

CORONET NEWS

Nummer 2 2019
Årgång 35
www.coronet.nu



VEM VILL MISSA DET HÄR I SOMMAR?



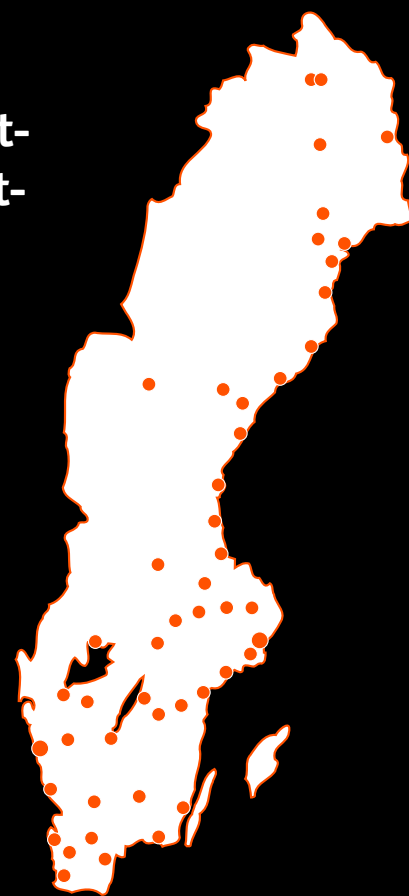
SE TILL ATT HA SÄKRA SLANGAR!

Hydroscand har rätt produkter och rätt kunskap för din båt. Vi har specialanpassade båtslangar för bränsle, avgaser, toalett, färskvatten, styrning, tilt- och trimfunktioner.

Du vet väl att du som Coronet-medlem har 50% rabatt på alla båtslangar?

Hydroscand har ett 50-tal butiker runt om i Sverige.

I Stockholmsområdet finns vi i Högdalen, Sollentuna och Södertälje.



www.hydroscand.se

Coronet Yacht Club

35 år

I förra ledaren skrev jag att driva en stor förening, såsom Coronet Yacht Club på ideell basis, inte är en enkel sak och att de flesta människor verkar ha för lite intresse av att engagera sig i ett oavlönat föreningsarbete. Jag kan nu konstatera att lägga ned det kostsamma årsmötet/årsmiddagen som ett kombinerat arrangemang i Stockholm var ett korrekt beslut. Klubben är för stor och spridd över hela världen och ett årsmöte lokalt i Stockholm är av förklarliga skäl inte tillgängligt för majoriteten av våra medlemmar. Av den anledningen känns det inte rimligt att ha ett stort kostsamt arrangemang för ett fåtal medlemmar. Vi höll därför ett formellt årsmöte i klubblokalen måndagen den 8 april där 12 personer var närvarande varav majoriteten var styrelsemedlemmar.

Vidare skrev jag också i förra ledaren om problemen med Coronet News. Jag vädjade till er alla att skicka in artiklar. Jag blev fullständigt bombarderad med mail. Allt från färdiga artiklar, bilder, texter erbjudande om intervjuer, ja listan kan göras lång. Ett stort tack till er alla som bidragit och gjort att detta nummer inte blir det sista. Vi har fått in material som räcker till flera tidningar framöver. Fortsätt gärna att skicka in bidrag till: coronetnews@coronet.nu. Ett problem kvarstår dock när det gäller tidningen. Vi behöver en redaktör som kan layouta tidningen i programmet In Design. Heléne Albinsson som gjort de senaste numren har nu gjort sin sista tidning och vi behöver någon som tar över. Hör av er till mig.

Slutligen vill jag slå på den stora trumman för ett mycket roligt evenemang vi alla har att se framemot. I år anordnar vi Coronet Retro Festival i Vaxholm 23-25 augusti. Klubben grundades 1984 och vi firar således 35-års jubileum i år. Återigen intar vi gästhamnen och försöker slå det tidigare rekordet på 78 Coroneter vid bryggorna. Gå in på hemsidan och anmäl er.

Trevlig båtsommar önskar jag er alla. På återseende i Vaxholm i augusti!

Coronet Yacht Club

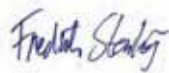
35 years

In the former leader I wrote about running a large association, such as the Coronet Yacht Club on a non-profit basis, is not a simple matter and that most people seem to have too little interest in getting involved in an unpaid association work. I can now conclude that closing the expensive annual meeting / annual dinner as a combined arrangement in Stockholm was a correct decision. The club is too big and scattered all over the world and an annual meeting locally in Stockholm is not available for most of our members for explanatory reasons. For this reason, it does not feel reasonable to have a large costly arrangement for a few members. Therefore, We held a formal annual meeting in the local club facilities on Monday, April 8, where 12 people were present, of which the majority were board members.

Furthermore, I also wrote in the previous leader about the problems with Coronet News. I appealed to you all to submit articles. I was completely bombarded with mail. Everything from finished articles, pictures, texts offering about interviews, yes, the list can be made long. A big thank you to all of you who contributed and made this number not the last. We have received material enough for several newspapers in the future. Please continue to submit your contribution to: coronetnews@coronet.nu. However, one problem remains with the newspaper. We need an editor who can layout the magazine in the program In Design. Heléne Albinsson who made the latest issues has now made her last magazine and we need someone to take over. Please contact me.

Finally, I want to bang on the big drum for a very fun event we all must look forward to. This year we are organizing the Coronet Retro Festival in Vaxholm 23-25 August. The club was founded in 1984 and we are celebrating the 35th anniversary this year. Again, we take the guest harbour and try to beat the previous record of 78 Coronets at the docks. Go to the website and register.

I wish you all a nice boat summer. See you all in Vaxholm, Sweden in August!



Fredrik Stenhög, ordförande/president

Att köpa en Coronet i 30-årsåldern



Av Fredrik Grahn

Mitt intresse för båtar har alltid varit väldigt stort. Till skillnad mot mina jämnåriga vänner har jag alltid haft en svaghet för klassiker, det har alltid tittats lite snett på mina tankar kring hur den tuffaste båten ser ut. När jag var liten fanns det väldigt mycket gamla båttidningar från 50, 60 och 70-talet att tillgå, kan vara en del av anledningen.

När jag för några år sedan fick ett stort behov av en till båt, (kalla det 30-årskris) så var det ju självklart en klassiker som skulle inhandlas. Efter ett ok från min fru efter att ha läst reportaget av Henrik Wahlgrens båt i Båtnytt gick jakten stenhårt efter en Coronet 21 DC i så nära originalskick som möjligt. De som fanns till salu var inte riktigt i det skick jag sökte. Till slut föll valet på en 21:a med endast en ägare. En 71:a! Perfekt! Jag gav ett bud och stod äntligen som ägare till en båt jag hade drömt om sedan 12-årsåldern.

Jag kommer aldrig glömma hemresan! Båten gick precis så stadigt och mjukt som jag hade fantiserat om. Motorn gick relativt bra de första veckorna, sedan började problemen. Tillslut tvärdog motorn på Nämndöfjärden med sjöassistans som följd. Flera olika incidenter följde samma sommar.

Nu har jag en ganska sjö-ovan fru samt två barn. Att inte kunna lita på sin motor är som ni kanske vet en inte så bra känsla när man som jag använder båten i ytterskärgård och hav. Något måste göras för att det skall kännas bra att ta med en 1 och 3-åring ut på sjön. Investering i ny motor måste göras. Ekonomiskt är ju detta ganska tveksamt, men jag tyckte ändå att jag har min dröm båt som jag är så nöjd med i övrigt. Vore ju härligt att ha just den båten med ett modernt inre.

Valet av motor var en utmaning, research av alla tänkbara modeller och lösningar utfördes grundligt. Det blev tillslut en V8 från Volvo med DPS drev. Jag fick ett pangpris och slog till. Jag gjorde så mycket som möjligt själv för att hålla nere kostnaderna. Ny akterspegel plastades, elen drogs om samt annat fix. Timingen med att vara föräldraledig och ha en stöttande mor/farmor var ju oslagbar då allt som vanligt tar mer tid än beräknat. I maj 2018 provkördes båten med två storlekar för



små propellrar. Accelerationen var det värsta jag någonsin upplevt. Jag bestämde mig direkt för att denna båt inte skall lånas ut till någon utan grundlig genomgång och utbildning kring gasreglaget. Nu blev båten lugnare med rätt propellrar och varvtalen blev mer harmoniska vid marschfart.

Som jämförelse så har jag lagt lika mycket pengar på min båt som en ny AMT 175 med en 80 hästars Suzuki kostar. Man måste ju rättfärdiga sitt beslut på något sätt. Och vid denna jämförelse kan jag konstatera att en Coronet 21 har en charm som är oslagbar, sjöegenskaper som man knappt hittar i denna storleksklass samt sov möjlighet. Visst kan det skilja lite i bränsleförbrukning mot en 18 fots aluminiumbåt, men den kostnaden jämnas ut av försäkringskostnaden.

För att koppla ihop rubriken så är alla mina vänner som var skeptiska till mitt väldigt entusiastiska båtköp nu ganska tysta med sina kommentarer efter en provtur under förra säsongen. Även om det är väldigt lätt att hitta nya äldre kompisar vid en brygga. Jag ser mig lite som en klassiker-ambassadör mot alla som drömmer om en ny Anytec eller Flipper eller vad det kan vara. De behöver bara komma ombord för att bli övertygade.



Fakta:

Coronet 21 DC

Motor: Volvo Penta 5,3 300 C.

Farter. Marsch 24-27 knop. Topp 49 knop.

Bränsleförbrukning ca 1 L/nm vid marschfart.

Kurs i båt

Vi har blivit mer beroende av att komplicerade elsystem ombord fungerar som de ska. Det krävs ofta specialkunskap för att installera den utrustning man behöver ha och sedan lösa problem om den krånglar.

Medlem 1425 Martin Forsman tipsar.

Jag gick under våren en kurs i båt då jag kände att mina kunskaper var minst sagt grunda. Jag kan verkligen rekommendera kursen i Båt hos elkurs.se

Lagom bredd och djup för att man efter kursen skall våga sig på att dra om/uppgradera sitt elsystem i båten, räkna på kabeldimensioner, ström etc.

Med vänlig hälsning
Martin Forsman

Solpaneler

I båtssammanhang är ofta batteriladdning ett problem. Man vill ha ström till kylskåp, värmare, instrument, belysning m.m. utan att köra motorn i onödan eller jaga elanslutning.

Solpaneler löser detta smidigt även om inte solen skinner så ger också det diffusa ljuset tillräckligt med laddning.

Har du installerat solpaneler?
Vad valde du och hur gjorde du?

Det skulle vara uppskattat om du delade med dig av din erfarenheter kring lämpliga installationer och kabeldragningar.

Takrenovering

När ett 45 årigt innertak gjort sitt: "Något stämmer inte"

Av Erik Bergin

Det fanns inte längre någon återvändo. Förr eller senare var det tvunget att ske. Båten, en 26 Family, såg ut att ha originalväven från 1975 kvar i rufftaket. Om någon faktiskt gjort sig mödan att byta så var det länge sedan det syn-tes. Jag hade köpt henne 2010 och väven hade varit solkig redan då.

