

DREGGEN

Malvik Båtsforening

Medlemsblad nr. 4

Desember 2014



GOD JUL OG ET GODT NYTT ÅR
ØNSKES ALLE DREGGENS LESERE

INNHold

LEDEREN HAR ORDET	3
MEDLEMSMØTE	3
FRA OPPLAGSKOMITEEN	5
GAMMEL BÅT MED (GOD GAMMEL) MOTOR UNDER SETET	6
VAKTLISTE FOR MALVIK BÅTFORENING 2015	13
PREPARERING AV REKORDFISKEN	15
KNUT LERVIK HEDRET	16
KJØP OG SALG:.....	17
VISSTE DU DETTE OM UER?	18

Vi hjelper deg

Vi tilbyr rådgivning innenfor finansiering, forsikring, sparing/plassering og betalings-tjenester til privatkunder, landbrukskunder og bedrifter. Kontoret i Malvik har åpent mandag-onsdag og fredag kl 9.00 - 15.30, torsdag kl 9.00 - 16.30.

smn.no

SpareBank 1 SMN

LEDEREN HAR ORDET

Høsten er kommet og båtene er kommet trygt på land. De som fremdeles har båt på sjøen kan glede seg over godt fiske hvis vi skal tro de historiene som berettes på Knokkeloftet. Og det skal man jo. I løpet av høsten har Jernbaneverket foretatt en mindre opprensing av et område nedenfor (vest for) Båthallen. Dette var fremdeles forurenset med kreosot. Det er ennå usikkert hvor denne kreosoten kommer fra og JBV vet ennå ikke om det må foretas videre opprenskning.

På medlemsmøtet i høst var det stemning for at vi anskaffer en 120 m flytende bølgedemper. Styret arbeider videre med dette og innhenter tilbud fra leverandører. Vi ser også på muligheter for finansiering. Vi håper å kunne legge frem et forslag for årsmøtet i mars. Hvis årsmøtet er enig vil vi kunne ha bølgedemperen på plass i løpet av sommersesongen.

Til slutt et surt oppstøt; det gjelder opplagsplassen.

Det ligger fremdeles avskrapede skjell under noen båter. Disse skal være fjernet like etter oppsett.

På noen seilbåter er fallene løse og lager et farlig spetakkel når det blåser. Dette til stor irritasjon for naboene. Bli ikke forbauset hvis noen kapper fallene en mørk natt!

Vi minner og om at det er båteiers ansvar å ha tilstrekkelig solid støttesystem under båtene.

Etter disse formanende ord er det en stor glede å ønske alle en god jul og et godt nyttår!

Hilsen Jan

MEDLEMSMØTE

Tirsdag 28. oktober kl. 1900 ble det holdt medlemsmøte i Båthuset. Temaet var planene for bedre bølgedempning og å høre medlemmenes

meninger om dette. Ca 35 medlemmer møtte opp og viste stor interesse for temaet. Båtforeningen står over for tre alternativer:

- 1) Vi gjør ingen ting
- 2) Vi investerer i betongdempere
- 3) Vi velger dempere basert på plastrør

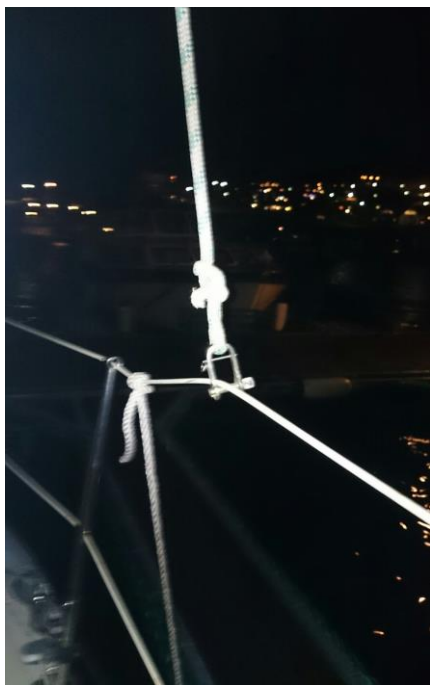
Dette vil bli tema på årsmøtet i mars og det er viktig at du møter opp og forfekter din mening.



