

AMIGO-BLADET

Tidningen för & av Amigo 23 ägare & vänner

N:R 2

1997



**Uppdaterat
Amigo 23-register!
83 båtar med i detta
nummer.**

**Rapport från
Amigovarvet.
Läs om självbygget
Keila S381.**

Tipset: Gör proppar till självlänsarna!

Ledaren

Jag har haft ett mycket hektiskt arbets- och privatliv de senaste månaderna varför Amigobladet har blivit försenat. Jag hoppas ni har overseende med detta. Trots att jag tycker det är väldigt roligt att göra Amigobladet, får ideella verksamheter av det här slaget hamna lite längre ner på prioriteringslistan ibland. En av de roligaste händelserna sedan sist är att vi har fått tillökning i besättningen! En ny liten flickgast (gasta?) föddes den 18:e juni. Vi har tänkt att få plats i Amigon allesammans, men det är väl inga problem i en så rymlig båt som Amigo 23?!

Amigobladet nr 1 är slut. Den trycktes i 120 ex. Nr 2 skickas ut till 113 personer. varav 77 är Amigo 23-ägare och 36 Amigo 23-vänner. Nr 2 trycks i 140 ex. så att tillkommande prenumeranter också kan få den. Min ambition är att nå alla Amigo 23-ägare. Jag hoppas att båttidningarna vill hjälpa oss genom att åter igen berätta för sina läsekretsar att det finns en tidning för Amigo 23-ägare.

För den som ännu inte skaffat sig en Amigo 23:a finns det en till salu hos Marinkonsult i Ljungskile. Telefonnummer dit är: xxxx-xxx xx.

Prototypen för Amigo 23:an den sk pluggen finns i Skåne-Tranås utanför Tomelilla i Skåne och är under renovering. Jag ska försöka ta reda på lite mera om den till nästa nummer.

En historia som många har hört talas om är den om han som seglade till Sydamerika (Peru, Chile eller Brasilien sägs det...) med en Amigo 23:a. Jag har fått höra ett otal varianter på den historien så vi ska se om jag kan ta reda på lite fakta till nästa nummer.

Tack! alla ni som har skickat material till

Amigobladet. De artiklar om och prospekt på Amigo 23 som jag har fått från läsekretsen kommer att publiceras i senare nummer av Amigobladet förutsatt att vi får tillstånd att publicera dem. Jag har även fått fina ritningar på Amigo 23:an på smörpapper i format något större än A3. Jag har inte funderat ut det bästa sättet att publicera dem på ännu. Ritningarna är dock inte någon egentlig linjeritning utan består av inredningsritning (i vertikal- och horisontalprojektion) och segelritning. Den 28 april inkom ett vykort till Amigobladet. Allt som står är: "Nu ska jag ta båten till Lagos." Kan någon höra av sig och berätta lite mer?

Stefan Martinsson och Marika Ahlfors som skrev om sin S/Y Johanna i förra numret har flyttat från Kalmar till Sävedalen utanför Göteborg. (Red. gamla hemtrakter.)

Forts. nästa sida.

AMIGO-BLADET

Hemsida: <http://medlem.spray.se/amigo23>

E-post: amigobladet@tele2.se

Ansvarig utgivare: Hans Nicklasson

Amigobladet är en tidning för och av Amigo 23-ägare och vänner. Tidningen bedrivs utan vinstsyfte och allt arbete sker ideellt.

© Copyright

Amigobladet/Hans Nicklasson och respektive artikelförfattare. Du får lov att spara/öppna/skriva ut pdf-filen för eget bruk. Det är inte tillåtet att kopiera filen, eller utskriften av den, till andra.

Du kan beställa gamla nummer av Amigobladet via hemsidan eller e-

Amigo-bladet utkommer med två nummer per år. Nästa nummer utkommer: jan/feb - 98. Deadline för material: 31 dec -97

Omslagsfoto: Mats Ericsson

Hemmahamn för 984 blir Björlanda Kile.
Jag hälsar er välkomna till Västkusten!

Den första Amigo 23:an jag tittade på när jag letade båt våren -95 var "Amanda" 9208. Det var en fin gul båt med en Farymann inombordare och bra segel. Den var såpass bra att jag tänkte ta en andra titt senare när jag hade tittat på fler båtar. Men se det gick inte för då var den redan såld! till Kristian Mogensen & Anne Ryltenius. Grattis till en fin båt!

Till sist vill jag bara säga:
Amigo 23-ägare! Om du inte redan är prenumerant, bli det nu!

Innehåll

Ledaren	2
Tipset	3
Frågespalten	5
Rapport från Amigovarvet av Hans Niicklasson	6
Hej alla Amigovänner! av Wilma Tegnebrink	7
S/Y Stormfågeln av Anders Mossing	8
Hej Amigovänner! av Stig Berndtsson	8
Libra 223 av Peter Hall	9
Epoxibehandling av Lova av Hans Nicklasson	10
Josefin AMG 23 S116 av Stig Pihl	13
Nr 128 av Ingemar Hasse	13
Under ytan av Kristian Mogensen	14
Köp-Byt-Sälj	16
Amigo 23-registret	16

Tipset

Fäll segel i lugn och ro

Sedan en tid tillbaka tillämpar vi en ny teknik då vi fäller seglen. Förr startade vi alltid motorn och gick långsamt mot vinden. Seglen flaxade mer eller mindre vilt och det kunde i synnerhet i starkare vind, vara svårt att få båten att ligga kvar i vindögat en längre tid. Nu gör vi istället så här: Från bidevind slår vi genom vinden utan att släppa över förseglet. Vi har då drejat bi och har alltså driv i storseglet och back i förseglet. Båten ligger nu lugnt i sjön och gör bara lite fart genom vattnet. Med vinden in ungefär tvärs släpper vi rorkulten lös och går lugnt fram och släpper ner förseglet på fördäck. Inget fladder och ingen duk i vattnet. Med förseglet nere kommer båten att långsamt lova mot vinden. Vi avvaktar slack i storseglet och släpper sedan ner även detta. Medan vi beslår seglen driver båten fridfullt mot lä med vinden ungefär tvärs. Först när allt är klart startar vi motorn. Om sjön är gropig och du har en utombordare kan du dra igång denna medan du drejar bi så slipper du båtens rullningar. Vi har provat detta i svag och hård vind, med fock och genua till stor belåtenhet. Du lär dig snart hur mycket segel du ska ha ute för att båten ska balansera med vinden tvärs då du drejat bi.

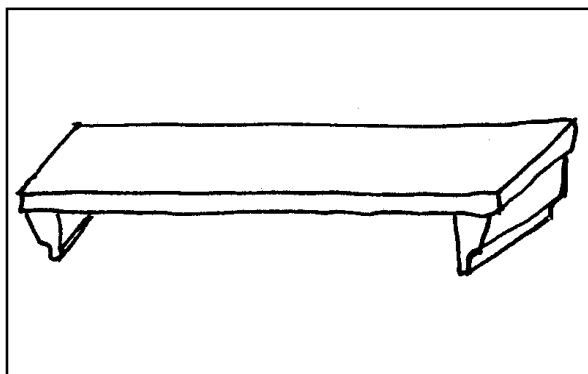
Fladder i båtsportkorten

De plastfickor som man får på köpet då man köper båtsportkort är tunna och hur du än lägger dem i sittbrunnen en blåsig dag så kommer den översta fickan att svälla upp till en väldig ballong. De plastfickor som finns som extra tillbehör kostar en vacker slant och vill man ha slanten till någonting annat kan man istället göra så här: Lägg varje plastfickas öppna kortsida mot ett oömt underlag av trä och svetsa igen den med breddsidan på en lödkolv. Prova dig fram till rätt hastighet då du drar kolven längs sidan (träna på en mindre viktig ficka) så slipper

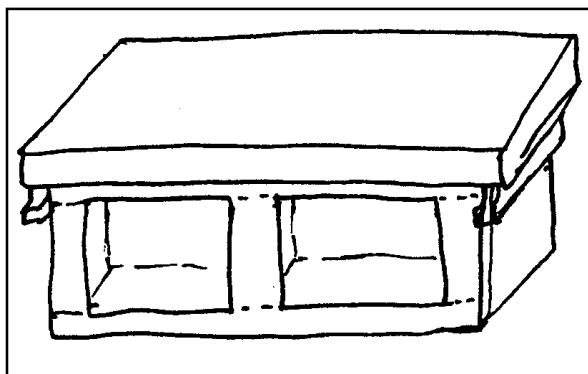
du brännhål. Det hela blir jämnt och fint och en klar förbättring. Lämna ett litet lufthål längst in mot "ryggen" så slipper du riskera att stänga in luft i fickan.