"Klart, här finns lite att fixa om man vill", hade säljaren sagt muntert.

Nu var det mars 2019. Det var dags. Rakt genom kabintaket längst fram om styrbord fanns ett hål som såg ut att ha hårbärgerat en sedan länge försvunnen antennsladd. Något snille hade täckt över utifrån med en otät metallplatta. Genom decennierna hade vatten runnit in i ruffen ovanifrån. Takväven nedanför hålet hade släppt och var gråsvart. Akteröver syntes trämaterialiet genom gliporna i väven, som

gick att peta bort för hand. Vi hade sett projektet komma. Vi var inte helt oförberedda. För en del år sedan hade jag inhämtat från Coronet-historisk expertis att 1970-talets originalmaterial fanns att köpa in från något företag i USA. Allt de behövde var en provbit från mitt tak för att kunna välja ut och skeppa rätt väv. Idiotiskt nog hade jag nyligen bött drygt tre år i New York och ändå inte fått saken uträddad.

När nu stunden var kommen gav jag mig istället på jakt på internet. Östersjökompaniet på Kungsholmen i Stockholm, visade det sig, hade allsköns marin väv att sälja på rulle. Originalfetischister kan sluta läsa här, men vi föll efter någon halvtimmes botaniserande för en rätlinjig vit väv med några millimeters skum på baksidan som fanns på 140 centimeters bredd. Rullen stod i köket och blängde konstigt på oss i några veckor medan vårustning-

en närmade sig. Så en lördag i början av mars stod vi plötsligt i kylan i båten och glodde på det solkiga innertaket. Nu, med ännu månader kvar till sommarens lustfyllda skärgårdsvikar, såg det värre ut någonsin. Vi tog ett djupt andetag och började riva ned den gamla väven.

Att få bort materialet var inte svårt på de platser där limningen redan släppt från taket, på grund av vatteninträngning och slitage. Själva väven var bortsliten på några minuter. Kvar fanns dock stora sjok av det gulaktiga originalskummet. Det hade pulvrat sig med tiden och snart föll det mot durken som giftig snö. Det såg ut som apokalypsen var kommen. Vi skrapade med stålborste, tog till slipmaskinen, hackade med mejsel. Sakta men säkert, under loppet av en helg, framträdde det renskrapade taket med dess inplastade träskivor.



1. Så här såg Clara-Idas innertak ut före renoveringen.



2. Täta alla hål där det kan läcka in vatten, så att inte ditt nya innertak saboteras vid första regn.



3. En stålborste är ett bra redskap för att få bort det gamla materialet. Men det bitar som sitter hårt fast kan lika gärna lämnas kvar.



4. Passa på att installera andra detaljer som påverkas av takrenoveringen. Som en ny VHF-antenn med fäste.



5. Täck de delar av båten där du inte vill ha lim.



6. Var noga med måtten. Mät, märk ut på din mall, och kontrollmät sedan igen. Håll upp din tillskurna bit innan du kletar på lim så att du ser att den passar.



7. Golvlim fungerar bra för taklimning. Det tillåter att man drar i det om det blir snett första gången. Men se till att limmet torka upp till cirka 50 minuter innan du pressar fast materialet..



8. Se till att du skruvar bort alla kablar, fönsterramar och lister innan arbetet påbörjas.

Jag hade troligen aldrig googlat "lim" förut. Nu öppnade sig en ny vetenskap. Kontaklim, förordade någon myndigt. Nej, det fäster för snabbt, påpekade en besserwisser. Och du måste ha skyddsmask och ventilation. Golvlim funkade, proklamerade ett snille. Men håller det verkligen? Ja, om du vänder båten upp och ned och limmar, skämtade en tok. Men du bör spackla först så ytan under blir jämn, hävdade ett orakel. Och det är viktigt att limmet torkar först. Med snabbfästande kontaklim såg jag skräckscener utspela sig på näthinnan: limmet på, väven upp, hamnar snett, sitter som berg. Börja om.

Vi valde golvlimmet Floor & Wall TAC från Bostik. Det var en blågrön burk som såg lite hemtrevlig ut. Limmet luktade fräscht och såg ut som remouladsås. Men 15 graders värme krävdes för smörjan att fästa och i mitten av mars var temperaturen ingenstans i närheten. När båten ändå såg ut som kriget utan inner-tak passade vi på att tätta det gamla antennhålet med tvåkomponents plastmassa, samt installera en ny fällbar VHF-antenn i stål för 700 spänn.

Jag ägnade kommande helger till att skruva loss alla trälistor runt luckor och fönster. Snart

insåg jag att projektet växte. På flera lister hade lacken släppt. Andra hade svartnat runt skruvhål och av gamla vattensador. Här kommer behöva lackas om, slog jag fast en smula moloken. Men nu var det ju främst innertaket det gällde. En bra lösning på alla svåra problem är att skjuta upp dem till senare. Jag tog traven med trälistor och slängde dem i en hög på koken i fören i förhoppningen att de en dag skulle ha slipat och lackat sig själva.

Vi kom igång i mitten av april. Bredden på det nya takmaterialet var sådan att vi skulle behöva skarva någonstans. Jag valde en längsgående skarv i mitten av båttaket. Skarven skulle man kunna täcka med en fin list i teak (ehuru ej Coronet original) och i listen även kunna gömma antennsladden till VHF:n och annat smått och gott.

Den enklaste biten att börja med var ett stort sjok taktyg på styrbordssidan. Inga luckor eller annan bråte att skära ut för, enbart taklampan (i original). Vi höftade lite, strök lim på skumsidan av väven samt på taket och väntade någon halvtimme. När ytan var klibbig men inte fuktig tog vi sats och tryckte upp väven. Den fäste. Vi hade köpt en sorts platta med skumskiva och handtag samt en målarroller på

Biltema att trycka ut luftbubblorna med. Det funkade perfekt.

Snart insåg vi dock vårt första misstag. Vi hade slarvat med förarbetet. Tipset lyder: var noga med att mäta och skära till takmaterialet så exakt du kan innan du börjar limma, för det är mycket svårare att anpassa när det väl sitter på plats.

Nu väntade den första riktiga prövningen: taket på babords halva av båten. Vi var tvungna att mäta och skära ut för akterluckan, luckan över styrplatsen, en sökare längst fram samt taklampan över köket.

Lösningen blev att tejpa upp runt två meter täckpapp i taket och markera på den var hålen skulle klippas upp. Sedan var det bara att rulla ut två meter väv på akterdäck (tack Coronet för det väl tilltagna däck) med limsidan uppåt, lägga på mallen, markera, klippa, kontrollmäta och klippa igen.

Det är den första riktigt varma aprildagen. Vi har kladdat lim överallt och ska just trycka dit takbiten. Då ser jag det. Någoting är fruktansvärt fel. Båtens sökarpampa sitter till höger framför främre luckan, men på takbiten vi just klippt till har vi skurit ut för den till vänster. I

panik försöker vi rädda situationen genom att klippa ett likadant hål på rätt plats. Men något stämmer ändå inte. Det nya hålet sitter för nära kanten på vår takväv. ”Men... det är ju fel”, stammar jag fram. En blixtnedslår i huvudet. Livet passerar revy, det svartnar för ögonen. Jag inser fadäsen. En komplett amatörblunder. I yrsel frustar jag fram, ”Vi har vänt mallen

upp och ned”. Två meter prima takväv åt skogen. Dagen efter, påskhelgens lediga måndag, åker vi ut igen och gör ett nytt försök. Den här gången går det som på räls. Vårt noggranna mätarbete ger avkastning och den knepiga babordsbiten runt luckor och passar nästan som en keps. Därefter återstår bara de relativt enkla småbitarna på skott och runt fönstren.

Ett bra trick: när en elkabel fäster på den limmade takytan är den torr nog för att takmaterialet ska kunna limmas på.

När du läser den här artikeln är renoveringen förhoppningsvis klar och Clara-Ida ligger i sjön, med ett skinande rent och vitt innertak och ny belysning.



9. Coronets stora akterdäck passar perfekt att använda som limverkstad. Var noga med passningen på dina mallar.



10. Det här är den svåraste biten att få till: två luckor, mittenlinjen, en sökarlampa och ett välvt ytterskott att förhålla sig till. Två personer krävs.



11. Mät vinklarna noga för att få rätt passning på din väv.



12. Elkablar som måste limmas in bakom tyget ställer ibland till problem, som här. Fäst sladdarna med buntband före limning, men se till så inte buntbanden skaver i tyget som appliceras. Ett bra trick: när en elkabel fäster på den limmade ytan är den torr nog för att tygmaterialet ska kunna pressas på.



13. Såja – hela innertaket på Clara-Ida är ditlimmat och klart. Räknat i effektiv tid har handlade det om cirka två fulla helgers jobb, eventuellt lite mer för skrapning och väntetid på att limmet ska torka.

Mina bästa tips

- Skrapa rent och förlimma på ojämna ställen. Det innebär att lägga ett lager lim och låt det torka innan du limmar igen. Limma på både taket och takmaterialet när det väl är dags att montera.
- Använd golvlím, som tillåter att man drar i materialet om det blir snett. Mellan 30 och 50 minuters torktid tarvas vid ca 15 graders värme. Testa om du kan få en elsladd att fästa.
- Stryk på jämnt lager. Ha en skrapa till hands för att dra ut limlagret så att det blir ungefär lika tunt överallt.
- Skär till dina tygbitar så exakt du kan före limning. Det är enklare att skära före montering än när det är upplimmat. Skapa en mall i papp för knepiga bitar.
- Se till att ha en torr roller samt en linjal att pressa fast materialet med i hörn och på plana ytor. Täck all inredning i båten med skyddspapp eller plast, för du kommer oundvikligen att stänka lim omkring dig.
- Se till att alla sladddragningar är förberedda och att du skurit hål för eventuella kablar som ska igenom takmaterialet innan du börjar klistra upp. Överväg och planera för eventuella uppdateringar av led-lampor etc som kan kräva nya armaturer och fästen.

Du hittar mer info om mitt renoveringsprojekt på www.erikbergin.com/varrustning-2019/

Erik Bergin

Oväntat möte i London

Av Bo Ekström

Jag och tre goda vänner tillbringade en långweekend i London föratt gå och se fotboll i Championship-serien, snäppet under Premier League. Kan rekommenderas även för den som är måttligt fotbollsintresserad dit även jag räknar mig själv. De här matcherna äger rum på lite mindre arenor med en härlig stämning. Vi fick låna ett litet Town house en bit utanför centrala London i Kensal Green. Det är en fantastisk trevlig upplevelse att bo en bit från de gängse turistikroarna. Du slipper trängas och kan hitta riktigt genuina pubar och utsökta restauranger till helt andra priser än i city.

För att nu komma till själva Coronet-upplevelsen så tog vi en liten skön promenad utmed en av alla gamla kanaler som genomkorsar i princip hela England. De är en kvarleva från industrialismens tidevarv och användes som transportleder för allt möjligt gods som skulle fraktas. Nuförtiden utgör de mer en pittoresk kvarleva som används för rekreation. Man vandrar, joggar, cyklar och fiskar utmed kanalerna. Det är också mycket populärt att hyra en egen kanalbåt och färdas i ett lugnt tempo ett antal dagar.