Husk.....

- 1 Bruk flyteplagg og det redningsutstyret som er påkrevd når du beveger deg på vinterglatte brygger.**
- 2 La andre vite hvor du skal**

FRA OPPLAGSKOMITEEN



**Fornuftig festing av fall (Foto:
Per H)**

Lederen i opplagskomiteen Tore Klefsås har ringt flere redere som har båten sin i opplag på båtforeningens opplagsplass angående tau/fall som ligger mot masta. Som det også står nevnt i lederen klager naboene i Solbakken på «pistolskudd i natta» når det blåser. Avskårne fall kan være vanskelig å erstatte om de blir trekt ut. Tore forteller at alle de oppringte har lovet at de skal utbedre dette. Det samme vil også gjelde båter som ligger i havna.

Husk også at alle båter og annet utstyr som befinner seg på opplagsplassen må kunne identifiseres med navn på eieren, båtplass nr. og telefonnummer. Husk også pinnen i draget som er nødvendig for den som brøyter området (En påminnelse gitt i forrige nummer av Dreggen). **Slik bør alle fall festes.**



+47 951 59 944

Vestre Kanalkai 19

7010 Trondheim

petter@maritimtkompani.no

www.maritimtkompani.no

GAMMEL BÅT MED (GOD GAMMEL) MOTOR UNDER SETET

DEL 3: OVERHALING – DETTE ER JO GANSKE ARTIG!

Som nevnt i forrige avsnitt så var det ganske fullpakket i vannkappa til sylindere en. Over påske ble de to andre hestene fraktet til jobben og



På veg til kirurgen på Vikhammer

etter at pressa hadde fått gjort sitt ble resultatet – ikke overraskende det samme eller kanskje enda verre enn den første sylindere. Bildet under synes jeg illustrerer godt de mengdene det her er snakk om.

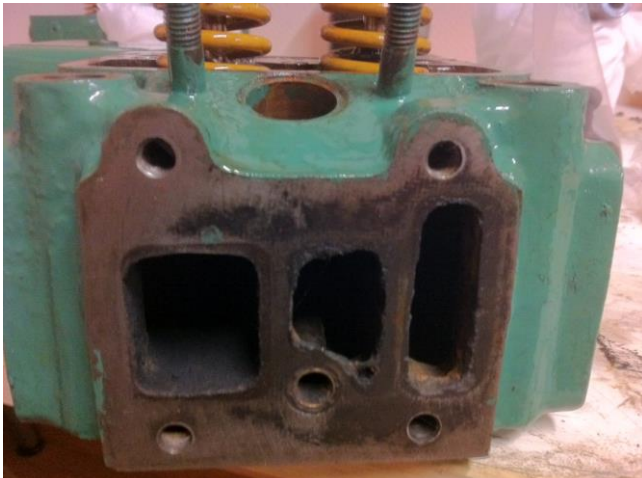
Vel, jeg skal ikke plage dere med alle detaljene knyttet til inspeksjon og renovering av denne gamle «pentaen» fra 1984. Imidlertid ønsker jeg å peke på noen få ting som jeg fant. Det første er hva som skjer med vannkanalene til en motor som surkler og går med sjøvannskjøling. Som flere av dere vet er topplokk og vannkappe lagd av støpejern og bildet under viser hva som skjer når sjøvann får lov til å surre rundt inni der i lang tid.