Trappsteg med stuvfack

Förr hade vi ett sådant här trappsteg framför diskhon, löst liggande mellan kojfronterna:



Trappsteget låg ofta ostadigt samtidigt som behovet av stuvfack knappast går att mäta. Vi gjorde därför ett nytt med synliga delar av massiv mahogny och dolda av mahognyply, ungefär så här:



Kristian Mogensen

Självlänsar

Som väl alla ganska omgående upptäckt kommer vid skilda tillfällen vatten in i sittbrunnen genom självlänsarna. De flesta har väl också en fungerande lösning. Om någon inte har det kan jag tala om hur jag

har gjort själv. Idén är en expanderande gummipropp. Eftersom jag har större länsar, de är 30 mm istället för 25 mm, så är måtten angivna för en läns på 30 mm.

Material som behövs är:

Ett gummiblock ca 24mm tjockt, medelhårt gummi.

Bult M8 x 40 mm

Vingmutter M8

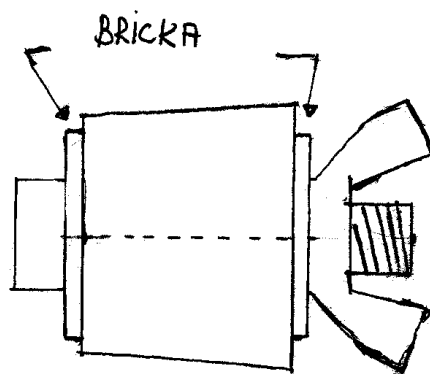
Brickor 8,4 x 24 mm tjocklek 2 mm

Att metallen måste vara rostfritt behöver väl ej påpekas, helst i kvalitet 23/43 syrafast. För låg kvalitet rostfritt är inte rostfritt i saltvatten utan rostar åtminstone på västkusten. För att få ut en rund plugg ur ett gummiblock så går det bra att använda en hålsåg. Den måste ha en innerdiameter på 31-32 mm. Måtten som anges på dem avser ytterdiameter. Använder man hålsåg får man också ett centrerat hål i mitten för bulten. När proppen är utsågat till 31-32 mm måste den fasa något för att bli 28 mm i botten. För den som inte har tillgång till svarv går det bra att fasa med en vanlig bormaskin. Skruva då in bulten i pluggen och sätt den i bormaskinen. Ta bra stöd och använd en inte alltför grov rasp. Använd den mycket försiktigt eftersom det är lätt att ta för mycket. När proppen är klar så ta ut bulten och vänd den om. Skruva in den från den smala sidan med en bricka emellan. De fria gängorna sticker nu ut ca 12 mm på andra sidan. Lägg där på en bricka och skruva sedan på vingmuttern, sedan är proppen klar! Det kanske verkar krångligt men är i praktiken ganska enkelt att utföra.

Eftersom proppen är fasad faller den lätt ner i hålet till lagom nivå. Därefter ett lätt tryck, sedan en vridning på vingmuttern. När muttern vrids trycks gummit ihop något och expanderar därigenom. Den håller helt tätt för inträngande vatten samt är mycket lätta att sätta i och ta ur. Något ni absolut inte får glömma är att ta ut pluggen när båten ligger i hamn. Eftersom

allt regnvatten har sin avrinning till sittbrunnen vattenfylls den snabbt. Får det hålla på rinner vattnet in genom luckorna och vidare in i båten. Vid segling ska naturligtvis ingen plugg vara i.

Stig Berndtsson



Frågespalten

Hit kan du skicka dina frågor. Om någon i läsekretsen vet svaret så skicka in det till Amigo-bladet så publiceras det i nästa nummer.

Jag har funderingar på att göra en draglåda för proviant under sittbrunnsturken och, eventuellt med hjälp av ryggstödsdelar, göra en mellanskiva mellan kojerna i salongen så att det blir en jättestor familjekoj där och på köpet få tillgång till toan i skansen även under natten. Finns det någon med idéer om det praktiska? med mera.....massor av idéer....

Peter Hall 223

Var får man tag i ritningar till ett billigt, lättbyggt vindroder passande Amigo 23?
Anders Mossing S/Y Stormfågel

Svar ang "badstegeproblemet".

Per Espensen hade en fråga angående badstegeproblemet. Det är han säkerligen inte ensam om. Att arrangera detta på ett praktiskt, fungerande samt för ögat tilltalande sätt är inte lätt. Efter en hel del mätningar slopades alternativet med fast aktermonterad stege. Därefter gjorde jag en modell till en lös stege att hänga över sittbrunnssargen på sidan av båten. Den fungerade bra men var ett åbåke att ha ombord. Den var ej heller på plats om man skulle ramla i sjön, därefter slopades även

den. Eftersom jag inte badar från båten (Jag går alltid i land på någon ö.) så har jag inget behov av en fast stege. Jag har istället skaffat en norsk räddningslejdare. Den ser ut som en rulle 32 cm lång och 13 cm i diameter. Den bultas fast i övre delen av akterpulpit. Rullen innehåller en upprullad repstege. En lina hänger ner till vattenlinjen och när man gör ett ryck i den vecklas repstegen ut. De nedersta stegen är blyfyllda för att gå ordentligt ner i vattnet. Om stegen inte är förtyngda flyter de bara ovanpå. Det är också viktigt att stegen är tillräckligt lång för att gå djupt i vattnet. Med denna stege tar man sig relativt säkert ombord igen om man skulle ramla i sjön. När den inte används är den helt ur vägen. För den som ofta badar från båten är det dock bättre med en fast stege. Men som nödstege och för enstaka bad fungerar räddningslejdaren mycket bra. Jag har inte sett den på några fler båtar i Sverige och har även glömt adressen där jag köpte den. Om någon skulle vara intresserad så lär det finnas en firma även i Sverige som säljer den. Den är inte heller så svår att göra själv.

Stig Berndtsson

Badstege finns att köpa hos "Hjertmans" på följande adresser:

Dataväg 2, Askim, Göteborg, tel: 031-289280

Nya småbåtshamnen Råå, Helsingborg, tel 042-261112

Marinväg 1, Box 785, 851 22 Sundsvall, tel 060-173100 (Även postorder.)

Stig Pihl

Svar ang segelnummer kontra konstruktionsnummer.

Se i artikel om Hans Ullbrandt

Svar ang neddragna fall

Se artikel av Åke Sundling.

Svar ang antal byggda Amigo 23:or

Hans Ullbrandt på Amigovarvet uppskattar att det finns ca 400 Amigo 23:or. I registret har vi som högsta segelnummer 381 vilket innebär konstruktnummer 332.

Den är självbyggd, påbörjad 1983 färdigställd 1988. I registret har vi även en med segelnummer 356 som ger konstruktionsnumret 307. Den är enligt uppgift byggd 1986. Det är bara dessa två båtar i registret som har konstruktionsnummer över 300. Var är alla ni över 300?

Hans Nicklasson

Svar ang Amigo 23 och Amigo 231

Amigo 231 är en variant av Amigo 23:an med större sittbrunn och mindre ruff men samma skrov och rigg. Den byggdes enligt uppgift bara i två exemplar.

Rapport från Amigovarvet



Samtal med Hans Ullbrandt på Amigovarvet!