Vi hade några timmar på oss innan flyget skulle gå tillbaka mot Stockholm. Utmed kanalerna så ligger det en hel del båtar i olika stadier av mer eller mindre förfall, det finns också en och annan båt som ser mycket välskött ut. Det är i regel äldre pråmar som byggts om till bobåtar. Många av dessa lämnar sällan sin plats och har också ofta etablerat ett uterum med både kök och lounge på kajen.

Plötsligt när vi kommer runt en krök så känner jag igen de sköna linjerna av en Coronet som ligger förtöjd längsides ett hundratal meter framför oss. På fördäck sitter en kille och ser lite nymornad ut. Han håller som bäst på att tillreda en sen frukost på sitt kök på kajen. Jag börjar förstås omgående prata med honom och frågar lite om hans båt. Det visar sig att han inte har en susning om Coronetbåtar och verkar



heller inte helt hundra på att det är en sådan han äger. Han blir efter ett tag mycket intresserad av min berättelse om Coronet och att de är mycket uppskattade hemma hos oss. Han bor i sin båt i perioder och föreföll inte ha det så förspänt men han tyckte det var kul att höra att han äger en båt som är så omtyckt av många. Hans båt är en Coronet 24 De Luxe/24 Cabin, i något modifierat skick.

Vi avslutade vår promenad på en av många genuina pubar utmed kanalen med en kall öl i solen.

Archive news!

More than 10 000 boats in Coronet's production books 1960 – 1989

By Kåre Bremer

As most of you know, Coronet Yacht Club has acquired the archives from the Coronet factory in Görlev. The last part arrived in 2016 (more about this in Coronet News 2017:1) and included a real treasury, the production books from 1960-1989.

The production books comprise lists of all Coronet motor boats produced 1960-1989. Each boat is identified by its serial number and the books include information about the dates for building the boat, engine and stern drive numbers, and the Coronet retailer to which the boat was sent. This information about the boats produced is interesting not only for each boat owner; taken together it tells us a lot about the Coronet company during the 1960s, 1970s and 1980s.

More than 10 000 Coronets

The history of Coronet boats may be divided into three periods. The first period of 10 years, 1956-1965, Coronet built boats with flat-bottomed plywood hulls. The boats had a very modern design and when Volvo Penta introduced Aquamatic in 1959 Coronet was among the first wharfs to install the new stern drives in their boats. The first generation of Coronets was a great success. The production books show that nearly 2 800 plywood Coronets were built 1960-1965.

In 1964 Ole Botved, Coronet's founder and director, commissioned James R. Wynne and Waltman M. Walters to design new deep-V hulls in GRP (plastic, i.e. Glass fibre Reinforced Polyester) for the next generation of Coronets. The introduction of the new Coronet GRP models marks the beginning of the second and most glorious period in Coronet's history. It ended in 1977 when financial difficulties forced Ole Botved to let the Danish industrial company Burmeister & Wain take over. Coronet sold nearly 6 600 boats 1965-1977. During this period, Hans Bruun Bertelsen designed all the classical Coronet models. The third Coronet period starts with Burmeister & Wain running Coronet from 1978. During the first half of the 1980s, Coronet had several owners and encountered new financial difficulties until the Danish entrepreneur Niels Barfred took over in 1986. About 300 Coro-

nets were built during the 1980s and very few during the 1990s. The last factory was located in Görlev and closed in 2016.

The production books specify that Coronet delivered more than 10 000 Coronets from 1960 to 1989, including patrol boats. In addition to those, there are all the early boats from the 1950s, presumably several hundred, the sailboat LA Cruiser that is not included in the production books, and the few boats built after 1989.

More than 10 000 Coronets, that is more than the earlier estimate of 8 000 – 10 000 based mainly on the royalty reports that Coronet sent to Wynne for the GRP models (Coronet News 2015:2). The royalty reports are consistent with the production books but there are no royalty reports for plywood hulls and the number of plywood Coronets has been greatly underestimated. One reason is that there are so few of these boats preserved. Many were exported to the US and apparently, many of them no longer exist.

Coronet's most popular models

The production books reveal that the best-selling Coronet model is 22 Explorer built in 1 480 copies in four years, 1962-1965. Coronet 21 Daycruiser comes in second place with 1 406 boats from 1966 to 1977.

The third best-selling model is either 17 Runabout with more than 600 boats or 18 Hardtop Sedan/Sedan/Runabout. The latter is the first model from 1956 and we have no figures for the 1950s, but there were nearly 500 boats of this model built during the 1960s. Coronet 24 De Luxe, 24 Cabin, 24 Family, 24 Midi, 27 Seafarer II, and 32 Oceanfarer were also very popular, each with 400 – 500 boats produced – see the table on the next page.

Coronet exported all over the world

The first generation of plywood Coronets was marketed and sold mainly in the US. Coronet then gradually expanded sales in Europe, particularly in Germany, and subsequently in many countries throughout the world. In the beginning of the 1960s, about half of the boats were exported to the US and around 1/5 to Germany. Sweden was also an important market for Coronet. Dealers who introduced Coronet in these countries were Richard Flerlage in Cincinnati, Ohio, Alfred Stachow in Lübeck, and Georg Sylwander in Stockholm.

During the next period in the history of Coronet, sales declined in the US but expanded in Europe and throughout the World. In the beginning of the 1970s, only a small fraction of boats was exported to the US but it is said that Coronet was sold in more than 100 countries. I have not been able to verify this figure but the production books include dealers in many distant countries, for example Pacific Yachting in New Caledonia and Blue Water Marine Supplies & Services in Nigeria.

The export to Nigeria is particularly remarkable. The Nigerian authorities bought 200 Coronets for their state police, customs and ports authority. About 100 were a modified 21 Daycruiser called P21-3 but several other patrol models were also produced for the Nigerian authorities. What happened to all these Nigerian Coronets? Many of them must be in use even today.

Model years

Coronet owners frequently ask the club about the model year of their boats. The owners were often misinformed about the age of the boat when they bought it. Furthermore, model years for Coronet boats is no exact science, and notably model years do not correspond to calendar years. Production year is also something different.

The serial numbers include a figure specifying a year. For example, in the serial number 033 807 of our chairman Fredrik Stenhög's 30 Oceanfarer, the last figure stands for 1967. I would say that the year specified by the serial number may be interpreted as the model year of the boat. However, note that the boat very well may have been built the year before and it may have left the factory one or even several years later.

Boats were continuously built during each calendar year and modifications were introduced at varying dates. In July-September each year the factory started a new series of numbers for the new hulls, and the year specified in that new number series is that of the coming year. Production of a boat with a serial number specifying the year 1967 may thus have started already in July 1966 and the boat may have been finished and delivered in 1966, 1967, or later.

Check your own boat

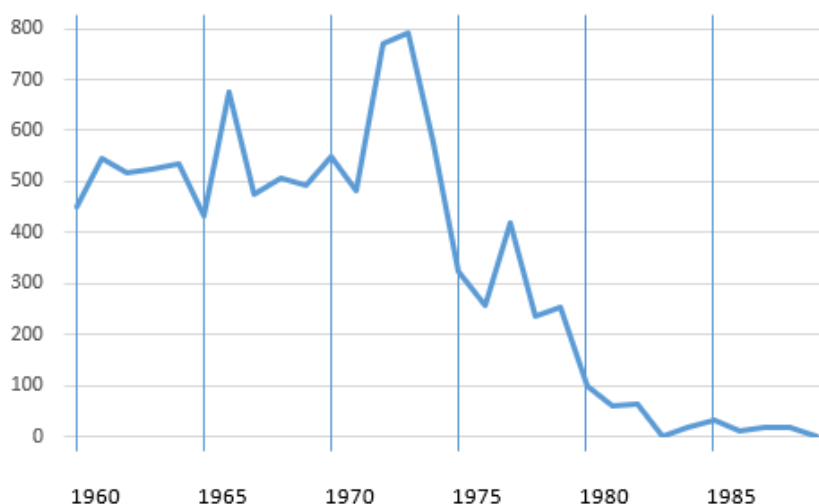
If you know the serial number of your boat, you can check it in the production books. By

way of an example, take our chairman's 30 Oceanfarer with serial number 033 807. The number indicates that it is boat number 33 from the model year 1967. It is thus found in the production book from 1967. The production book tells us that Fredrik's boat originally was equipped with twin Mercruiser engines. The boat was built 1967 and delivered to the retailer Svenska Coronet AB in Stockholm.

All relevant pages of the production books have been photographed and uploaded in the club's digital archive. You can find them in the club's digital Coronet archive by specifying Production books and the model of your boat. The search function will retrieve the relevant pages where your boat is listed in the production books.

High-resolution access to the digital archive

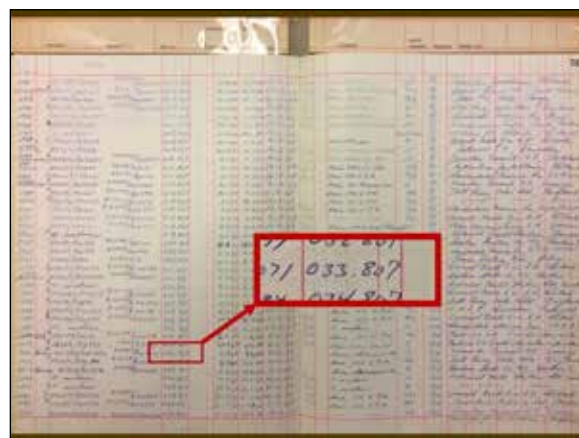
You need access to high-resolution images in the digital archive in order to read the production books. Follow the instructions that appear when you click an image in the digital archive. For 200 SEK you get full access to the entire archive and furthermore, you support the club's efforts to increase the digital archive with even more interesting documents!



Three decades of Coronet production: Number of boats per model year as specified by the production books 1960-1989. We have no figures for the 1950s but it took five years only, from the start in 1956, to reach a steady production of about 500 boats per year. The GRP models were introduced in 1965 marking the beginning of the most successful period in Coronet history with a top in 1972-1973. The oil crisis 1974 and subsequent financial difficulties forced Coronet founder and owner Ole Botved into liquidation 1977. Very few boats were built after 1990.



Ole Botved demonstrates production of Nigerian patrol boats for His Excellency J. E. Adetoro, Federal Commissioner of Industry and Trade, and Mr. S. B. Daniyan, Industrial Development Bank of Nigeria.



Sample page from the production book 1967 with chairman Fredrik Stenhög's 30 Oceanfarer, serial number 033 807.



Coronet P21-3. Coronet sold 200 patrol boats to Nigerian authorities, 100 of them were this model P21-3, a modified 21 Daycruiser.



Coronet P31-4 Nigeria Special.



Coronet P24 Nigeria Special.

Approximate number of boats produced as listed in the production books, and model years as specified by the serial numbers

1 The sailboat LA Cruiser is not included, neither are Wynn-Mill from the 1960s, 18 Hardtop Utility and 20 Explorer from the 1950s, nor the models developed after 1990.