Rustpartikler

Bildet under kan dere forhåpentligvis se at det er noe lysegrått mens resten er mørkt grått rundt kanalen lengst til

høyre. Kort fortalt er det lysegrå metall eller støpejern som originalt, mens den mørkegrå eller sorte delen som forøvrig ligger i et ganske jevnt tykt



Bilde av eksos og vannkanaler der korrosjon har foregått over lang tid.

lag rundt begge vannkanalene er korrodert støpejern. Nå skal jeg vokte meg vel for å bli for vitenskapelig her men det som skjer er at sjøvann forårsaker korrosjon der jern binder seg med vann og resten blir igjen. Det som er resten her er karbon i

form av grafitt og vel selvsagt litt jernoksid også. I prosesser der høy temperatur inngår vil det foregå en lignende prosess som kalles karburisering. Uten sammenligning forøvrig er det akkurat det samme som skjer – jern bindes til oksygen og forlater strukturen. Det som blir igjen er hovedsaklig karbon i en eller annen form. Eksoskanalen viser



Tilstanden til sylindrene. Sort belegg = grafitrikt belegg(karbon), blank overflate = stål.

også en tendens til dette. Uansett er resultatet at støpejernet utarmes for jern. Dette gir sjøvannskjølte motorer en noe begrenset levetid, men heldigvis for meg er det en tynn stripe med lysegrått igjen og det er egentlig alt jeg trenger, så lenge motoren forblir ferskvannskjølt. Da stopper nemlig denne prosessen opp. Faktisk kan dere se det samme fenomenet i bildet under der sylindere har det samme sorte belegget. Jeg fant akkurat det

samme også i vannkappa til alle tre sylindrene.

Nå var ikke dette en epistel som har til hensikt å skremme vannet av dere som har gamle sjøvannskjølte motorer (jeg er ikke skremt). På tross av prosessen jeg beskrev ovenfor har støpejern den fantastiske egenskapen at det har innebygd katodisk beskyttelse! I støpejern vil det normalt eksistere noder med grafitt som på samme måte som sink virker som offeranoder og dermed er jo støpejernet beskyttet! Men som dere ser over så er ingenting evigvarende og den lille korrosjonen av jern som likevel foregår om enn svært langsomt så vil strukturen etterhvert kun bestå av grafitt som har en svært begrenset styrke. Dette vil imidlertid ta mange tiår! Og husk at det bare skjer der sjøvann treffer støpejern.

Heldigvis har jeg en stripe på noen millimeter igjen på alle tre toppene! Da jeg begynte på denne jobben tenkte jeg bare på vannkanalene og i hvilken tilstand de var i. Et par kvelder etter demonteringen innså jeg at stemplene sto igjen som ensomme fjelltopper nede i båten. Punkt en – hvordan i all verden skulle jeg få dem på plass i sylindrene igjen? Punkt 2 hvilken tilstand har stempelringene. På tide med en tur til havna tror jeg. Til verket jeg skred og jeg endte opp med å demontere dem fra råden og ta dem hjem til «kirurgisk institutt» på Vikhammeråsen. Årsaken til denne operasjonen var først og fremst at de må monteres i sylindrene før de kan festes til råden med kryssbolten. I hvert fall med den metoden jeg benytter.

Vel, inspeksjonen viste at her er det «trøbbel» i tårnet”. To av de tre stemplene har faktisk skader! For meg ser det ut til at han kisen som har satt sammen motoren ikke har vært så nøye med rengjøringen. Her har nok stålbiten eller urenheter kommet i klemme og forårsaket riveskader på selve stempelet. Ringene ser imidlertid helt ok ut.

Som dere ser av figurteksten tror jeg at en forurensing (stål) har ripet opp



Dette er representativt for sylindere 2 og 3. I rødt merke over er det etter mitt skjønne "kaldsveiset" en stålbit inn i aluminiumsstempelet.