Amigovarvet låg från början på Öckerö där Arne Arksund byggde Amigobåtarna. Hans Ullbrandt började arbeta på Amigovarvet redan 1969. Lokalerna på Öckerö köptes av Nimbus i början på 80-talet. Därefter fortsatte verksamheten i Ishuset på Hönö. Efter Arnes bortgång 1989 fortsatte Hans verksamheten på egen hand. Idag sysslar varvet med reparationer och enstaka nybyggen. Formarna till både 23:an och 27:an finns kvar utifall att någon vill bygga sej en ny Amigo 23:a eller 27:a! Tyvärr blev däckformen till 23:an förstörd i slutet av tillverkningen. En ny togs fram med större sittbrunn och kortare ruff. Den versionen kom att kallas Amigo 231. Den byggdes bara i två exemplar. Amigovarvet har inte heller kvar några linje- eller segel-

ritningar till 23:an. Den första båten som byggdes fick segelnummer 50! Det innebär att segelnumret får minskas med 49 för att få konstruktionsnumret. Enligt Hans finns det ca 400 byggda Amigo-23:or. Amigovarvet kan idag erbjuda det mesta i form av service, reparationer och försäljning. Dock finns det inte kvar någon specifik utrustning för Amigon men varvet tillverkar på beställning. Amigovarvet lämnar rabatt på sina tjänster till Amigo 23-ägare i läsekretsen.

Adressen är:
Amigovarvet
Rödväg 91
430 91 Hönö
Tel: 031-96 60 94

Hej alla Amigovänner!

av Wilma Tegnebrink

Nu skall jag berätta hur vi blev segelbåt-sägare på gamla dar. Vi heter Wilma och Bengt och är 58 och 60 år gamla idag. Vi har campat i 30 år, först i tält sedan i husvagn. Vi är inne på vår fjärde husvagn men vi har alltid kombinerat husvagnslivet med båt, först en eka med utombordare sedan en stor gummibåt. Vi bor sedan sex år på Marstrands familjecamping på sommarhalvåret. Våra kompisar som har segelbåt tjatade på oss att köpa segelbåt och tog med oss på dagsturer för att vi skulle bli bitna.

Vi började gå runt och titta på båtar, den fick inte vara för dyr och inte för stor. Vi tittade på Misil, IF och Amigo 23 och fastnade för Amigon. Vi tog fram termosar med kaffe och dopp, satte oss i sittbrunnen och dividerade en timmas tid i solgasset. Det var i mitten av september och brittsommar och det blev den! men vi hade ingenstans att göra av den så den fick vinterförvaras i Fiskebäck.

På våren åkte vi dit och bottenmålade, rengjorde och vaxade skrovet, döpte och gav henne namnet efter vår dotter Veronika som själv fick sitt namn efter en lastbåt som låg i Göteborgs hamn för 27 år sedan. Så i maj blev det sjösättning och påmastning vilket vi fick hjälp med, vi hade ju aldrig varit med förr, men backslaget fungerade inte så det måste fixas innan vi tog henne därifrån och det blev en lååång väntan, det var ju högsäsong hos båthandlaren.

Men så på pingstdagen ringde han, båten var klar, vädret var fint men det var nordvästvind, inte den bästa att segla upp till Marstrand i, men ivriga som vi var åkte vi ner till Fiskebäck. Startade motorn och nej! båten vred sig och gick åt fel håll utifrån bryggan. Ett nytt försök "pang"

rätt in i bryggan! Oj, det gick lite fort fram! så back igen och med mycket möda gick det att svänga runt åt rätt håll. Inte visste vi att långkölare är så tröga men det har vi lärt oss nu i efterhand.

Ja, så var vi då på väg, matsäck två smörgåsar och ett äpple. Kaffe skulle jag koka på vägen. Vi valde att gå utomskärs för upp mot Albrektsund gick så många båtar och det verkade trångt att gå på kryss bland dem. Vi hade ju aldrig seglat ensamma så det vågade vi inte. Resan tog nio timmar och inte blev det något kaffe heller, det var gammal gropig sjö och ganska bra vind så det var ordentlig sjögång.

Väl hemma i en naturhamn nära campingen förtöjde och lämnade vi henne. Vi vände oss om och tittade tillbaka och sa visst är hon fin. Med sina former ser hon ut som en båt skall göra. Men nu var det mat som gällde klockan var 22.00. Det blev stekt korv, ägg och bröd. Men oj vad det gungade, värre än i båten. Här behövdes minsann ingen champagne.

Både på gott och ont, mest fruktansvärt ont, stukade jag foten efter tre veckor i den naturhamnen. Vi fick, som tur var, en båtplats vid kommunens brygga. Efter tre veckor kunde jag haltande ta mig ombord och det blev bryggsegling ett par veckor. Det var mysigt det också. Det var mitt i semestern och full båttrafik. Sommaren-95 var varm och solig så vi hade hela augusti och september att utnyttja. Vi dörjade makrill och hade många fina seglingsdagar och visst blev vi bitna av segling. Jag var nog värst, jag ville ut så fort solen sken. -Men det är ju ingen vind, tyckte Bengt. -Jodå det blir alltid bris, tyckte jag. Inget ont utan att det har något gott med sig, tack vare att Bengt var

arbetslös och jag förtidspensionerad kunde vi utnyttja sommaren väl.

Förra sommaren såg jag "Fideli" här i Marstrand när hon gick in för att tanka. Hon hade röd sprayhood och sittbrunnsvindskydd. Paret var nog i vår ålder. Jodå, vi såg flera Amigor och det blev ett väldigt vinkande när vi möttes. Tyvärr kom inte godvärdet förrän semestern var slut men vi hade tur. Beredskapsarbetet för Bengt var slut den 12 juli, så vi kunde ta vara på de fina varma dagarna i augusti och september detta året också. Nu får vi hoppas att Enok i Lappland har rätt i sin spådom om en varm och solig juni och juli vår tredje säsong med Veronika som vi inte ångrat en dag på.

Hälsningar Wilma & Bengt S79

S/Y Stormfågeln

Jag heter Anders Mossing och är stolt ägare av en Amigo23. med mina 22 år torde jag väl höra till de yngre. jag köpte min båt för tre år sedan på Dalarö i Stockholms skärgård och seglade sedan båten till Sundsvall som är hemmahamn. Båten är byggd 1973, motor Tohatsu 5 hk och färg flammigt mörk röd. Övriga fakta om båten: Utrustad med Pulsomatic vattenburet värmesystem, sittbrunnstält, åror, (!) teak i sittbrunnen. Inköpspris 32000:- Bra grundskick men slitet yttre.

Hej Amigovänner

av Stig Berndtsson

Det är med stor glädje som jag konstaterar att vi har fått en egen tidning där vi kan utbyta erfarenheter, tips mm. Det är min förhoppning att tidningen kommer att bestå, det ankommer då rimligtvis på oss själva att bidra med material.

Jag som skriver heter Stig Berndtsson. Jag bor i Värö på norra Hallandskusten. På andra sidan hamnen i Båtfjorden ligger Ringhals kärnkraftverk. Jag är ägare till Amigo 23:an 381 Keila. Det är en av de sista 23:or som byggdes, kanske den sista. Mig veterligen har det sedan bara byggts några 231:or. Om någon inte känner till det så har 231:an samma skrov och rigg men liten överbyggnad och större sittbrunn. men finns formarna kvar kanske det i framtiden kan bli någon mer. Det är en båt som skulle passa ganska många.

Keila har jag byggt själv. Hon skiljer sig något från standard men inte så mycket.

Rutorna på ruffen är något mindre och de små främre rutorna saknas. att rutorna minskas en aning är mest för att göra överbyggnaden starkare. Har man oturen att råka ut för överbrytande sjö kan detta få svåra följder. Något som inte är tillräckligt i standardutförande för havssegling är självlänsarna. Jag har därför borrat upp ytterligare två hål. Detta är lätt att utföra med en hålsåg (för metall). I tipsrutan ger jag ett förslag till hur ni skall slippa bli blöta om fötterna vid motorgång.

Keila ha inombordare, ledad propelleraxel samt fast trebladig propeller med ganska stor stigning. Det medför att man har mycket bra drivkraft både mot sjö och vid tilläggningar. Vid lugna sommarkvällar kan man hålla normal marschfart med lågt motorvarv, detta är då mycket mindre störande. Någon kanske opponerar sig mot trebladiga propellrar, att de bromsar vid segling. Det stämmer också men betydligt

mindre än jag trott, endast vid lätta vindar och skillnaden är då mycket liten. Jag tycker fördelarna uppväger med råge. Motorn utrustades från början med sötvattenskyllning. Den är av egen konstruktion och den är lätt anpassbar för olika motorer. Tankarna är formbyggda efter skrovet. De har därigenom kunnat placeras under vattenlinjen för att få ned tyngdpunkten.