2 The number of boats should not be taken as exact. It is sometimes unclear if a hull really was used for a completed boat or for a boat of the model specified by the serial number. Some hulls from the mid-1960s were discarded and some hulls with a serial number indicating a particular model were instead used for patrol boats or for new models.

3 The model year is the year indicated by the serial number. Production of the boat may have started the year before and delivery may have been one or more years later.

4 The flybridge versions of the 24/26 Family models are included in the number series for these models but there are notes in the production books identifying boats with flybridge. If these notes are complete, there were 43 24 Family Fly and 7 26 Family Fly boats.

5 The numbers for 18 Sedan/Runabout and 16 Hardtop Convertible do not include boats from the 1950s. Also, the production books do not indicate whether these boats were delivered as Sedan or Runabout versions.

6 There is no figure for model year in serial numbers for 44 Yacht. It seems to have been in production 1973-1976. One boat was completed in 1980.

7 In the production books 32 Deepsea Sedan is included in 32 Sedan Flybridge but royalty reports indicate that 9 boats were built with model year 1978.

8 Only one 26 Manta was built but a sales brochure was printed and it was apparently intended as a regular model. It was sold to Finanskonsult in Denmark. Anyone knows where it is?

Coronet model ¹	Boats ²	Model years ³
22 Explorer	1 480	1961-65
21 Daycruiser	1 406	1966-75, 1977
17 Runabout	631	1972-74
24 Family/Family Fly ⁴	488	1970-75
18 Sedan/Runabout ⁵	483	1956-65
32 Oceanfarer	483	1969-79
24 De Luxe	455	1965-67
24 Midi	449	1971-78
27 Seafarer II	423	1968-74
24 Cabin	420	1968-72
21 Explorer II	362	1965-67
18 Viking	312	1961-65
26 Family/Family Fly ⁴	271	1975-78
Patrol boats	231	1972-82
27 Seafarer	227	1963-66
24 Weekender	221	1967-69
22 Daycruiser	179	1978-82, 1984-85
21 Explorer	171	1960
22 Sport	155	1976-77, 1979
26 Family Sport	151	1978-80
31 Aft Cabin	148	1974-77, 1980-82
32 Deepsea	140	1972-78
21 Playmate	120	1969-70
30 Oceanfarer	112	1966-68
16 Hardtop Convertible ⁵	111	1957-61
31 Seafarer	99	1975-78
38 Elvström	65	1979-82, 1984-85
24 Flybridge	59	1968-69
32 Sedan Flybridge	38	1978-82, 1984-87
26 Family De Luxe	30	1981-82, 1984-85
33 Houseboat	30	1970-71, 1974
26 Seafarer	29	1962
32 Oceanfarer Wing	27	1980-82, 1984-86
21 Sunrunner	23	1982-85
38 Commander	18	1979-82, 1987-88
44 Yacht ⁶	15	1973-76
230 Silver Sun	14	1987-88
270 Family	12	1987-88
33 Silver Star	12	1984-87
32 Deepsea Sedan ⁷	9	1978
280 Fly	6	1988
22 Runabout	4	1962
22 Sedan	4	1962
38 Mediterranean	4	1982
26 Silver Spur	3	1986
42 Silver Squire	2	1987, 1989
26 Manta ⁸	1	1982
Sum	10 133	1960-89

The Coronet 21 DC

a sentimental piece of our family tradition



By Dr Peter Feith

More than 40 years ago when I was a small kid my uncle Kurt used to take me and my family out with his Coronet 21 Daycruiser which he bought brand new at the end of the 60s and operated on the river Danube in the Vienna region. He continued to do so during my teenage time. Sometimes we two guys also drove alone on the beautiful Danube River for an evening cruise after work. I really fell in love with this great masterpiece of a boat. Unfortunately my uncle sold the boat in the 80s.

I had been looking for a nice 21 day cruiser for a couple of years and last year I got the chance to buy one close to Vienna in a good mostly original condition and well documented history. Unfortunately, it's not the exact former boat of my uncle but it's a similar one. I started to refurbish the boat together with the help of my friend Adam and tried to put it into its beautiful original condition. The original seats are still a challenge.

On my last year's birthday in October I was able to take out my own family and the family of my brother for a ride on the Danube. My brother has two kids. They enjoyed the ride with uncle Peter(me) as I enjoyed the ride with uncle Kurt when I was a kid.

I hope to pass on my love for this boat to the next generation, to my niece my nephew and my own little baby daughter. It looks promising.



Rengöring anoder

Av Lars Dobo

Anoder

Många vet inte vad som är bäst för det vatten de normalt ligger i. I detaljhandeln verkar man mest gå på det som oftast efterfrågas och det kan leda till att man tex har zink på sin båt trots att man ligger i en insjö. Väldigt många i Östersjön har nog zink. Jag tror nog att de egentligen borde ha aluminium.

Volvo Penta har generella rekommendationer gällande offeranoder vilka är tillverkade för olika vattenmiljöer och reagerar därefter:

Anoder som används i sötvatten får en vit oxidbeläggning (aluminium), eller blir gula (zink) vilket gör att anoden inte fungerar när den kommer tillbaka i saltvatten. Zinkanoder reagerar på samma sätt i bräckt vatten medan

aluminiumanoder kommer att fungera bra i flodmynningar och andra bräckta vatten. Magnesiumanoder är inte utformade för att användas i saltvatten, du bör därför överväga att byta anoderna om du har din båt i saltvatten längre än 7 dagar. Detsamma gäller zink- och aluminiumanoder om du flyttar din båt mellan olika vatten. Det är viktigt att kontrollera anoderna och om nödvändigt rengöra dem efter byte av vatten. Anoderna kan också passiviseras bara av att vara ifrån vatten. Om drevet varit uppfällt, eller till exempel placerat på trailer en tid, se till att ta en titt på anoderna. Om en anod till exempel ser gul ut eller är täckt av vit beläggning har den blivit passiviserad och behöver borstas ren eller bytas ut för att ge skydd. Detta kan göras genom att borsta upp med hjälp av sandpapper eller slipduk. Obs, Använd aldrig stålborste. Du måste använda slipduk utan järnoxid, annars kan anoden bli passiviserad. Se

till att kontrollera anoderna ofta och byt dem om mer än en tredjedel har korroderat. Alla anoder är inte av samma kvalitet!

Tips, rengöring anoder

Anoderna har en skyddande funktion men de fungerar bäst om de är fria från oxideringar. (vita eller gula beläggningar på anodytan) De kan borstas rent med stålborste (rostfri!). Självt föredrar jag att "nästan-koka" dem i någon minut i Ättiksprit (ca 13 kr för 0,5L). Skölj noga och diska av med en diskborste och diskmedel. Anoderna blir som nya. Och kom ihåg: bäst anodmaterial för Mälaren är magnesium. För Östersjön rekommenderas aluminium. Zink är endast för de som har båten i riktigt saltvatten. (Anodval för de med aktivt korrosionsskydd; Zink)



Rengöring teak

Av Lars Dobo

Teakrengöring

När vi köpt båten sa jag till Janne att nu ska vi bara slipa lite teak. "Nä, nä" blev svaret. "Använd Snappy Teak istället". Vi köpte Snappy Teak och blev oerhört imponerade över resultatet. När vi sedan skulle göra rent fler saker så behövde vi fylla på den ena flaskan som ingår i kittet men den gick inte att köpa löst. Efter lite letande på nätet hittade jag ett "recept". Det handlar om 2 vätskor där den första består av kaustiksodalösning och den andra av saltsyralösning. Jag inhandlade därför kaustiksoda (propplösare) samt 30% koncentrat saltsyra och handskar på närmsta bygghandel och satte igång. På bilden finns 2 lådor. Gissa vilken som är rengjord?



Det tog en kvart och blev kanonbra. Ett mycket prisvärt alternativ om man vill blanda själv.

1. Blanda 5 liter vatten med max en halv deciliter kaustiksoda
2. Späd ut syran till ca 6-8% (OBS! blanda syran ner i vatten)
3. Spola teaken blöt med sötvatten
4. Håll på kaustiksodalösningen och jobba in den lätt med en svamp (träet mörknar nu)
5. Låt verka i ca 3 minuter
6. Skölj av med sötvatten
7. Håll på saltsyralösningen och jobba in den lätt med en svamp (träet ljusnar nu)
8. Skölj av med sötvatten - Klart!

Obehandlad aluminium mår inte bra av att få kontakt med dessa medel.

Retro Festival Vaxholm



Lördagen den 24 augusti arrangerar CYC Retro Festival i Vaxholm.
Det är 12 år sen vi var där senast och då fylldes hamnen av hela 71 stycken Coronetbåtar från 16 fot upp till 38 fot. Givetvis hoppas vi på att slå rekord i år både vad gäller antal och olika modeller.

Under dagen blir det mingel och möjlighet att gå ombord på varandras båtar. Det kommer arrangeras en Modellparad, Sjöräddningsällskapets båt finns på plats och givetvis kommer det gå handla allehanda reservdelar, klubbprylar och kläder i "Webshop"-tältet. Kom och fynda utvalda produkter till rabatterade priser.

På kvällen arrangeras en gemensam middag i hamnen där det serveras grillbuffé.

Hamnkrogen erbjuder bokning av frukost och lunch både lördag och söndag.

För de som anländer redan på fredag, blir det enklare mingel med korv & bröd på kvällen.

Alla båtar kommer ligga i storleksordning med akterförtöjning mot bryggan.
Vi ser gärna ! att man har tidstypisk klädsel för båtarna (60-70 tal)

Båtbottentvätt

Det kommer finnas möjlighet att prova på att tvätta båtbottnen till specialpris under helgen.
6-9 meter á 700 kr och 9-12 meter á 800 kr.

Kostnad

Hamnavgift inkl el
200 kr/dygn

Middag inkl fördrink och ett glas vin/öl
200 kr/person

Frukost lördag/söndag
95 kr/person

Lunch lördag (Räksallad)
125 kr/person

Lunch söndag (Inkokt lax m.färskpotatis)
157 kr/person

CYC subventionerar gästhamnsavgift och middag. Anmälan görs i webshopen



Program Lördag

Öppettider för Webshopen
kl 10-12, 14-16

Modellparad
kl. 13.00

Välkomstdrink
kl. 18.00

Middag
ca. kl. 19.00

Memories from Botved Boats A/S 1969-1974

By Steen Jakobsen 2003

I am now 70 years old and retired. I worked at Botved Boats A/S from the end of 1969 till January 1974 and I was part of the purchasing team. Our department consisted of six people: The Purchasing Manager, 3 purchasers, a secretary and one person keeping check on the stock (goods coming in and going out).

My job was to buy all domestic things, i.e. components produced by or bought from Danish suppliers. The second purchaser bought everything from abroad (plywood in bulk, fibre glass mats, engines from Volvo etc.) and the third was responsible for special things for boats not part of the standard range of models and extra equipment for the standard boats. The secretary wrote orders to suppliers, letters of complaints when deliveries were delayed and so on.

The last man had three large Kardex cabinets where he wrote (by hand) every item delivered to the stock and every item given out for the production of boats. In 1972 this procedure was computerised but not in the way today's supermarkets scan everything sold and have it registered in the stock - this was many years ago and computers were in their infancy, working with punched cards.