stempelet og til slutt kaldsveiset seg fast til stempelet. Min konklusjon er at dette er en permanent sak som ikke vil eskalere og jeg har dermed bestemt at de to stemplene det er snakk om ikke byttes ut, men slipes og installeres igjen – uten at stempelringene skiftes. De er forøvrig helt ok og uten riper. Selv oljeringene så veldig fine ut. Så kan en jo spekulere i andre årsaker. Eksempelvis ovalisert sylindere og rundt stempel. Likevel mener jeg at de funnene jeg gjorde påviser at en særdeles

slurvete hobbymekaniker (som meg selv) har vært på ferde her. Siden disse stålbitene åpenbart også har satt sine spor i sylindrene, valgte jeg å utføre en honingsoperasjon på alle tre sylindere. Fin slipestein med dertil drill fikk alle tre sylindere til å fremstå som nye. Med ovalitet i bakhodet utførte jeg en måling med mikrometerskrue fra jobben. Jeg fant avvik men de mikrometerne vi snakker om burde ikke ha betydning. Vi får se når grønningen skal starte.

MONTERING – OPPGJØRETS TIME!

Selvsagt måtte jeg «shine finishen» og alle deler ble behørig malt med pentagrønn. Motoren vil faktisk fremstå som ny – eksteriørmessig i hvert fall. Bare sjekk bildet nedenfor.



Nymalt med honet sylinter installert og motor o-ring for tetting mot motorblokka klar til bruk.

Vel da var det på tide å ta med seg herligheten til båthavna og montere hestene sammen til et trespann igjen. I bildet nedenfor ser dere at alt er klart til transport fra kirurgisk institutt Vikhammer.

Like over påske ble de enkelte faktorene lagt opp i en av båtforeningens trillevogner anskaffet fra Jula antar jeg og transportert bort til D-piren. Selvsagt valgte jeg en ettermiddag – og merk etter påske! Som dere sikkert vet er fjæra sjø denne tida på sitt største om ettermiddagen og knapt nok finnes ikke større forskjell på høy og lavvann enn akkurat i denne perioden. Det tenkte jeg ikke på da trillevogna forsiktig ble styrt



Komplett overdel, nymalt med 3 stempel montert inn i sylindrene.

mot porten. Vel nok om det - takk og pris for at jeg er ganske sprek (tror jeg selv i hvert fall) og var i stand til å stå imot kreftene av de tre hestene som var klar til å ta avgårde i full galopp nedover gangveien!

Poenget med dette er - vær forsiktig – stinginga på gangbrua ved fjæra sjø kan være skummel hvis dere transporterer tunge ting.

Har en tendens til å komme med gode HMS råd hele tiden. Beklager hvis jeg virker formanende. Det er imidlertid godt ment.

Tilbake til montering. Slik jeg ser det er den største utfordringen å montere kryssbolten på plass i stempelet igjen. Jeg gjorde følgende: låsering ble montert på ene siden; vannkappe/sylinder ble senket ned på motorblokka. Her hadde jeg på forhånd lagt mellomstykker i tre slik at sylinder og vannkappe ikke skled helt ned men ble låst slik at kryssbolten kunne bankes gjennom råden inn i stempelet og den siste låseringen kunne festes.

Dette gikk greit for det første stempelet men til dere som tenker å gjøre dette etter meg anmoder jeg om å ha tålmodighet. Det er ikke lett å tilpasse råde og stempel når en har minimalt med muligheter for måle posisjon. Det blir litt –prøve og feile.

Vel uansett ble stemplene omsider festet til råden og sylinder og



***Her er sylinder 3 ferdig montert. De to andre ble verre!
Det var vanskelig å justere rådehøyde slik at
kryssbolten kunne monteres!***

vannkappe falt på plass. Toppakning og topper ble montert.

Det jeg var mest spent på var oljerørene som skulle bøyes tilbake til sin opprinnelige posisjon etter at toppene var installert og

ventilløfterne ble montert. På tross av min skepsis så

gjorde vannpumpetanga under-verker og alt gikk som smurt, uten at noen av rørene sprakk.

OPPSTART – HVORDAN SKAL NÅ DETTE GÅ?