På segelsidan är Keila utrustad med akterstagsträckare och Harken rullfock. Rullfocken fungerar mycket bra. Det går att rulla in segel utan vinsch vid alla vindar. Linan är dock dragen så att det finns tillgång till vinsch. Sedan jag bytt till Andersen vinschar har jag varit helt nöjd. Genuan är på ca 14 m² och är sydd av OS segel på Gottskär. De har även sytt in genomgående lattor i storseglet samt två rev. Det översta revet sitter ganska högt och är mest till för överfallsväder till havs. Mellan spridare och bom går det fånglinor. Det är bara att släppa storfallet så samlas storseglet tack vare de genomgående lattorna på bommen. Man slipper också fladder i seglet med dessa lattor. Det underlättar även trimningen av storseglet efter som man ser formen på seglet mycket tydligt, det är bara att följa böjningen på lattan. Det för dock med sig en egenhet man måste tänka på. När man släpper ut storseglet, även helt, så slutar inte seglet att dra. Man måste tänka på detta vid ev tilläggningar för segel. Fallet måste släppas innan seglet slutar dra.

Jag funderar fortfarande på det ideala revsystemet. Det skall vara enkelt hanterbart från sittbrunnen även när det redan blåser för mycket. De flesta systemen fungerar bra vid svag vind eller i hamn. I grövre sjö är de som regel betydligt svårare att hantera. Eftersom båten ofta behöver revas är denna fråga ganska väsentlig. Förslag emottages med tacksamhet. Amigo 23:an bör revas tidigt. Jag brukar börja med ett rev i storseglet och behålla

full genua. Därefter ner till ca kryssfock. De gånger andra revet behöver tas in har förseglet, tack vare rullfocken, tagits in så mycket att man får full balans i båten. Det är då mycket lättare att segla i grövre sjö.

Även inredningen skiljer sig en del från standard men det kan jag skriva om vid ett senare tillfälle. Om intresse finns för någon gemensam segling eller träff så är det önskvärt från min sida. När detta nummer utkommer är det kanske väl långt gånget att planera något i sommar, vi har tex inte varandras telefonnummer. Men har någon någon idé så kanske? Jag kan ju börja med att lämna ut mitt eget som är xxxx - xx xx xx. Jag är svår att nå på telefon så det kan behövas några försök. Kunde telefonnumren komma med i registret på Amigo 23:orna så vore det bra för de som accepterar att ha dem utelämnade. Om någon passerar norra Hallandskusten i sommar så är de välkomna att höra av sig.

Libra 223

av Peter Hall

Kristihimmelfärdsdagen hämtade vi vår nyinköpta LIBRA i Kungshamn för hemfärden till Hamburgsund. SMHI lovade sydost så vi laddade upp med genua och stor men efter lång trevlig fika i sittbrunnen (4 vuxna, 2 barn och en stor vovve utan att vattnet rann in genom självlänsarna!) tuffade vi mot nordvästvinden hela vägen. (Vi kan segla men tar det lugnt för vår babys skull.) Båten känns jättefin och alldeles rätt i storlek för oss. Föregångaren, Vagabond 31 för stor för dags- och weekend-turer. Amigon kommer dock att rymma oss alla fem under längre turer - det känner vi!

Epoxibehandling av Lova

av Hans Nicklasson

Redan när vi köpte båten på våren 95 såg vi att bottenfärgen var i dåligt skick. Den hade flagat och låg i tjocka ojämna lager. Det var helt enkelt dags att ta bort all bottenfärg och börja om från början. Vi bestämde att det arbetet fick vänta till hösten. Nu blev det istället en skrapning av det värsta, bottenmålning och sedan i sjön!

Större delen av semestern-95 seglade vi i Fjällbackas och Hamburgsunds skärgårdar. Sista lite längre turen för säsongen gick till Rörö i Göteborgs norra skärgård. Båten gick upp ur sjön placerades på båtkärran och en granne kom ner med traktor och drog hem den till oss. Båten vinterförvaras i vår lagård som ligger 50 meter från huset. Lyfter man av utombordaren går den precis in. Det är verkligen toppen att ha båten inomhus och nära. Man slipper bygga båthus och dra presenningar. Värme finns dock inte.

Under sommaren-95 hade tanken fötts (hos skepparen naturligtvis som har en viss förkärlek att dra i gång olika projekt...) att göra det här med botten ordentligt en gång för alla. Jag tänkte att när ändå all bottenfärg måste bort så varför inte göra en epoxibehandling för att förebygga böldpest. Jag visste inte mycket om sådant arbete då, Lova är ju min första plastbåt. Men jag hade läst och hört att böldpest drabbar många båtar byggda på 70-talet. Vissa klarar sej bättre än andra beroende på byggmetod, noggrannhet, plastsort mm och Amigo 23 tillhör väl dem som har klarat sej bättre. Ett annat skäl var att jag hade funderingar på att låta båten ligga i sjön hela året för att kunna njuta av segling också på vinterhalvåret. Gelcoat är ju inte helt vattentät och en båt som ligger i hela året ger inte laminatet en chans att torka över vintern vilket ökar risken för

böldpest. Ytterligare ett skäl var att jag vill ha saker och ting ordentligt gjorda.

Som tur (?) var visste jag inte hur mycket arbete det innebar, vad det skulle kosta och att båten skulle få ligga på land hela sommaren-96! Då hade jag nog inte börjat... Nu vet jag precis hur man ska göra men förhoppningsvis slipper jag dra nytta av mina nyvunna kunskaper igen men kanske kan någon i läsekretsen dra nytta och lärdom av mina erfarenheter.

Båten skulle slipas ren från bottenfärg på hösten var det tänkt så att det skulle bli lite mindre arbete på våren. Men ni vet hur det är när arbetet drar igång, skola, barnas aktiviteter, hus & hem osv. Fri från bottenfärg blev båten först i februari-96. Då hade jag precis tagit kontakt med Armatech som är generalagent för WEST epoxi. WEST epoxi hade jag läst och hört talas om tidigare och det verkade vara en bra produkt. Adam Robson på Armatech var en mycket tillmötesgående och hjälpsam man som lotsade mej genom alla arbetsmoment på ett mycket seriöst och pedagogiskt sätt. Adam Robson började med att tala om att helst skulle all gelcoat vara borta, dvs ner till bart laminat, redan på hösten gärna efter en tidig upptagning så att laminatet får en chans att torka tillräckligt innan epoxin läggs på. -Detta är mycket viktigt annars kan allt arbete vara spolerat. Jaha det var bara att gå på med slipmaskinen igen för att få bort gelcoaten i botten. Om bottenfärgen var arbetsam att få bort var det inget mot grundfärgen och gelcoaten! Här är en av de punkter jag skulle gjort annorlunda idag, hyrt en bläster eller en gelcoatpeeler (en slags gelcoathyvel) istället.

Men jag tänkte klara det så billigt som möjligt. Jag började med min oscillerande

Bosch PEX 125 och 60-papper gick raskt över till 40-papper. Men även det gick fruktansvärt långsamt och arbetsställningen var inte speciellt bra. Jag provade med vinkelslipen och det gick mindre långsamt men gav ojämna resultat med mycket slippor. Jag gick tillbaka till PEXen men tröttnade igen och provade bormaskinen med sliprondell. Den gick bättre att styra än vinkelslipen men gav ändå ett ganska ojämnt resultat. Nu skulle det dock bort och jag fortsatte med bormaskinen och efterslipade sedan med PEXen för att jämna till. Det gick åt en herrans massa slippapper för materialet slöade dem väldigt fort. Någon igensättning var det inga problem med. Trots efterslipning kvarstod det ojämnheter som sedan spacklet fick fixa till. Kostnad för slippapper, extra spackel, det hårda arbetet med slipningen och mer spacklingsarbete gör det värt att blåstra, jag lovar!

Nåväl nu var det dags för nästa fas, nämligen torkningen. Vi var nu inne i början på april och Adam var nere och mätte fukthalten när han "ändå hade vägarna förbi". (Firman ligger i Nacka...) Mätningen gick till så att skrovet under vattenlinjen mättes på ett stort antal punkter. Värdena låg ungefär runt 15%. Som referens mättes skrovet ovanför vattenlinjen, vilket gav värden kring 4-6%. 4-6 % är lagom för en epoxibehandling. Nu var det dock inte bordläggningen som skulle epoxibehandlas utan botten...med andra ord det såg inte bra ut. Inget ovanligt i och för sej med tanke på den korta tid som laminatet hade vart frilagt för torkning men plasten såg och kändes torr ju... Här behövdes någon form av artificiell torkning om båten skulle hinna bli klar i tid.