My area of responsibility included Danish products for the production of standard boats, viz. the planned output from the assembly line. All deck fittings were designed and produced specially for Botved Boats as were most of the equipment in the inside accommodation - it was very difficult to find standard hinges or door locks that could fit the special design of the boats. I think it will be very difficult for you to find these things today unless they come from scrapped boats.

Factory and production

When I joined the company, production was concentrated to three locations in Slagelse and one in Mullerup Havn while sales and design took place from offices in the middle of Copenhagen.

The original factory complex on the street Volden in Slagelse housed the administration and stock of parts for the boats in one building and in another large hall was the assembly line for the standard boats. One building had the carpentry shop where large sheets of plywood were transformed into bulkheads, cupboards and settees for the boats in series of 60 each at the time before being finished with lacquer



The Coronet factory at Slagelse.

- interior items of teak with silky matt surface and outdoor panels of mahogany with a mirror-gloss finish.

About 200 m away, on Nordvej, was a newly constructed factory, built to the specifications of the company where the hulls and deck sections were moulded and finished. It took a lot of space for the big moulds for hulls which were suspended from iron tubing frames in such a way that they could be rotated to allow people to work inside them. Stringers and engine foundations were glassed into the hulls as well as the main traverse bulkhead before hull and deck sections were joined together. The finished hull-deck sections were put on a cradle with wheels before being towed to the main factory by a tractor.

There were four assembly lines in the big hall, small boats, bigger boats, two with large boats. Each model was produced in annual series of 120, 60 or 40 each, depending on size and prediction of sales. For each station of the line, the worker fetched a pre-packed box of parts from the store and each worker remained on the same station for the entire series of the boat - practice makes perfect.

Sale of boats peaked in spring and summer and petered out towards August-September so

the production plan of a year started with September for the coming year. Such a plan for production of complex things as boats must be very rigid and cannot be deviated from, so the prediction of sales must be fairly accurate in order not to end a production year with a large number of boats which may not be sold. But people do not always buy what the planners think they will and unsuccessful models must remain at the factory.

The third location in Slagelse was on a first floor in the town centre and here were produced cushions and covers, curtains and such. They were also made according to the number of boats of each size in a series.

Mullerup Havn

In 1969 the company bought a harbour on the west coast of Sjælland. It was a complete harbour, small OK, but still a harbour. The plan was to make a marina with all the trimmings and to have a place to launch the boats from. Mullerup Havn had started real life in the middle of the last century when it was built to load sugar from the nearby sugar factory into coasters for transport to other Danish ports. It had a large warehouse for storing of sugar in bulk and several smaller buildings for the workers and even its own railway line from the factory, but it had lost its importance when the

sugar production was moved elsewhere. Now only a handful of private boats were moored along its wharf.

Botved Boats blew new life into the dead harbour. A large factory building was erected behind the old warehouse for the production of commercial boats and such models that were too large to be assembled in Slagelse, as for instance the 33 foot houseboat. The warehouse was cleared out and transformed into a very cosy restaurant, the Skipper's Inn (Skipperkroen) and the outlying small houses were repaired and renovated. A row of 10 weekend houses was built along a new wharf so that visitors could sail in and rent a house to stay for a couple of days.

Boats for domestic customers were launched here for the customers to come and sail away. Petrol and diesel were available from the pumps on the wharf and a shop could supply provisions for visiting boats.

On the open ground outside the factory were stored the finished boats awaiting sale and delivery to customers, each covered by its transport canvas shroud. The number built up during autumn and winter and diminished once spring was in the air. A keen observer could count the boats of each model left over in September to get an idea which model was hard to sell.

Production 1970 -1973

In 1970 production included 21 Daycruiser, 24 Cabin, 24 Family, 27 Seafarer II, 32 Oceanfarer and 33 Houseboat. 1971 brought no new models, but planning for new boats went on.

In 1972 two new boats were presented: the 24 Midi (on the excellent Cabin hull), 24 Family Flybridge (added to the original Family) and the 32 Deepsea (Oceanfarer hull).

The 17 foot Runabout was built in Norway by the company Draco in Coronet colours.

There were still enough Playmates in stock to include the boats in the sales brochures.

The sales and design office moved from central Copenhagen to a large villa in Vedbaek by Øresund with its own wharf for mooring and displaying the boats.

1973 brought to impressive innovations: the 31 Aft Cabin (27 Seafarer hull enlarged to make room for an extra cabin) and the 44 Yacht.

Development of the 44 Yacht was an extremely expensive venture. It was so much larger than anything Botved Boats had ever tried before and there was no previous experience to draw from. The prototype was made by hand from plywood in Molich's boatyard in Hundested on the north coast of Sjælland to provide the possibility for making moulds for future fibre glass production. Everything on the boat, inside and out, had to be found from new sources and nothing already used for the normal models could be used.

A couple of unexpected snags appeared when the prototype was finished: The boats was so large that by law it required a skipper with cer-



Mullerup Havn.

tificate to drive it. Until now anybody could buy and run a Coronet without any prior experience but for this one it was necessary to have passed a state controlled examination before setting out. Also, it required a certified engineer on board for maintenance of the twin diesel engines.

Nobody had thought about that and sales were limited, not least because the yacht cost about a million Dkr to buy. An export to USA had been hoped for but was not forthcoming.

The finances of the company were stretched almost to the limit.

In October 1973 Israel fought a war with its Arabian neighbours and all at once the price of oil and petrol doubled and supply diminished. It was a disaster all over the world. In Denmark, it was forbidden to drive private cars on Sundays and every second street light was extinguished.

For Botved Boats it was even worse. It is not hard to imagine what double prices for petrol meant for the sale of petrol-driven boats, drinking between 30 and 60 litres per hour. The only standard boat with diesel engines was the new Aft Cabin and, although diesel engines were optional for all the other models, not many were sold – diesel engines were more expensive, they weighed more and they had less performance, all adding up to less speed. And not only that. Polyester for manufacture comes from oil as does many other things for instance foam rubber for cushions and, consequently, production and sales prices of the boats would go up.

The management of the company could hear the bells of doom tolling in the distance. All the employees in Slagelse and Mullerup were gathered to a meeting in the canteen in December 1973 and they were told the bitter facts. And furthermore, they were told that one third of the workforce would be fired as soon as possible. It was a great shock to everyone, even to the management who had known about the financial problems but, like everybody else, had

not been able to foresee the rise of oil prices. Personally, I found other employment before I was fired, but I saw the necessity.

Botved Boats tried to make new models at a smaller scale during the next years, but when oil prices doubled again it was all over and the company had to liquidate.

The company claimed export to 60 countries throughout the world and that may very well be true -just one boat sold to Venezuela would count for one more country. Anyway, when I visited Sierra Leone in West Africa in 1976 I saw three Coronets on the beach below the hotel, one Houseboat, one Cabin and one Daycruiser.

About working for Botved Boats

The administration of Botved Boats in Slagelse was a very nice place to work. The pace in those far-off days was not nearly as hectic and stressed as it is today and the number of staff was limited (about 30), everybody knew each other.

The management arranged various things to make people feel like one big family and, with a certain success. One summer Sunday the administration staff was invited to a picnic on the small island of Musholm just west of Mullerup Havn. Transport, of course, was by boat, two Houseboats and one Seafarer, and members of the staff with spouses set out, bringing food and drink to consume on the island. It was very successful but, it must be admitted, some took a little too much of the liquid refreshments. However, everybody got home safely and no serious marital conflicts arose.

There was a lottery every month with a prize consisting of a weekend in one of the cabins in Mullerup with a three-course dinner at Skipperkroen. I won this twice and it was extremely good.

The whole staff with spouses were invited to a dinner party with entertainment and live music for dancing in the Skipperkro.

Once the stock was cleared of accessories and equipment for boats no longer in production a jumble sale was arranged in Mullerup over a weekend. Lots of parts were on sale very cheaply, even including three finished hulls, and practically everything was sold, netting the company more than my annual salary over those two days. Afterwards, all of us who had spent our weekend selling things were invited to dinner in the Skipperkro - very grand Danish lunch with all the trimmings, very good and much appreciated.

No, I did not own my own Coronet, my annual salary was about 60,000 Dkr and you can see from the price lists that those boats cost way beyond that - even with a small staff discount. But that did not mean that I did not have the pleasure of driving several of models myself. When the sales office had moved to Vedbaek, a display of all models was arranged in the spring for potential customers to come and admire. Instead of loading those 10 different boats on lorries, they were sailed from Mullerup to Vedbaek, south around Sjaelland, and I went along. It was a rather windy day and the sea was choppy which of course did not bother the models with the good hulls but the Family and the Seafarer made a hard journey, hammering into troughs.

The company had a couple of boats in Mullerup available for the staff (fringe benefit) and one could book one of them for an evening. I



The assembly line in the Coronet factory at Slagelse.

went out several times in the Daycruiser and the Family Flybridge with friends. Petrol was also free of charge.

I liked sailing (I still do) so when I found a discarded mould in Mullerup for an 18 foot sailing dinghy, I decided to build my own. Polyester and glass mats were free so I went to work fashioning a hull - with good advice from professionals. Later the hull was taken to Slagelse and hidden in a remote corner of the grounds where I could finish it with surplus

plywood etc. The whole thing cost me practically nothing and served me well for several years.

One last thing, an idea for a practical purpose for your Playmate: The company Playmate was used to ferry a flock of sheep to graze on Musholm in the spring and take them back in the autumn - the driver must have had a very interesting trip in the company of 20+ bawling sheep!

Tack!

Vi har nu fyllt tidningen med artiklar som kommit in från er medlemmar, alla bidrag fick inte plats men vi har sparat dessa till kommande nummer.

Fortsätt gärna att skicka in och dela med dig av dina erfarenheter.

Thanks!

We have now filled the magazine with articles that have come in from you members, all contributions did not get room but we have saved these to later editions.

Please continue to submit and share your experiences.

Coronet 24 Weekender

Av Lasse Modin

Min båthistoria börjar med att jag fick överta en gammal eka av min mormor när jag var kanske 6-7 år. Jag brukade ro ut i viken mot vinden och sen hissade jag segel som bestod av ena åran och en svart filt. Med andra åran styrde jag hemåt igen.

Senare hade vi i familjen ett antal mindre motorbåtar för vattenskidor och utflykter till Vaxholm och en moster som hade det vackra huset Ottarsberg på Edlunda. Den första båt jag själv köpte i tonåren var en Ragette som en klasskamrat hade byggt. Med den och en avklarad skepparexamen tog jag mig och flickvännen ända ut i ytterskärgårdarna och levde campingliv.

Den första beboeliga båten inhandlades 1969, en Draco 2000 DC. En trevlig båt men efter en regnig sommar var vi trötta av att aldrig kunna räta på ryggen under kapellet. Den var helt enkelt för liten och eftersom jag kände Åke Westerlundh sedan några år var blickarna riktade mot en Coronet och vi fick då möjligheten att köpa en lätt begagnad Weekender 24 från 1969.

