta förnekar Yanmar sina drabbade kunder, totalt förmodligen flera tusen i Sverige, ett rimligt stöd.

Problemet består i att Yanmar vid en omkonstruktion av vissa marinmotorer ökade effekten genom att öka cylinderdiametern. Den topplockspackning som då användes utsattes därvid för större påfrestningar, dels genom en mindre anläggningsyta som tätade, dels genom att tryckpåkänningen blev större.

Det visade sig att allvarliga korrosionsproblem kunde inträffa i den nya konstruktionen genom att topplockspackningen möjliggjorde kylvattenläckage in i cylindrarna. Detta medför korrosionsskador som ökar och med tiden förstör motorn.

Yanmar gjorde vid denna upptäckt en omkonstruktion till ett annorlunda packningsmaterial samt ökade åtdragningsmomentet på topplocksskruvarna med 60 %.

Dessa åtgärder vidtogs utan att informera de kunder som hade köpt motorer med den tidigare konstruktion som hade visat sig för svag.

Yanmar Scandinavia vet exakt vilka motorer som är utsatta för bristen. Serviceorganisationen uppmanar kunder med berörda motornummer att själva ta initiativ för att byta packning som en säkerhetsåtgärd. Det är vid denna typ av kontroller som många fel påträffas.

Yanmar tillstår således att det finns en väl definierad grupp motorer som genom en konstruktionsbrist kan få allvarliga skador – och som får det.

Trots denna kännedom har Yanmar inte kompenserat någon motorägare för vare sig packningsbyte eller skador som har uppkommit på grund av Yanmars försumlighet att informera. Förfarandet kan betecknas som ett allvarligt förtigande, med konsekvenser som både kan leda till orimliga reparationskostnader, och till motorhaveri i öppen sjö.

Yanmar förnekar vid varje enskilt motorfel ansvar och skyller på åldrande, annat läckage, enstaka fel, utgången garantitid o.s.v., trots att man samtidigt vet att den specifika motorn tillhör en känd grupp av motorer som drabbas av detta fel. Detta finner vi logiskt ohållbart och ansvarmässigt oförsvarbart mot enskilda ägare. Vår information tyder på att tre av fem motorer drabbas av onödiga och kostsamma skador.

Sammanfattningsvis finner vi:

1. Yanmar känner till konstruktionsbristen vilket bevisas av dels ändrad konstruktion och serviceinstruktion, dels av serviceorganisationens rekommendation till ägare med vissa motornummer.

2. Yanmar har genom underlåtenhet att tidigt informera motorägare med den felaktiga konstruktionen vållat ytterligare skada. En relativt enkel serviceåtgärd med packningsbyte hade förhindrat de helt onödiga motorskadorna som nu har uppstått.
3. Yanmars agerande leder till risk för motorhaveri och minskad sjösäkerhet.
4. Yanmar kräver, trots sitt agerande, dubbel vinst. Först vinst på såld motor och därpå ännu en handelsvinst på de reservdelar som krävs för att åtgärda de skador som har uppkommit genom Yanmars försummelser.

Vi har skrivit till Yanmars huvudkontor i Japan med framställan om att dessa missförhållanden ska rättas till. De har i ett svar angett att de undersöker problemet. Vi har tidigare kontaktat Yanmar Scandinavia som har lovat, men inte återkommit med svar på samma fråga.

Vi ber nu att Yanmar Scandinavia AB, efter mer än en månads betänketid, ger ett omedelbart och konkret svar på hur man avser att hålla drabbade motorägare i vår förening skadelösa.

Föreningen RB 111-seglarna,

H. Holmqvist
Ordförande

PG. Traung
V. Ordförande

H. Eriksson
Sekreterare

A. South
Kassör

T. Smedberg
Teknik

(Ovanstående brev har tillsänts ledande båttidningar för kännedom)

BREV FRÅN EN MEDLEM

Hej,

Jag har sett det som skrivits om problemen med motorerna. Man drar efter andan över hur Yanmar har hanterat problemet, men jag är inte helt överraskad.