Den sjätte maj gick den hyrda avfuktaren igång under den i plastfolie insvepta boten. På 17 dygn drog den ut ca 15 liter vatten. Sedan hade jag inte råd att hyra den längre och strömmen kostade också pengar. Der var ett spännande ögonblick

när Adam Robson åter igen "hade vägarna förbi" och mätte fukthalten i skrovet. Ja det hade gått ner men inte tillräckligt! Nu kändes det ganska dystert. Sommaren var här och båten var inte ens färdig för att börja plasta. Vi började förstå att det skulle bli svårt att hinna med att få den i sjön samma år. För att inte tappa hoppet helt bestämde vi inget utan sa att vi får ta ställning till om det är någon idé att sjösätta när den väl är klar. Förutom Adam Robson hade jag också god hjälp av en bok som heter "Böldpest" av Peter Nylander från 1993 (ISBN 91-630-1433-5). Där läste jag att goda torkresultat kunde uppnås med infravärme. Adam hade varit inne på det tidigare men jag hoppades att det skulle räcka med avfuktaren. Nu hittade vi billiga infravärmare på Göfab (129:-/st) och köpte därför två sådana. Vi hoppades att de skulle vara såpass effektiva att vi skulle hinna få båten i sjön. Jodå, de var effektiva. Hur effektiva är svårt att säga för avfuktaren hade kanske gjort grovjobbet. Fukthalten sjönk i alla fall rejält på två veckor. Problemet var bara att infravärmarna täckte för liten yta. Det fanns två alternativ: antingen köpa och koppla in flera på samma gång eller flytta runt de två befintliga så att alla delar får sin beskärda del av värmen. Alternativ ett föll på för lite ström. 10 Ampere räcker bara till 2 st 1000 W infravärmare. Endast alternativ två återstod. Därmed gav vi upp tanken på sjösättning och använde istället sommarvädret till att plasta i låg luftfuktighet och rätt temperatur dvs ca 18° C.

Efter noggrann tvättning med färskvatten och avtorkning med aceton strök vi på det första lagret epoxi på laminatet och spacklade sedan ytan. Epoxin har en brukstid på ca 15 min så det gäller att inte blanda för mycket och att arbeta snabbt. Vi var en som rollade och en som blandade och efterströk. Spacklet bestod av epoxi och mikrobällor. När spacklingen hade härdat ut (ca 48 tim) så var det dags för slipning igen (Å vad jag är trött på att

slipa!) Pga ojämnheter efter första slipningen fick vi spackla två gånger. (och slipa två gånger...) Sedan tog vi en heldag för sex lager epoxi vått i vått. Min kära fru rollade och rollade, jag blandade och efterströk. Det tog ca 10 timmar. Vid femte eller sjätte skiktet bedyrade min fru att hon aldrig skulle måla båten någon mer gång! Vi hade heltäckande overall, skyddsglasögon, skyddshanskar och andningsskydd i sommarvärmen. Lösningmedelfri epoxi luktar nästan ingenting och det finns inte heller några giftiga lösningsmedel som ska dunsta. Däremot bildas en del onyttiga ångor vid härdningen så vid allt arbete med epoxi bör man ha andningsskydd.

Det är mycket blandande med WEST epoxi, grunden består av bas och härdare (som finns i ett flertal varianter, bla för olika temperaturer). Sedan finns ett otal tillsatser beroende på om man ska limma, spackla, fuktspärra, brandhämna mm. Det gör det lite bökigt att hantera för den bekväme men det ger också oöverträffad flexibilitet. Jag föredrar det senare. Det är viktigt att blandningsförhållandet mellan bas och härdare blir rätt och till hjälp finns det speciella doseringspumpar att köpa som underlättar blandandet och minskar sölandet betydligt. Jag tycker WEST epoxin var bra att arbeta med men jag har ingen erfarenhet av andra på marknaden förekommande produkter så omdömet får bli mycket subjektivt. Däremot kan jag nog utan att överdriva påstå att Armatechs support överträffar det mesta i branschen och det är mycket viktigt om man som nybörjare ger sej in i ett sådant här projekt.

Vi fick ett problem och det var att det blev små "hål" i epoxin, ungefär som någon hade stuckit med en knappnål i den halvhärdade epoxin. Vad det kunde bero på kunde Adam inte svara helt säkert på men han hade lite olika teorier. En av mina egna teorier var att temperaturen och/eller luftfuktigheten hade var ofördelaktig (den

svenska sommaren vet ni) men de teorierna kullkastades när rodret senare epoxibehandlades under nära nog idealiska förhållanden med samma resultat. Det var bara att spackla igen de små hålen och stryka på lite epoxi ovanpå, också slipa förstås...

Sommaren-96 hade rodret inte åtgärdats överhuvudtaget. Ifall vi skulle haft en möjlighet till sjösättning ville vi inte att rodret som låg ännu mer efter i torkning skulle sinka oss. Rodret fick istället en renslipning under hösten-96 och blev sedan upphängt i taket ovanför vår vedspis(!) som vi eldar i hela vintern. Temperaturen där uppe var ca 35° C. Efter halva vintern vände vi på det så att andra sidan fick mest värme. Rodret plastades sedan påsken-97 i svärmors garage. Där var perfekt att stå! Varmt, bra ljus och lite damm. Det var väsentligt lättare att plasta rodret än båten. Det berodde förstås på mindre yta att plasta och bättre arbetsställning. (Rodret låg på två bockar.) Jag förstärkte rodrets skarvar med glasfiberväv. Väven och epoxin gick väldigt fint att arbeta med jämfört med hur kletigt det kan vara med "vanlig" plast.

Efter slipning och tvättning ströks båten med ett lager International Gelshield grundfärg för att ge ett bra underlag för bottenfärgen. Bottenfärgen målades i tre lager med svart International Cruiser superior.



Rodret på tork ovanför vedspisen. Termometern i taket visar runt 30–35 grader när vi eldar.

	Kostnader och åtgång.			
	Epoxibehandling på ca 15 kvm båtbottnen.			
antal	föremål	kommentar	å-pris	summa
2	epoxi B-pack 6 kg		1 425,00 kr	2 850,00 kr
2	epoxi A-pack 1,2 kg		354,00 kr	708,00 kr
3	fuktspär 422 0,5 kg		159,00 kr	477,00 kr
1	svart pigment 501 125g	för att skilja skikten åt	106,00 kr	106,00 kr
5	glasfiberväv B=100mm		18,00 kr	90,00 kr
1	microlight 410 200g	till spackel	285,00 kr	285,00 kr
1	microlight 410 50g	till spackel	105,00 kr	105,00 kr
1	pump 801 B		269,00 kr	269,00 kr
3	rollerskaft		38,00 kr	114,00 kr
25	rollerhylsor		37,00 kr	925,00 kr
2	rollertråg		22,00 kr	44,00 kr
2	blandkärl		16,00 kr	32,00 kr
2	limspredare		23,00 kr	46,00 kr
15	rörpinnar		1,00 kr	15,00 kr
1	cleaning solution 1 liter	för rengöring	74,00 kr	74,00 kr
	slippapper			350,00 kr
	hyra av avfuktare 960506-960624			894,00 kr
	elström till avfuktare & infravärme			800,00 kr
	rabatt på epoxiprodukter			-287,00 kr
	S:A kostnader			7 897,00 kr

Jag har inte räknat med grund- och bottenfärg för det går ju åt ändå. Infravärmarna är inte heller medräknade då de kan göra nytta i andra sammanhang.

Var det då värt allt arbete och alla pengar? Nu när båten väl är klar och vi kan segla omkring på vida havet i lagom vind är det värt allt slit. Vi har fått en bättre båt som förhoppningsvis inte ska behöva drabbas av böldpest de närmaste tjugo åren. Kanske bidrog den uteblivna säsongen till att idén till den här tidningen föddes. Värdet på båten har ökat, dock inte med 7897 kr. Å andra sidan; om båten hade utvecklat galopperande böldpest så hade den knappt varit värd 7897 kr! Det är trots allt billigare att förebygga än att reparera långt gången böldpest.