Den fick verkligen göra skäl för namnet, vi var ute praktiskt taget varje helg de följande två åren. Ibland även med goda vänner som fick sova på bänken i aktern. Ruffen ser inte så stor ut, men vi kunde duka upp middagar för sex personer utan problem. Utflykterna gick till öar som Nåttarö, Björkskär och Rödlöga. Vi ville helst kunna se en havshorisont när vi vaknade.

Weekendern ersattes efter ett par år av en segelbåt och en Coronet 21 DC, också nästan ny. Det var en glädje att uppleva dessa båtar i nyskick och jag saknar dom givetvis än idag.



JÄRNA ROSTFRIA AB

Järna Rostfria AB är en leverantör av rostfria produkter. Vi erbjuder klubbmedlemmar specialpris på bränsletankar till Coronetbåtarna.

Maila för offert: info@jarnarostfria.se Tel: 08-55173108 Fax 08-55173621

Tuna Industriväg 11 A 153 30 JÄRNA

Tips för drevmontering

Av Bo Ekström

Vi har under de senaste 20 åren demonterat årt drev varje höst och återmonterat det när sjösättningen närmar sig. Har testat allehanda metoder, plankor med hävstångseffekt, domkraft och drevvagn. Vi har förstås alltid lyckats få dit det i tid på något märkligt sätt efter att varje år genomlidit samma kamp. Det är förstås värre att montera det än att demontera. Vän av måttlighet kan ju här fråga sig varför jag envisas med denna tröstlösa syssla varje år och det är en bra fråga. Kanske borde jag göra som mina mer sansade båtvänner och byta bälgar var tredje år.

Det värker i både rygg och en del övriga lemmar när vi står och balanserar drevet för att hitta både rätt höjd och vinkel. Det har sällan funkat på första försöket utan oftast krävts ett antal svordomar och ansträngande lyft. Men så plötsligt som genom ett under råkar allt klaffa och drevet halkar på plats. Splinsen har styrts rätt och ett lugn lägrar sig runt akterspegeln. Trots blåmärken på överarmarna och blöt av svett infinner sig känslan av triumf.

Jag tänker, aldrig mer... Nu anlitar vi ett varv nästa gång...

Ibland dyker det upp ett proffs hos en båtgranne som ska montera drev med flakmonterad kran på bilen och då går det undan.

En dag passerar jag som av en händelse förbi en Windy där en man står helt lugn i färd med att montera sitt drev. Allt ser ut att gå till synes helt utan ansträngning. Han kostar till och med på sig en kaffeslurk under gång. Hur gör karln?? Jag känner både nyfikenhet och lite dold irritation. Här har jag slitit i tjugo år och inte lyckats hitta en metod som fungerar bra. Jag ser mig själv som normalbegåvad men börjar tvivla...

Vi börjar prata och han berättar att han använt sig av den här sinnrika metoden under många år. Nyckeln till framgången heter; litet spaklyftblock med betoning på litet. Man lägger ett kort sling runt halsen på drevet och fäster blocket i badbryggan. Det krävs att blocket får plats mellan bryggan och drevet. Jag använder

en tunn wire med wirelås. Nu kan du finlira drevet i alla tänkbara riktningar utan någon ansträngning. Blocket tillåter dig att höja och sänka med millimeterprecision. Drevet hänger också i rätt position då slinget läggs som jag beskrivit.

Med mina tidigare metoder så kunde jag ganska lätt få till rätt höjd men inte alltid rätt vinkel i sidled. Jag köpte mitt spaklyftblock på Swedol men det finns många andra leverantörer. Jag har fäst blocket så nära akterspegeln som möjligt i badbryggans rörprofil. Om du inte har en badbrygga så kan du bara låta fästlinan/wiren gå in över däck och fästa i något stadigt på akterdäck. Man bör då fendra av linan/wiren så inte båten tar skada. 290 drevet väger ca 70 kg.



Styrfenor Coronet

Av Lina Malm

Jag gjorde styrfenor för att båten slingradesig väldigt mycket i låga farter. Fenorna gör att karmanvirvlarna hamnar bakom båten, vilket gör att dem inte påverkar aktern. Manöverdugligheten har inte påverkats av plåtarna vilka är tillverkade av 4 mm rostfritt syrafast plåt, hämtat på skroten nästintill gratis.

Jag valde att dra ner dem 1 dm under skrovet för att få ytterligare rodereffekt av dem. Dock inte så långt ner så att de träffas av vattenstrålarna från propellrarna om man girar kraftigt.

Jag gjorde detta för att få vår båt att gå stadigare när vi gick Dalslands kanal. Vi startade från Fiskebäck i Göteborg och gick sedan upp mot Trollhättan och sedan Vänern och in i Dalslands kanal. Resultatet blev utmärkt och det gick väldigt bra i slussarna.

Är det någon som ser oss längs med västkusten i sommar så är man varmt välkommen att komma ombord så visar jag gärna mera av båten.



OLICUS AB

SKRÄDDARSYDDA ROSTFRIA TANKAR

Vi bygger tankar i rostfritt enligt dina önskemål, med anslutningar, givare etc. för applikationer inom t ex bränsle, septik och färskvatten.

www.olicus.se | info@olicus.se | 070-537 50 17



kampanj

**SE HIT ALLA
CORONETÄGARE**

Kampanjpris på tankar
i lager till DC21.

Ring redan idag för
offert eller beställning!

Kevätterveysiä Suomen osastosta



Lauantaina 27.4 tavattiin Turun Ravintola Kellarissa. Kokouksessa käytiin läpi kesän tapahtumia. Kyllä, luit oikein, tänä kesänä ei järjestetä vaan yksi tapaaminen, vaan kaksi.

Ensimmäinen tapaaminen pidetään 6-7 kesäkuuta Gölisnäsissä, Baresundissa. Sinulle joka liikut Länsi-uudenmaan saaristossa, sijainti on täydellinen. Sitovaa ilmoitus Pekka Neimanille viimeistään 23.6.2019. (Yht. tiedot löytyvät kotisivulta)

Toinen tapaaminen pidetään Ahvenanmaan saaristossa 20-21 kesäkuuta. Tällä hetkellä on kaksi mahdollista paikkaa missä voidaan pitää tapaamista. Ensimmäinen vaihtoehto on Kastelholman Vierassatamassa, joka sijaitsee manner Ahvenanmaalla Kastelholman linnan sekä golfkentän lähellä, jonka lähellä löytyy myös Mikael Björklundin ravintola Smakbyn.

Lisää tietoa löytyy osoitteesta
<http://www.kastelholmmsgasthamn.ax>

Toinen vaihtoehto on Lappoon vierassatama, joka sijaitsee Ahvenanmaan koillisessa saaristossa. Saari sijaitsee Brändöön kunnassa. Vierassatama sijaitsee hienosti idyllisessä saaristossa mistä löytyy hyvät yhteydet, ravintoloita, kauppoja sekä polttoainetta.

Lisä tietoa löytyy osoitteesta
<https://www.lappo.net/lappo-gasthamn/>

Kirjoitusketkellä paikka ei ole vielä päätetty, molempiin ollaan oltu yhteydessä mutta odotetaan vielä kuittaus heiltä. Samana viikonloppuna Ahvenanmaalla järjestetään PokerRun Maarianhaminassa sekä Rockoff-festivaalin ensimmäinen viikonloppu.

Lisä tietoa löytyy osoitteesta
<https://www.pokerrunaland.com>
<http://www.rockoff.nu>

Eli löytyy paljon ohjelmaa sekä merellä että maalla, joka voitte yhdistää kerhon tapaami-

seen. Yritämme järjestää tapaaminen sillä tavalla, että pystyy helposti liikkumaan Maarianhaminalle esim. katsomaan PokerRunia tai kuuntelemaan Rockoff-festivaalin musiikkia. Tästä syystä Kastelholman vierassatama on ensisijalla.

Ahvenanmaan kokoukseen on sitovaa ilmoitus Ian Bergströmille viimeistään 30.6.2019 ian.bergstrom@coronet.nu (yht. tiedot löytyy myös kotisivulta)

Jos olet Inkoon lähistössä ota tilaisuus haltuun ja tulee tapaamaan muita Coronet ystäviä. Jos teillä on lyhyempi matka Ahvenanmaalle, niin toivottavasti nähdään siellä!

Vårhälsningar från Finska sektionen

Ett glatt litet gäng träffades på restaurang Kellari i Åbo lördagen den 27.4, det var dags för finska sektionens vårmöte.

Inför denna sommar har vi planerat in mera aktivitet för den finska sektionen. Efter det egentliga mötet gick diskussionerna kring allt som rör båtarna, renoveringar. Det var dags för att kolla genom planerna inför sommarens träffar. Jepp, du läste rätt det blir inte bara en, utan två träffar i sommar.

Den första träffen hålls 6-7 juli i Ingå Skärgård, Gölisnäs, Barösund. Läget är perfekt för dig som befinner dig i Västra Nylands skärgård. Bindande anmälning till Pekka Neiman senast 23.6.2019.

Den andra träffen hålls i den Åländska skärgården 20-21 juli. Just nu finns två alternativa förslag på plats för träffen. Första alternativet är Kastelholms Gästhamn som ligger på fasta Åland i närheten av Kastelholm slott och golf-

banan samt restaurangen Smakbyn som drivs av den lokala kändisen Mikael Björklund.

Mera info finns på
<http://www.kastelholmmsgasthamn.ax>

Det andra alternativet är Lappo gästhamn i den nordöstra skärgården. Ön finns i Brändö kommun. Gästhamnen ligger vackert i en skärgårdsidyll i närheten av kommunikationer, restaurang, butik och bränsleförsäljning.

Mera info finns på
<https://www.lappo.net/lappo-gasthamn/>

Platsen är inte helt klar ännu i skrivande stund, bägge gästhamnarna är kontaktade men vi väntar ännu på bekräftelse. Samma helg som träffen på Åland pågår PokerRun i Mariehamn och Rockoff-festivalen startar.

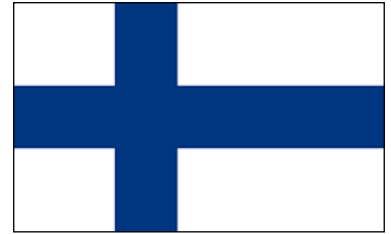
Mera info finns på
<https://www.pokerrunaland.com>
<http://www.rockoff.nu>

Det finns mycket program till havs och på land som man kan kombinera träffen med. Vi försöker ordna så att platsen blir en sådan att det är möjligt att åka in till Mariehamn för att t.ex. se på PokerRun eller lyssna på musik på Rockoff-festivalen. Därför är Kastelholms gästhamn som ligger närmare övriga aktiviteter vårt förslag.

Bindande anmälning till Ålands-träffen skickas till Ian Bergström senast 30.6.2019 å mail ian.bergstrom@coronet.nu

Är du i närheten av Ingå, passa på och kom och träffa andra Coronet entusiaster. Har du närmare till Åländska skärgården så hoppas vi att vi ses där!