Da var alt på plass. Mangler bare eksosmanifolden

Første maihelga var alt montert og egentlig var alt klart til start. Huttemegtu, tør jeg nå dette da? Med sånn passe prikking i korsryggen fylte jeg vann på kjølesystemet og gjorde allt klart til start for første gang

etter inngrepet. Med null gasspådrag dro jeg over tenningsnøkkelen – og tror dere ikke «skabberlakteret» prustet og peste litt! Etter å ha tenkt meg litt om og etter å ha registrert at oljetrykket så ut til å stige umiddelbart bestemte jeg meg for at litt gasspådrag skadet ikke. Trespannet hadde neppe vondt av å løpe litt. Som tenkt så gjort og grønklumpen fyrte opp med gange på alle tre! Etter et kjapt blikk på oljetrykkmåleren som viste 3.5 bar, besluttet jeg at den fikk leve videre om enn på tomgang. Dette ser jo bra ut! Etter en times gange med litt variert turtall (ikke over 1500 rpm) og med en behagelig temperatur på rundt 60 grader celsius, anser jeg foreløpig operasjonen som vellykket og jeg gleder meg til å presse motoren opp litt i både rpm og belastning. Spennende å se om inngrepet hjalp. Det ideelle er at temperaturen, uavhengig av turtall stabiliserer seg på 75 grader celsius som gir full åpning på termostaten.

Med dette anser jeg operasjonen som utført! En liten avsluttende bemerkning likevel. Den oppmerksomme av dere fikk med seg at jeg fylte vann på kjølesystemet og ikke frostvæske. Det er ganske bevisst - ved neste oppstart vil jeg fylle rensvæske a'la systemrens for at ferskvannskretsen ikke skal inneholde urenheter. Det er nå engang slik at en overhaling slik jeg har gjort vil slippe løs partikler og urenheter som flyr fritt omkring i kjølesystemet og det håper jeg å bli kvitt med en rens.

Dette avslutter historien om feberen til min grønne klump. Jeg skal holde dere oppdatert om hvordan det til slutt gikk. Imidlertid regner jeg med at operasjonen gikk greit og i neste nummer av dreggen tenkte jeg å ta der med i ferden mot en støyfri båt – vi snakkes!



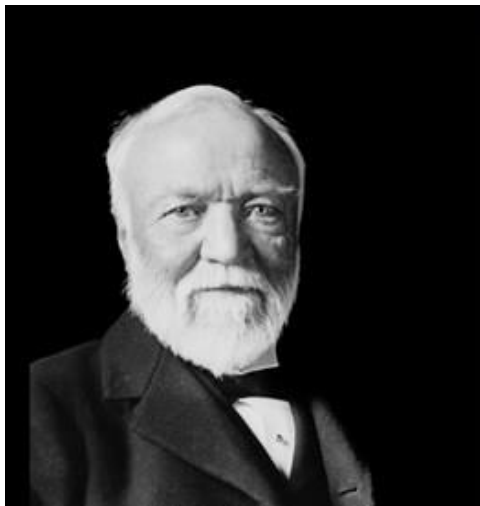
PREPARERING AV REKORDFISKEN

Arctic Skeletons driver hovedsakelig med rengjøring og montering av skjelett. Nederlenderen Guus Wellesen er autorisert taksidermist og skjelettkonservator, og besøkte båtforeningen på en temakveld i november. Han flyttet til Malvik for to år siden og preparerer skjelett, slik at de blir utstillingsobjekter. Har du fisket en rekordfisk og ønsker å bevare den så kan dette være en mulighet. I den siste tiden har han eksperimentert med fisk. Disse har også skjeletter og en benbygning som er både utrolig spennende og utfordrende. Jan A. Malvik hadde ansvaret for kvelden og var foruten undertegnede den eneste fra båtforeningen som møtte. I alt var det ca 10 tilhørere på et interessant foredrag. Dette er det antallet som bruker å møte på temakveldene, og det er vel bare et spørsmål om tid før utvalget «legger inn årene».

Bruk flytedress i stedet for varmedress når du er i havna eller i båten vinterstid. Like varm og i tillegg holder den deg flytende.