Är du intresserad av WEST epoxi kan du ringa Armatech på tel 08/716 91 99

Josefin AMG 23 S116

av Stig Pihl

Hälsningar från Södertälje. Jag heter Stig Phil och köpte Josefin 1985. AMG 23 står det skrivet på SB och BB sidan bak och "116" på seglet. Jag har seglat ganska mycket med Josefin, åtta gånger till Finland och en gång till Västervik. Det har hänt en hel del under alla dessa år. Det har hänt två tillbud som jag skall berätta om. Josefin har Selden mast. Vi seglade med en 2-3 m/s bidevind när bommen plötsligt föll ned och hängde i seglet. Det är ett vanligt fel på äldre master har jag fått höra. Jag nitade fast bomen med en rostfri plåt. Som fästes med 8 st popnitar Ø 8mm och monterade en winch på masten. Det andra tillbudet var när jag och Anneli seglade midsommaren -87. Vi hade vind snett bakifrån, med bara storseglet uppe. Det blåste i byarna upp till 17-19 m/s. Då lossade fästet för skotskenan till skotet för storseglet. Fästet för skotskenan tryckte in sidan på skotet till stuvfacket så att fästet för skotskenan lossnade. Anneli satt på BB sidan vid luckan till ruffen och fick fästet för skotskenan på armen. Som tur var blev det bara ett stort blåmärke. Min ställning för kaffemuggar och ölburkar flög till

sjöss. Den var fäst på fästet för skotskenan. Nu har jag förbundit SB och BB sidan med rostfria plattjärn som går på sidan av fästet för skotskenan. Sedan har jag tagit upp ventilationshål på skotet till stickkojen och till stuvfacket.

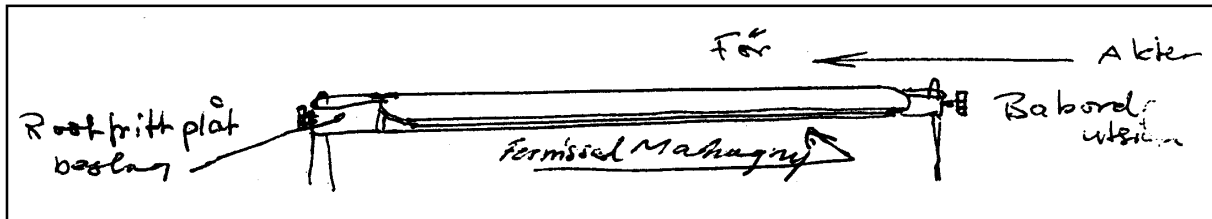
Nr 128

av Ingemar Hasse

På Långedrags flytande båtutställning såg vi år 1976 en Amigo 23 som visades av ägaren, en styrman från Ystad, tror jag. Han hade köpt den av Arksund det var en standardutrustad båt, enda tillägg var ett vindroder som han låg och trimmade in utanför Öckerö. Han seglade sedan till Västindien-Panamakanalen-Chile. Där hämtade han sin fru (Chilenska) och seglade hem igen. Båda var med på utställningen och visade båten. De hade ett fint, utskuret bord i kajutan. Det satt på en maststötta och kunde hissas upp i taket. Lanternor av fotogen-typ satt skruvade på sidorna av ruffen. Båten såg verkligen sliten ut. Intressant att båten höll med vanlig utrustning trots att dom slog runt i Västindien.

I oktober -76 köpte jag en Amigo 23. Jag hade den till 9/4 -78 då jag sålde den och beställde en Amigo 27 som levererades våren -79 med nummer 200. Även denna båt hade en Yanmar diesel 8 hk. Denna båten var av sämre kvalitet tyckte jag, snickeri sämre, relingslist sprucken, (fick lagas) kran för kylvattnet skar ihop i träslövsläge, fick hjälp av kioskägaren med byte. Manöverreglage på motorn ramlade isär så jag fick segla in i hamn i Torekov. Virestag rostade första sommaren så jag

Penta diesel som bara var 4 år. Förra ägaren hade tillverkat räcken i mahogny med rostfria plåtbeslag som vikts runt två akter mantågs stöttorna låsta med bult genom mantågs stöttorna. Det blir snyggt och är mycket stadigare att hålla i när man seglar. Stormdurkarna sitter som vanligt under eftersom mantåget går på utsidan och spännes med vantskruv i pulpiten akteröver. Vagga fick jag ej till så jag har snickrat till av grova ekplank, limmat ihop två och två. 4 st rostfria virar med vant-



sålde den på hösten och har varit utan Amigo tills jag köpte denna 23:an i Kalmar, efter annons i "Båtar till salu". Bra båt för att vara så gammal, 3 nya segel och 3 gamla, Sprayhood, bomkapell mahogny durk i sittbrunn, teak på sittbänken och en

skruv och galvade beslag som är bockade att hålla över relingen med filt emellan, på detta sätt kan jag spänna och justera läget på båten.

Under ytan

av Kristian Mogensen

Ni vet den där känslan. Känslan av obehag när du vet att du måste berätta något för någon som kommer att göra vederbörande väldigt besviken. Jag kände det senast med katten.

Det var en helt vanlig burk med krossad tomat. Inte passerad bara krossad. Som utan att någon kan förklara hur det går till kan förvandla en köttfärsröra till en köttfärssås. Men katten kom springande ifrån andra änden av lägenheten och tvärstannade på köksgolvet framför mig. Hon såg inte ut som: "är det någonting till mig?" utan snarare som: "om några sekunder kommer jag att få en betydande portion tonfisk".

Nu drabbas jag i allmänhet inte av några svårare kval när Louise kommer rusande för att få tonfisk. Hon har nämligen upprepat detta beteende ett sådant otal gånger genom åren att man å ena sidan förundras över att hon inte har tröttnat och å andra sidan långsamt har blivit en smula avtrubbad och förhärdad. Då kände jag ett desto större obehag en vacker sommardag vid Kungsö i Göteborgs södra skärgård.

Vi låg sedan någon timma på svaj i viken Vinden var sydvästlig och det var därför väldigt behagligt. Bara en svag vind letade sig ner efter att ha klättrat över ön och vattnet var så stilla som man kan önska sig i en vacker vik. För att båten inte skulle "segla" från sida till sida när vinden fångas

upp av förskeppet knopade vi fast akter-
tampen i en av de aktre knaparna. Är
sommaren varm får man på detta vis en
behaglig svalka i ruffen, i synnerhet om
man faller upp sprayhooden och låter den
agera vindfång. Den värme som drabbade
oss denna dag behövde man emellertid
hårdare tag för att få bukt med och det
dröjde inte länge förrän jag simmade runt i
det svalkande vattnet utrustad med cyklop
och snorkel.

Det finns ingenting som att snorkla. Redan
som liten sögs jag fullkomligt uppslukad in
i TV-rutan när Jacques Cousteau var ute på
sina äventyr. Vid Kungsö fylldes jag som
alltid av ett inre lugn. I samma ögonblick
som jag ljudligt bröt igenom vattenytan
förvandlades jag till en rejäl klump harmoni
förpackad i gåshud. Med illa dold nyfiken-
het pilade stensnultorna in ibland tången
då jag närmade mig. Ögonblicket därpå
började de komma fram igen för att glo
med sina förundrade ögon.

Något längre in i viken höll under tiden en
motorseglare av okänt fabrikat just på att
kasta loss från klipporna. ja, ni vet ju hur
det är. Om någonting kan gå fel till sjöss
så kommer det snart att göra det, möjligen
med någon tids fördröjning till följd av de
ombordvarandes koncentration och sinnes-
närvaro - vilken emellertid sällan varar för
evigt. Motorseglaren ifråga syntes också
mycket riktigt ha drabbats av en eller
annan svårighet som hindrade dem att
avlägsna sig mycket mer än 20 meter ifrån
sin förtöjningsplats. Eftersom jag befann
mig i närheten blev jag strax anropad och
tillfrågad om jag kunde dyka ner och se
efter vad som hade hänt. På däck trodde
man att båtgrannens ankartamp på något
vis hade fastnat i den egna båten. Efter-
hand som motorseglaren rusade motorn
alltmer för att komma loss fick nämligen
dessa oskyldiga allt svårare att förbli
förtöjda vid sin klippa - en osynlig kraft
tycktes vilja dra ut hela härligheten till
havs.