Mahonkiveneestä Coronettiin



Pekka Neiman

Edelliset kymmenen vuotta, harrastinmahonkiveneilyä 12m pitkällä klassikolla. Se vene tuli kunnostettua täysin, siitä piti tulla minun eläkeveneeni. Mutta toisin kävi. Siinä veneessä ei ollut kunnollista seisomakorkeutta, ja minä sairastuin nivelrikkoon. Elämä veneessä kävi mahdottomaksi, joten keväällä 2018 alkoi uuden veneen etsintä. Tietysti myös mahonki- kaunottaren myynti tuli ajankohtaiseksi. Meillä omassa venekerhossa on Coronet 24 Family, jonka olen katsastanut useampana vuonna. Sitä kautta venetyyppejä on tullut minulle tutuksi. Vaikkakin hyviä yksilöitä oli tosi vähän myynnissä. Eräs vene kuitenkin kiinnitti huomioni, se sijaitsi Raaseporissa. Tosin vene oli vielä huhtikuussa liian kallis. Kun päästiin heinäkuuhun, sain minä omani myytyä ja Coronetin hintakin oli laskenut siedettävälle tasolle. Oma veneeni myytiin 10.7.2018 klo 12.00 ja Coronetin kauppa allekirjoitettiin klo 19.00 samana päivänä, joten olin veneetön mies jopa 7 tuntia, ja selvisin siitä jotenkuten. Seuraavana päivänä ajoin veneen Raaseporista Siuntioon. Ostettu vene myytiin minulle vuo-



simallina -74. Myöhemmin CYC:n rekisteristä selvisi, että kyseinen vene on vuosimallia-73. No se ei nyt sinänsä ollut mikään iso asia, sainpahan veneen mukana puiset törmäyslistat ja kulkuvalot, joita ei kuulemma ole enää -74 mallissa. Veneen nimeksi tuli Pärsky, ja se oli ensimmäinen perävetolaitteella varustettu vene, mikä minulla on ollut. Alkoi satamamanoöverien opettelu. Lähes kolmen kuukauden harjoittelun jälkeen alkoi Pärsky mennä enemmän sinne, mihin minä halusin ja vähemmän sinne, mihin se itse halusi. Opettellessani veneen metkuja, tuli siinä samassa kartoitettua mitä kaikkea haluan veneessä-

ni uusia tai kunnostaa. Pärsky on ulkopuolelta tosi siisti ja hyvä kuntoinen, mutta sisäpuolen pinnoissa näkyy veneen ikä jo kohtuullisen paljon. Moottoripuoli on onneksi ihan kunnossa, veneessä on VP AD41 200hv. Vetopuolesta vastaa 290DP, ja molemmat on vuosimallia 2000. Ajotunteja näille oli kertynyt ostohetkellä 708h. Ensimmäiseksi asensin veneeseen keskelle ja keulaan yhteensä 4kpl. kiinnitys knaapia. Kuva 1 Seuraavaksi uusittiin iso hakuvalo kun se ei toiminut lainkaan, samalla vene sai äänitorven ja uuden ratin. Tämän jälkeen hankin uuden karttaplotterin ja VHF:n AIS vastaanotolla. Näitä asentaessani tuli mi-

nulle selväksi se, että koko veneen sähköt on päivitettävä seuraavana talvena. Heinäkuun puolella tuli vielä hankittua veneeseen uusi painevesijärjestelmä ja sähköinen WC. Plotterin sijainti koelaudassa on jokseenkin hyvä, mutta VHF, moottorin trimmi ja trimmilapujen säädöt ovat hieman hankalia. Kuva 2 Lisäksi omassa varastossa sattuu makaamaan täysin uusi Morsen kaasukahva, joten koko koelauta rakennetaan uudestaan tulevan talven aikana. Kaikki kiinnitysköydet olivat minun mittapuun mukaan saavuttaneet parasta ennen päivämääränsä jo ajat sitten. Luonnollinen seuraus oli että kyseiset köydet uusittiin. Sam-



4

assa yhteydessä veneen avotilaan asennettiin köysikela, johon laitettiin 50m. 14mm. köyttä. Veneeseen ei ollut asennettu koskaan uimatasoa, joten sekin löytyi ostoslistalta. Elokuun puolenvälin tienoilla tuli kokeiltua veneessä ollutta Planarin lämmitintä. Kokeilu tapahtui saarella, ja kun lämmitin lopulta suostui käynnistymään, oli puhaltimen äänet sitä luokkaa, että epäilin joskohan enää kukaan nuku saarella. Lisäksi en onnistunut säätämään lämpötilaa mitenkään ohjauspanelista, joten Pärskystä tuli sauna. Seuraavana arkipäivänä ostettiin Safire 32, ja nyt sekin toimii. Kuva 3 Samalla uusittiin myös lämmityksen putkisto, nyt on veneessä 3kpl lämmityksen ulostuloa kahden sijaan. Veneen ylös noston jälkeen, kun se oli saatu talviteloille halliin, alkoi talvikauden työt.

Ensimmäiseksi laitoin jäähdytysveden sisään-tulolinjaan t-haaran, siihen venttiilit ja pitkä letku, jonka päähän takaiskuventtiili ja ritilä. Kuva 4 Kaikki tämä glykolin sisään pumpaamisen helpottamiseksi. Talvihuollon jälkeen asensin uimatason. Sitten laitoin kajun anturin läpi rungon, vaidoin WC:n läpivienit pronssiin ja irroitin perävetolaitteen veneestä, paljekumien vaihdon ja vetolaitteen maalausta varten. Veneen pohja sai mustan myrkköväriä vielä ennen omaa remonttiani. Oma remontti tarkoittaa tässä sitä, että vasemman polveeni asennettiin uusi nivel. Leikkaus tapahtui 17.10.2018, joten veneen rakenteluun tuli pieni katkos.



5

Kun leikkauksesta toipuminen oli edennyt viikon tai pari, saapui inkoolainen rosterivelho taikomaan veneeseen uusia keulakaiteita. Pärskyn vanhat kaiteet oli alkuperäiset ja alumiiniä. Osa kaiteista oli mennyt aikojen saatossa jo poikki. Minä halusin koko rosteriset kaiteet ihan tukevuuden ja turvallisuuden vuoksi. Kuva 5 Uimatasollekin tuli tikkaat niin tason alle kuin tason päälle. Nyt veneeseen pystyy kiipeämään vedestä käsin. Jossain vaiheessa marraskuuta alkoi veneessä yhdistetty kojelaudan ja sähköjen uusiminen. Koko homman alkaa kaiken purkamisella, sähköjen purkamisen yhteydessä oli tärkeää ottaa mahdollisimman paljon kuvia puhelimella ennen



6



7



purkaa. Kuvista oli hyötyä siinä vaiheessa, kun uusia johtoja vedettiin paikoilleen. Kuva 6 Kuva 7 Kun sähköt oli saatu asennettua ja kojelautakin alkoi valmistua, vielä viimeisenä kirsikkana kakun päälle tuli kaasukahvaakin hieman modifioitua. Otin mallin Jaguar E-Tyypen vaihdekeppinupista, ja laitoin siihen omat herkkuni. Kuva 8 Sen jälkeen tuli työ listalle vuotavat tuulilasit. Tässä työrupeamassa oli suurena apuna CYC:n ”näin minä tein” osio, ja siellä on ohjeet niin ikkunoiden irrotuksesta kuin myös kiinnityksestä. Kiitokset siitä Zackarias Holteliukselle! Tuulilasinpyyhkijät minä sijoitin tuulilasiin yläpokaan, näin tekemällä ei tule reikiä laseihin. Kun lasit olivat valmiit, ja sisäpuolen puulistatkin paikoillaan, päätin tehdä sateella ajamisesta helpompaa. Olin hankkinut sähkötoimiset puhaltimet, jotka nyt asentelin tuulilasiin alareunaan. Puhaltimissa on kaksitoimintaa, ensin on puhallus, ja se myös lämmittää ilman jota se puhalttaa. Saa nähdä, kuinka hyvin pysyy huurteet pois.



Nyt oli aika paneutua WC:n ja septin letkuihin. Letkut laitettiin siitä parempi laatuisesta, ja kun WC toimii makealla vedellä, niin hajuhaitat on minimoitu. Pärsky sai uuden kaasukeittimen, ja kaasupullokotelo syntyi avotilaan parpuurin reelingin alle. Kuva 9 Avotila sai omat led valot, ja samalla kun avotilan valot palaa, palaa myös perän nimikyltin ledit. Veneen avotilaan laskeutuminen kannelta, on hieman hankalaa. Kun veneessä ei ole kanne, ja avotilan turkin välissä mitään mihin astua. Niinpä CYC:n sivuille selailemaan. Sieltä löytyikin hieno penkki, jonka minäkin halusin. Penkki oli omasta mielestä sen verran helppo tehdä, että päätin rakentaa kyseisen astinpenkin Pärskyn avotilaan. Nyt yritetään vielä ennen vesillelaskua, rakentaa WC tilaan allaskaappi ja vesihana, jos ei ehdi niin joitain asioita voi tehdä vielä vesilläkin. Veneen kaikki puiset sisäpinnat, vaativat hiontaa ja uutta lakkausta. Jotainhan täytyy jättää seuraaville talvillekin.

Hyvää kesää kaikille!
Pekka Neiman

Hjälp oss rädda dig.

Vi har mer än 2 000 frivilliga sjöräddare som övar i alla väder för att du ska känna dig trygg till sjöss och få hjälp när du behöver. Stöd oss och bli medlem på sjoraddning.se.



SJÖRÄDDNINGSSÄLLSKAPET

Vi har 90-konto och kontrolleras av Svensk Insamlingskontroll.

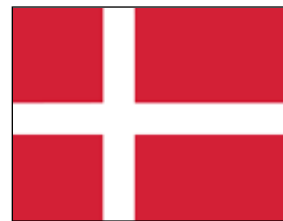


**Håll koll
på vädret.**

Ladda ner vår app
Kustväder till din
iPhone eller Android.

Fredericia Boat Show

- igen en kæmpe succes



Bådudstillingen fandt som sædvanligt sted over to weekender, fredag d.22-2 til søndag d.24-2 og igen fra torsdag d.28-3 til søndag d.3-3.

Fredericia Boat Show var igen en kæmpe succes for Coronet Yacht Club. Vi fik samme stand som i 2017, blot var den nu blevet større, da vi skulle have plads til en 21 DC og en 22 Sport. Derfor var det ikke svært for de medlemmer, som besøgte standen i 2017 at finde Coronet Yacht Club igen.

Mange medlemmer lagde vejen forbi, og vi fik også en del nye medlemmer, ialt 13 danske og såmænd også et enkelt tysk; helt fantastisk. Besøgstallet på messen var på 30.880 og lørdag d. 23-2 samt lørdag d.2-3 følte vi, at de

alle ville besøge os. Vi blev nærmest overrendt af medlemmer og gæster, som stod i kø for at få en snak og beundre bådene. Det er utrolig så mange, der stadig har en eller anden tilknytning til Coronet, medarbejdere og familiemedlemmer til nulevende og afdøde medarbejdere, alle havde de et eller andet at fortælle. Standen med de opstillede vægge med motiver af de forskellige Coronet modeller giver en fin afgrænsning af standen og samtidig mulighed for en hyggelig krog, hvor vi og medlemmerne kan sidde og få en Coronet snak og en kop kaffe eller en sodavand.