Jag har en RB111 S-29 som var utrustad med en OMC saildrive två-takt. Det kändes i längden ohållbart med tvåtakt som drog massor av soppa och luktade illa.

Dessutom går den illa åt miljön. Jag startade en process att leta efter en ny motor. Det finns numera en rik flora av motorer och jag koncentrerade mig på Yanmar, Volvo, Lombardini och Solé. Priserna var i två grupper för likvärdiga motorer ca 75.000 för Volvo-Yanmar och 50.000 för Solé/Lombardini.

Jag frågade alla motor och maskinkunniga till råds. Jag ringde naturligtvis till motorleverantörerna för att bl.a. försöka få reda på vad som motiverar prisskillnaden. Yanmar

var naturligtvis intressant som motor eftersom den såvitt jag visste fungerat utmärkt i RB111, det kan vara värt en extra slant. Tyvärr så kände jag efter mina kontakter med Yanmar att , nej det går bara inte , det här är inte rätta stället att handla motor på.

Valet föll på en Lombardini som är en Italiensk motor. Det är faktiskt en av Europas största motortillverkare med en historia lika lång som Yanmar. Om det blir rätt eller fel får man se efter några år , men det har hittills känts rätt hela vägen.

Lombardinin känns som en av de modernaste motorerna med renare avgaser. Nackdelen tror jag kan bli att Lombardinin liksom alla moderna motorer med högt insprutningstryck blir känsligare för vatten i bränslet. Det kan kanske uppvägas mot att Lombardinin har helt individuell insprutning för varje cylinder. Jag köpte en 33 hk med 4 cylindrar, så det är bara att hoppas att någon klarar sig så man kan ta sig hem om det blir bekymmer.

Vänligen Patrik Patriksson
patrik.a.patriksson@telia.se

KONTROLLERA DIN YANMARMOTOR DEN KAN HA ALLVARLIGA FEL!

Vissa två- och trecylindriga Yanmarmotorer från 1980-talet har levererats med en topplockspackning som kan ge gas- och vattenläckage. Läckage av kylvatten leder till svåra rostskador på topplock och att hela motorn i värsta fall måste bytas. Att felet är systematiskt har upptäckts av Föreningen RB-111 seglarna där många medlemmar har just dessa motorer, samt att återförsäljare enligt konsumentlagen måste informera om det. Yanmar Scandinavia AB som är agent och importör lyder emellertid inte under detta lagtvång.

Yanmar har känt till problemet tidigt, men har inte uppmanat sina återförsäljare att kontakta de berörda eller på annat sätt informerat sina kunder. Hade man gjort det skulle omfattande och dyrbara skador kunnat ha undvikits. När motorägare idag upptäcker skadorna skyller Yanmar dessa på handhavande och motorns ålder. I själva verket är det ett tillverkningsfel som leder till rostskador som uppträder först efter det att garantitiden har gått ut.

Tror du att din motor kan vara berörd så bör du snarast kontakta en återförsäljare som kan upplysa dig om din motor ingår i riskgruppen. Skulle det visa sig att den har nämnda fel så ber vi att du som tack för denna varning kontaktar RB111-seglarna. (Hans Eriksson, tel. 08-532 516 46). Har den haft felet ber vi också om en kontakt.

Styrelse och medlemmar i Föreningen RB111-seglarna är upprörda och djupt förvånade över att Yanmar år 2001 kan inta en så förnekande hållning och ovilja till ansvarstagande för ett uppenbart konstruktionsfel. Yanmar Scandinavia AB vägrar till och med att ge dig en ny packning i stället för den felaktiga och än mindre rabatt på reservdelar. Den som funderar på att köpa en Yanmarmotor rekommenderas att före ett ev. köp sätta sig in i företagets agerande i denna fråga.

Föreningen RB111-Seglarna

För mer information se vår hemsida <http://w1.897.telia.com/~u89702826/> Enklast kommer du dock dit genom att söka RB111 på. www.altavista.com Denna text kan du också hämta från denna hemsida.