Om man befinner sig i närheten av Göta
älvs utlopp så är sikten inte alltid den
bästa. det tog mig därför en god stund och
merparten av mitt syreförråd att överblicka
läget. Grannens ankartamp var mycket
riktigt inblandad. Spänd till bristningsgrän-
sen satt den fast i en fruktansvärd remsa
glasfiberarmerad plast, uppskattningsvis 3
eller 4 meter lång och gott och väl en halv
meter bred, som hade rivits loss ifrån
kölen och nu stod i en vid båge ut från
båten. Den en gång inplastade järnballa-
sten såg återigen dagens ljus, om än
vackert skimrande genom några meter
vatten.

Ett par minuter luft räcker inte länge. Hur
jag än snålade och ansträngde mig kunde
jag inte få syret att räcka till ett skonsamt
sätt att berätta att just den här motor-
seglaren höll på att förvandlas till ett vrak.
När jag på nytt bröt vattenytan mötte jag
nästan genast skepparens förväntansfulla
blick. Jag tog av mig mitt cyklop som man
tar av sig mössan inför graven vid en
jordfästning.

-En stor plastremsa har lossnat ifrån kölen,
stammade jag. I nästa sekund förväntade
jag mig få se hur ansiktet på en vuxen
skeppare, som nyss haft en alldeles ut-
märkt båt, skulle förvridas och fyllas med
tårar.

-Jag vet, svarade han lugnt, utan en tår i
sikte.

-Nej, jag menar...det är en riktigt stor
remsa.

-Jag vet. Kan du få loss tampen?

-Klart jag kan få loss tampen, men...

Nåja, man har olika ambitioner här i livet
och om inte båten är såld eller skrotad vid
det här laget så seglar den väl fortfarande
omkring med halva kölen blottad för torsk
och makrill. Jag begriper ingenting och har
slutat att försöka. Katten verkar förresten
inte heller bli särskilt uppriven. Hon är väl
van.

Köp-byt-sälj

Har du några Amigo 23-delar att sälja?
Behöver du köpa några Amigo 23-delar?
Vill du köpa eller sälja en Amigo 23:a?
Här kan privatpersoner annonsera gratis!

Köpes

Akterpulpit samt ev mantågsstöttor och mantåg passande till Amigo 23.

Anders Carlsson tel: xxx-xx xx xx

Amigo 23 i gott skick. Helst inombordsmotor i välreoverat skick, alt nyare utombordare, min 6 hk. Båten kommer att ligga i Fiskebäckskil.

Lars Landquist tel xx-xxxxxxx (tfnsvarare)
xxxx-xxx xx (from midsommar)

Säljes

Dragg 15 kg, med kätting 300 kr
Windsurfingbräda för nybörjare 600 kr
PR-radio 300 kr
tel xxx-xxxxxx Kristian Mogensen

Amigo 23-registret

Det har hänt en hel del sen förra numret. Framförallt har jag fått många kompletterande uppgifter, men också 13 nya båtar. En av de nya i registret är Amigo 23-prototypen. Prototypen användes till att göra formarna till plast-Amigon. Den är byggd 1968 och det tog tre år innan serie-tillverkningen av plastbåtarna kom igång.

Det finns nu såpass många uppgifter om byggår att man börjar kunna se vilken årgång respektive båt egentligen tillhör. Jag har dock valt att låta ägarens uppgifter stå kvar och var och en kan bilda sej en uppfattning om när båten rimligtvis bör vara byggd. Med byggnadsår menas vanligtvis året för färdigställande. Dvs om bygget påbörjades vintern 73 och avslutades 74 så räknas båten som en 74:a. (Det känns nästan lite vanvördigt att benämna byggår som en bils årsmodell.)

Det har också framkommit att den första byggda båten fick segelnummer 50 (!) Det innebär att man får minska segelnumret med 49 för att få reda på konstruktionsnumret. Detta gäller inte prototypen som både har konstruktions- och segelnummer ett (1).

Amigo 23:an tillverkades i flera olika färger: vit, gul, blågrön och mörkröd. Den vita är den vanligaste. "Blågrön" kallas ibland "turkos" och den mörkröda för "cyan" eller bara "röd". Den vita finns dessutom i några olika nyanser såsom gråvit och gulvit. Jotuns färgnummer för de två vita nyanserna är 808 respektive 812. Men det finns andra vita nyanser också. Självt jag inte kunnat matcha min vita nyans riktigt med det kan också bero på gelcoatens färgförändring med åren. Det är också vanligt att den halkmönstrade delen av däckets är grått istället för vitt. Den blågröna användes företrädesvis på de tidiga årsmodellerna, medan gul användes en period runt 76-77. Den mörkröda är ganska spridd över tillverkningsåren. Den vita färgen har använts under hela tillverkningsperioden.

Riggen är tillverkad av Seldén på alla båtar jag känner till. Fem ägare har uppgett att de har monterat rullflock.

De första åren hade Amigo 23:an 5 kojplatser. Runt 1973 togs stickkojen bort till förmån för ett stuvutrymme åtkomligt från sittbrunnen.

Vad gäller motorsidan utrustades några med inombordare. Det var Wire 6 hk bensinmotor och senare Yanmar YSB 8 dieselmotor. En del ägare har i efterhand låtit montera inombordare av olika slag. I registret saknas det uppgift om motor på 44 båtar. 15 ägare har uppgett inombordare, 22 ägare har uppgett utombordare, 1 ägare har ingen motor och 1 ägare har elmotor! Motorstyrkan ligger mellan 4 till 12 hk.

Hjälp till att komplettera Amigo 23-registret!

Skriv eller ring till Amigo-bladet för att komma med, ändra eller komplettera de uppgifter som du vill ska publiceras i registret. Kolla att dina befintliga uppgifter stämmer! Registret uppdateras i varje nummer. (fn 2ggr per år.)

sid 17

Segelnr	Båtnamn	Byggår	Hemmahamn	Ägarens namn		Postadress	Motor	Färg
1	Bonnie	68	Skåne Tranås	Hans	Delén	Tomelilla	Yanmar	mahogny
55	GoodTimeCharlie			Göran	Norlén	Alingsås		
57	Honey III			Lars	Englund	Billdal		
61		72		Arvo	Norta	Södertälje		
68	Snorkfröken			Per	Johansson	V Frölunda		
70	Roo	72	Kållandsö, Hyllingsund	Staffan	Käck	Lidköping	Mercury 5 hk	vit
74	Esme	72	Öckerö	Ingvar	Lindgren	Öckerö	Yanmar 1GM 7,5	vit
76	Felicia	72	Ljusterö	Denny	Wahledow	Åkersberga	Mariner 6 hk	vit
79		74	Marstrand	Bengt	Tegnebrink	Floda	Wire 6 hk	vit
80	Elinda	72	Råneå	Tore	Henriksson	Luleå	Yanmar 7,5 hk	vit
84	S/Y Johanna	73	Björlanda kile	Stefan & Marika	Martinsson & Ahlfors	Sävedalen	Utombordare 4 hk	vit
85	Tro			Åke	Sundling	Uppsala		
88		72		Rolf A	Pettersen	V Frölunda		
89	Vännen			Kurt	Lundberg	Torslanda		
90	Juni			Vilgot	Nilsson	Sölvesborg		
92	Logout	72	Sundbyholm	Anders	Carlsson	Eskilstuna	Yamaha 6 hk	vit
100	Aida	72		Susanne & Lars-Erik	Hedström	Floda		
101	Gladan	73	Värmdö	Hans	Björkman	Saltsjöbaden	Yamaha 8 hk	vit
103	Miafia	71		F:a Marinkonsult	Evert Larsson	Ljungskile	ingen motor	
106	Panda			Jan	Stefansson	Hovås		
107	Lindis av Blidö			Lasse	Ingevaldsson	Knivsta		
113	Pachamama	73	Saltholmen	Urban	Hedvall	Göteborg	Johnson 8hk	turkos
116	Josefin	73	Södertälje	Stig	Pihl	Södertälje	Evinrude 6 hk	vit
118	Fiorella	75		Lars	Lindborg	Höllviken		
119	Stormfågel	73	Sundsvall	Anders	Mossing	Sundsvall	Tohatsu 5 hk	mörkröd