KNUT LERVIK HEDRET

«Stort er det at sette sit eget liv ind for at redde andres» Sitat: Andrew Carnegie.



Andrew Carnegie (Foto: Wikipedia)

Carnegies Heltefond i Norge ble opprettet i 1911 som en norsk del av det internasjonale Carnegie Hero Fund. Fondets grunnlegger var Andrew Carnegie (1835-1919), som utvandret fra Skottland til USA i 1848. Der etablerte han fra 1865 en rekke jernverk og kontrollerte etter hvert det meste av amerikansk stålindustri. Han solgte virksomheten i 1901 for 500 millioner dollar. Fondets formål er

å påskjønne heltegjerninger utført i Norge og hvor vedkommende redningsutøver frivillig og med risiko eller fare for eget liv redder andre. I særlig grad er det viktig å fremheve de lokale og uselviske helter som gode eksempler for andre (Sitat Wikipedia).

Den 26.11. mottok vår havnesjef Knut Lervik Carnegies diplom for edel dåd utført den 29.11. 2009. Som omtalt i Dreggen tidligere falt Johannes Frisk i sjøen, når han skulle entre en Collin Acer-skøyte som lå på svai ute i Hommelvikbukta. Temperaturen var ca -5 og en sur vind. Ved at Knut oppdaget og fikk varslet om hva som skjedde, endte det hele endte godt. Frisk lever i beste velgående den dag i dag på Stjørdal. Hans Olav Løkken, meritert lokalhistoriker på Stjørdal, har vært en pådriver til at Knut fikk heder for sin innsats.

Dreggen gratulerer Knut med utmerkelsen.

Bildet på framsiden er tatt av kona til Knut og viser Knut flankert av ass. fylkesmann Brit Skjelbred og Johannes Frisk. (Per H)



Havnevegen 17, 7550 Hommelvik
Tlf. 73 97 16 10

Trening for alle

LILLESAND
Treningsstudio

www.lillesandtreningsstudio.no
Tlf. 73 97 67 80

KJØP OG SALG:

Selges:

Motorstyring

Dobbel 2-spaks wire/motorstyring, gass og gear, for styreposisjoner ute- og inne, brukt på båt 25 fot. Instrumenter og tenningsnøkkel er også med.
Kr. 800. Kjell JWN. 415 47 439

Vinduspussermotor byttes



12 V aldri vært brukt.
Ligger i original emballasje og byttes mot et par fl hvitvin.
Per Haukeberg
Tlf. 97116959

Sjekk fendring og fortøyninger også i jula.

Din naturlige samarbeidspartner for profesjonell utførelse av kurs og konferanser, arrangementer og overnatting.



Vi har moderne, lyse og pene lokaler med utsikt og atmosfære som passer til alle anledninger. Vi tilbyr hjemmelaget mat av høy kvalitet og tilpasser etter dine ønsker!

Ta kontakt med oss for et gunstig tilbud! Tlf. 73980450, e-post: post@stavhotel.no

Visste du at vi byr alle boende gjester på både kveldsmat og frokost inkludert i prisen? Hver dag mellom kl. 18.00 og 21.00 dekker vi til kveldsmat i vår restaurant.



STAV HOTEL

10 min. fra flyplass - 15 min. fra Trondheim sentrum

VISSTE DU DETTE OM UER?



Uer fanget på midtsand (Foto: Bjørg Bjørkli)

Uer (*Sebastes norvegicus*) er en fiskeart i gruppen uerfamilien. Normalt kan ueren bli 100 cm lang med en vekt på opptil 15 kg. Ueren kan bli opptil 60 år gammel og blir først kjønnsmoden i 12–15-årsalderen. Den regnes som en god matfisk. Den er en dypvannsfisk, som lever mellom omtrent 100 og 1000 meters dyp. Eggene til hunnen oppbevares til de klekkes, som med andre levendefødende fisker. I 2010 ble uer presentert som en truet art og oppført på

nasjonal rødliste hos den norske Artsdatabanken.