Segelnr	Båtnamn	Byggår	Hemmahamn	Ägarens namn		Postadress	Motor	Färg
123	Mika	73	Vätö-Norrälje	Kjell	Pollack	Borlänge		vit
125		73	Öckerö	Ingemar	Hult	Göteborg	Johnson	
128	Marina			Ingemar	Hasse	Vejbystrand		
129	Kata II			Leif	Mattsson	V Frölunda		
131	Cavatina	72		Ebbe	Olsson	Kungshamn	Albin O 11	vit
134	Nettan	74		Jonas	Jonasson	Oskarshamn		
135	Maria	73		Hans G	Strandberg	Sundbyberg	elmotor (!)	cyan
136	Petit Fleur			Håkan	Leek	Trosa		
138	Bebrima	73	Andersbo	Bertil & Magnus	Lantz	Strålsnäs	Evinrude 6 hk	röd
143	God vind			Lars	Skalegård	Onsala		
145	Ida	76	Mariestad	Mats	Dahlberg	Skövde	Yanmar 1GM-86	vit
150	Malena			Torbjörn	Jansson	Björkö		
151	Morgondis			Torbjörn	Wennerström	Gävle		
153		72		Göran	Frykberg	Mölnadal		vit
155	Irene			Carl-Olof	Liljeberg	Hammarö		
158		74		Björn	Blöme	Henån	Johnson 6 hk	
163	Rita			Bo	Jonson	Norrköping		
167	Amiga	73		Karl-Erik	Andersson	Saltsjöbaden		
173	Gneta			Bo	Carnestedt	Bromma		
176	Johanna	75		Lennart	Åshamre	Ytterby	Yanmar	
188	Sonia	75	Stockholm	Fredrik	Aronsson	Hägersten	Yamaha 6 hk	vit
199	Båten Tre	75	Pålnäsviken/Saltsjöbaden	Bo	Ohlsson	Saltsjöbaden	Honda 4takt 5 hk	vit
202	Eleonor	76		Jonas	Arnell	Strängnäs		
203	Eufonia	75		Kennet	Göransson	Stockholm		
204	Mianna			Bengt	Wrenmark	V Frölunda		
205	Mytilus			Eyvind	Emanuelsson	Fiskebäckskil	Yamaha 8 hk	vit
208	Amanda	76	Saltholmen	Anne & Kristian	Ryltenius & Mogensen	Göteborg	Farymann 12 hk	gul
209	Miranda	76	Kungsör	Henrik	Edin	Arboga	Suzuki 9 hk	vit
210	Majt			Lars Evert	Skoglund	Bandhagen		

Segelnr	Båtnamn	Byggår	Hemmahamn	Ägarens namn		Postadress	Motor	Färg
211	Emilia	76	Rödön	Douglas	Eriksson	Uddevalla	Jonson 6 hk	gul
215	Ginette	76	Trosa	Tommy	Frisk	Södertälje	Yamaha 8 hk	vit
222	Ging-Ging	76		Bertil	Persson	Göteborg		
223	Libra	76	Hamburgsund	Peter	Hall	Vänersborg	Johnson 6 hk	vit
232	Fideli			Monica & Leif	Holmin	Torslanda		
235	Miranda	76	Lidköping, Framnäs	Sven-Inge	Nordström	Lidköping	Mercury 9,9 Hk	vit
236	Ancela	76	Björlanda kile	Lars & Annsofie	Berntsson	Möndal	Yanmar 8hk fv	
237	Vagabond			Jan	Borg	Linköping		
238	My	76	Rolandshov	Costy	Hallquist	Stockholm	Yanmar 8 hk	röd
239	Camilla	76	Marholmen	Lennart	Jernberg	Askim	Yanmar YSB 8	röd
240	La Chica			Nils	Ahlström	Askim		
244	Amigo			Peter	Bristedt	Halmstad		
246	Amigo	77		Anders	Lindestrand	Karlshamn		
248	Lova	77	Ulvesund	Hans	Nicklasson	Ljungskile	Yamaha 9,9 hk	vit
249	Lisa	77		Kent	Fern	Åsa	Yanmar 8 hk	vit
252	Marcelina	77	Rolandshov	Mats	Eriksson	Hässelby	Evinrude 6 hk	vit
253	Maria			Johan	Eketorp	Ekerö		
255	Bona Fide	76		Lars	Forsberg	Södertälje		vit
256	Lyrän			Thord	Brogren	Sundbyberg		
259	Silja		Helsingör	Per	Espensen	Espergaerde		
270	Justina II			Jim	Stranzenbach	Alstermo		
272	Fatsy II	78	Piteå	Björn & Evert	Flemström	Östersund & Piteå		gul
307	Frida	79		Gunnar & Jackie	Eketorp	Sigtuna	Suzuki 8 hk-86	
356	Humle	87	Hinsholmskilen	Lars-Eric	Bjerke	Göteborg	Yanmar YSB 12	gul
381	Keila	83-88	Bua	Stig	Berntsson	Väröbacka	VP MD5 7,5 hk	röd
356				Mårten	Glaumann	Bromma		
356	PärLAN			Bertil	Lind		Yamaha 6 hk	
356	Kunigunda			Olov	Olsson	Stockholm		
356		86		Stig	Strömberg	Kalmar		

Prenumerera!

på Amigo-bladet till självkostnadspris! Du får nummer 2/97 och 1/98 skickade hem till dej om du sätter in 30 kr på pg 409 52 48-3. Använd gärna bifogat inbetalningskort.

Det är Amigobladets förhoppning att alla Amigo 23-ägare vill bli prenumeranter.

Amigo 23-vänner är naturligtvis också välkomna att prenumerera.

(Är du redan prenumerant betalar du inget mer nu.)

Nästa nummer utkommer jan/feb-98.

Värva!

Berätta om Amigo-bladet för de som har, tänker köpa eller gillar Amigo 23.

Bidra!

med artiklar, frågor, svar och synpunkter. Var med och forma tidningens innehåll! Skriv och berätta om din båt, någon ombyggnad du har gjort, någon fiffig lösning eller trevliga och spännande färder. Deadline för material till nästa nummer är 31 dec 98.

Textmaterial tas med tacksamhet emot på diskett.

Jag har PC och Works ordbehandlare. Har du något annat, skicka på diskett iallafall, det brukar gå att lösa och det underlättar mitt arbete betydligt.

Bildmaterial som TIF eller BMP-filer tack!

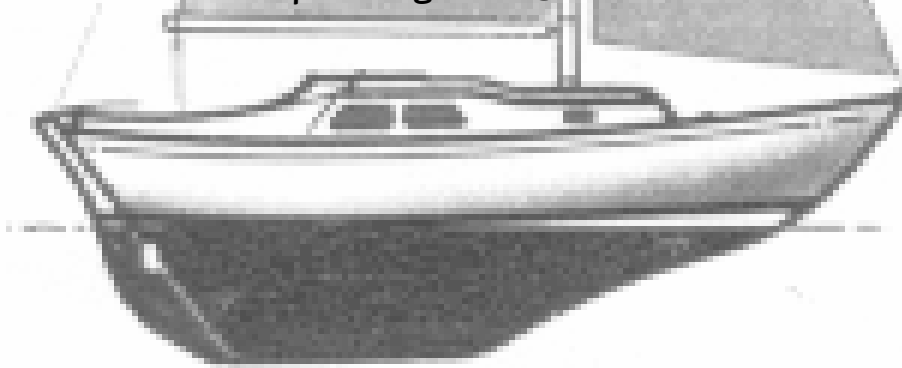
Har du inte tillgång till dator dra dig inte för att skriva ändå!

Om du vill ha ditt material i retur bifoga ett adresserat och frankerat kuvert tack.

Allt arbete sker ideellt.

Hemsida: <http://medlem.spray.se/amigo23>

E-post: amigobladet@tele2.se



I nästa nummer:

Gamla artiklar om Amigo 23 från båtpressen

Rapport om "pluggen"

Förbättringar på Amigo 23:an "Lova"

Uppdaterat Amigo 23-register

Fler artiklar från läsekretsen