Det vitenskapelige navnet *Sebastes marinus* (Linnaeus 1758) ble tidligere brukt om denne arten. Det er nå vist at Linnés *Perca marina* er et synonym for *Serranus scriba* i Serranidae. Det korrekte vitenskapelige navnet for uer er dermed *Sebastes norvegicus* (Ascanius, 1772)

I forbindelse med fiske og omsetning skilles det ofte ikke mellom denne arten og de andre uerfiskene som forekommer i norske farvann, blåkjeft, lusuer og snabeluer. Hvis en skal presisere at en mener *S. norvegicus*, kan en bruke artsnavnet **vanlig uer** (Hentet fra Wikipedia <http://no.wikipedia.org/wiki/Uer>)

Eksemplaret som er avbildet ble fisket av Bjørg Bjørkli på Midtsanden. Dybden var vare rundt om 20 meter. Helge Sveian sier bildet lyver og fisken var av størrelse «kattfisk».

BÅTKALESJER



Alf Hansen as

Øvre Flatås vei 6 – N-7079 Flatåsen

Tlf: 72 59 60 90 – Fax: 72 59 60 99

E-post: post@alfhansen.no

www.alfhansen.no

**VI KOMMER TIL NYHAVN OG
TAR MÅL TIL NYE KALESJER**

Vi utfører reparasjoner

**Ta kontakt for nærmere
informasjon**

Kontaktpersoner Malvik Båtforening

Funksjon	Navn	Tlf.	Epost.
Styret			post@malvik-baatforening.org
Leder	Jan Bakke	99228633	jbakke@chem.ntnu.no
Nestleder	Knut Lervik	93281000	knut.ler@online.no
Sekretær	Morten Wiig	91566140	morten.wiig@gmail.com
Økonomiansvarlig	Stig-Ove Kvalsund	91672219	stig.ove.kvalsund@gmail.com
Leder Havne	Knut Lervik	93281000	knut.ler@online.no
Leder Båthall	Per Sverre Vik	90610353	p.svevik@gmail.com
Leder Slipp/diesel	Aage Fevaag	45261823	m-fevaag@loqal.no
Leder Opplags	Tore Klefstad	90546622	toresail@ntebb.no
Leder Dugnads	Hans Johnsen	99565547	hnsjo@yahoo.no
Leder Hus/arr	Jostein Nikolaisen	90605772	jostein.nikolaisen@outlook.com
Utleie klubbhus	Jostein Nikolaisen	90605772	jostein.nikolaisen@outlook.com
Båtplasser	Knut Lervik	93281000	knut.ler@online.no
Redaksjonsutvalg	Per Haukeberg	97116959	perhaukeberg@gmail.com
Kursutvalget	Kjell J. W. Nygård	41547439	kjelljwnygard@gmail.com
Web-ansvarlig	Morten Wiig	91566140	morten.wiig@gmail.com
Internett-ansv	Harald A. Hammer	93067602	harald.arne.hammer@gmail.com
Reserve ukevakt	Rolf H. Hanssen	97581715	rolf.herbert.hanssen@gmail.com
Reserve ukevakt	Kjell J .W. Nygård	41547439	kjelljwnygard@gmail.com
Reserve kaffevakt	Egil Gunnesdal	91700251	nesgil@ntebb.no
Telefon klubbhus/vaktbu		73978861	

ADVOKATBISTAND ?

Advokatfirmaet Strand & Co ANS er ett fullfaglig advokatfirma som dekker de fleste rettsområder.

Har du behov for bistand innenfor erstatning, arv, familierett, dødsbo, kontraktsrett, skatt, mangler ved fast eiendom eller ved overdragelse av fast eiendom, ta gjerne kontakt for en uformell samtale.

Telefon 73 87 45 40/ 41 61 60 77 eller
send en e-post på ks@advstrand.no