Vi havde i år lånt Henning Lerches flotte 21 DC og Bent Henriksens flotte 22 Sport, begge Svendborg, til udstillingsbåde og trækplaster. Som sidst havde vi bestilt en bro, som var placeret mellem bådene, så de besøgende på stan-

den kunne komme op og se bådene indvendig, hvilket mange benyttede sig af.

Ligeledes var der udstillet et udvalg af tøj og reservedele, hvilket der også var stor interesse for. Mange udtrykte glæde over, at det var muligt at købe såvel nye som brugte reservedele. Bådene vakte megen beundring og flere mente, at de var messens smukkeste og mest tidløse både. Særligt 22 Sport gav god respons, da den ikke er så almindelig og kendt af så mange.

Det var en stor overraskelse for mig og de andre deltagere på standen, at så mange af gæsterne eller deres familie havde haft en eller anden tilknytning til Botved Boats.

Hele arrangementet var en stor succes, og vi



fik igen en del erfaring, som vi kan gøre brug af til det næste Boat Show i 2021.

Tak til alle jer - ingen nævnt ingen glemt - som gjorde det muligt at klargøre, transportere, opsætte, bemande og nedtage standen og tak til de, der gav udtryk for, at de gerne hjælper til ved Boat Show 2021. Uden den entusiasme var det ikke muligt at deltage.

Særlig tak til Henning og Bent for lån af 21 DC og 22 Sport samt til Henning og Claus for at stille deres biler til rådighed, så vi kunne få bådene transporteret til og fra udstillingen.

Hans Raae Andersen og Jørgen Pedersen



Medlemsmødet i Korsør lørdag d. 16-3



Medlemsmødet valgte vi i år at afholde i Korsør, som tidligere nævnt afholdes medlemsmødet på Sjælland de år hvor der er bådmesse i Fredericia, og på Fyn de år der ikke er bådmesse. Dette skyldtes, at vi har fået flere nye medlemmer fra Jylland og Fyn, som tilkendegav at de ville komme til medlemsmødet i Korsør. Fremmødet på 24 medlemmer i uge 11 var tilfredsstillende.

Dagens program var velkomst til nye og gamle medlemmer ved Jørgen Pedersen og Hans Raae Andersen.

Orientering om det netop overståede Boat Show i Fredericia, som var en stor succes for Coronet Yacht Club, flere af deltagerne var også tilstede her til medlemsmødet idag. Kort orientering ved Jørgen Pedersen om det kommende træf i Dragør fra d. 19-21. juli bl.a. for dem, som ikke kan komme til Svendborg eller Fåborg.

Hans kunne fortælle lidt om de planer og de foreløbige aftaler, der er på plads for Classic Regatta i Svendborg d.8 - 12 august. Og Fåborg træffet i Pinsen d.8-10 juni.

Herefter frokost delvis betalt af tilmeldingsgebyret og suppleret af Coronet klubben.

Kim Holstebro som før har orienteret om Dieselselst, tilbød at fortælle lidt om Additiver til både Diesel og Benzin og hvorfor vi med fordel kan tilsætte det til vores brændstof. Kort fortalt handler det om at olieselskaberne tilsætter Benzinen og Dieslen biobrændstof af hensyn til miljøet, hvilket gør det nødvendigt at tilsætte et egnet Additiv til det aktuelle brændstof. Interessen og spørgelysten var stor, det går ikke at referere det hele her, men blot anbefale, at du holder brændstoftanken fri for vand og forebygger med et egnet additiv ved



hver tankning. NB det anbefales ligeledes at tilsætte additiv til Benzin og Diesel ved længere tids opbevaring, f.eks når båden kommer på land til vinterhalvåret.

Tusind tak til Kim for en fyldestgørende forklaring på et vanskeligt emne.

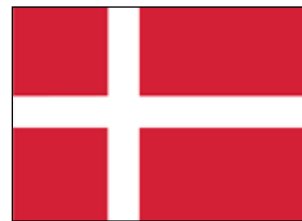
Vi har gennem Kim fået adgang til Additiver til en fordelagtig pris, i skal blot rette henvendelse til Hans Raae Andersen fra Fynsområdet og undertegnede Jørgen Pedersen fra Sjælland.

Ved kaffen var der hyggelig Coronet snak omkring bordene, til vi måtte bryde op og køre hjem.

Hans Raae Andersen og Jørgen Pedersen siger tak til alle fremmødte, for en hyggelig eftermiddag i Korsør.

Håber vi kan ses i løbet af sommeren, til de kommende træf eller rundt omkring i havnene.

Coronet træf i Dragør ny lystbådehavn



Coronet træf i Dragør ny lystbådehavn fra fredag d.19 juli til søndag d.21 juli.

Vi har igen i år fået reserveret broen ved mastekranen som er tilpas lav hvilket gør ombordstigning let og bådene indbydende at se på for eventuelle gæster, havnen har fået udlagt indhalerliner så det er muligt at lægge til med agterenden ind til broen og fortøjre i stævnen ved hjælp af indhalerlinen. Broen er lige op ad parkeringspladsen, så dem der kommer kørende kan parkere lige ved Coronet bådene.

Det nuværende program er som følger : Ankomst i løbet af fredagen, indtjekning og pladsanvisning ved ankomsten. Den medbragte frokost kan spises i bådene eller i det gamle havnekontor som havnen stiller til rådighed. Til aften tændes der op i grillen, på havnepladsen hvis vejret tillader det, eller i gårdhaven ved det gamle havnekontor, hvor den medbragte mad kan tilberedes og spises i selskab med de fremmødte Coronet venner. Herefter hygge til vi kryber til køjs.

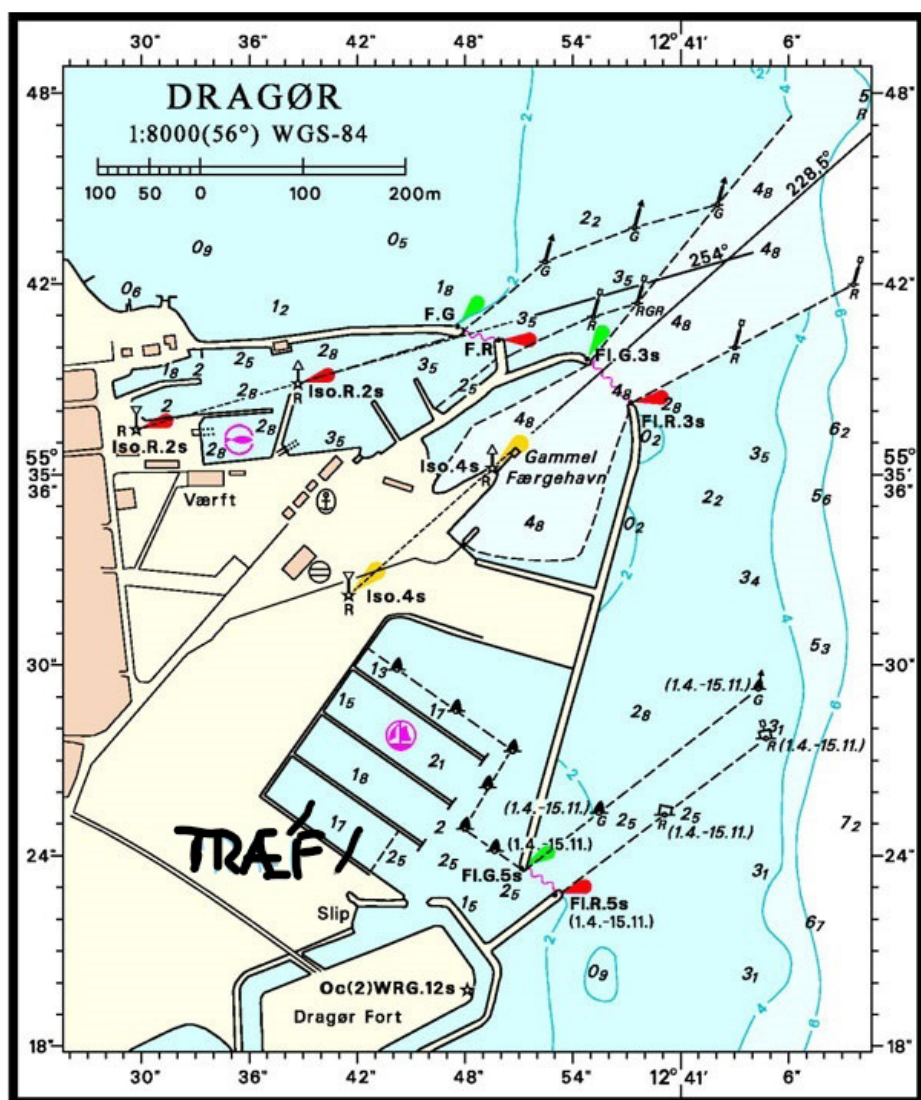
Lørdag kl.8, for dem der har lyst, fællesspisning af morgenmad på havnepladsen hvis vejret tillader det, eller i det gamle havnekontor og planlægning af dagen. Der vil være mulighed for rundvisning i Dragør gamle by af herboende Dragørborgere, besøg i den verdensberømte gåseby, der ligger op til strandengene, som indbyder til en gåtur og rundvisning på Dragør Fort, som er en del af Københavns gamle fæstningsværker. For dem der ikke har lyst til noget af det, er der mulighed for at gå på Cafe, som der findes flere af i og omkring Dragør gamle havn.

Søndag kl.8, for dem der har lyst, spisning af morgenmad i bådene eller fællesspisning på havnepladsen hvis vejret tillader det, eller i det gamle havnekontor, planlægning af dagen. Nogle kommer måske langvejs fra og ønsker at sejle tidligt hjem eller sejle videre. Nogle blev måske ikke færdige med besøgene fredag og ønsker at fortsætte idag, før den fælles oprydning.

Med hensyn til havnepenge er vi i positiv dialog med Dragør havn. Vi glæder os til at se jer til et hyggeligt træf i Dragør.

Tilmelding nødvendig på grund af reservation af havnepladser til
jorgen.pedersen@coronet.nu eller på
Tlf. +45 2032 0218

Reserver allerede datoerne nu.
Vel mødt, Jørgen Pedersen.



© Kort & Matrikelstyrelsen

Reparation af vippevinduer på 24 Midi

Av Hans Raae

Den ene af vippevinduerne har ikke fungeret godt de sidste par år og gummilisterne på begge vinduer sad løst, hvorfor en reparation var nødvendig inden sæsonen.

Vinduerne sidder i en hulkehl i fuld længde, hvor ruden er sikret mod at glide ud med en messingskrue ca i midten. Den kunne selvfølgelig ikke skrues ud, men med en Dremel maskine sleb jeg skrukehovedet af. Efterfølgende kunne skruen med en fræser på samme maskine fjernes. Ruden kunne nu forsigtigt trækkes af hulkehlen. I rammerne var 47 års fastgroet skidt, som blev fjernet med et stemmejern. Herefter let afslibning med fint sandpapir og til sidst polering af vinduesrammen. Så langt så godt.

Gummilisterne, som var de originale, var i den grad trætte, men kan selvfølgelig ikke skaffes. Løsningen blev en sort kantliste, som klemmes ned over kanten på den faste del af vinduesrammen. Herefter limede jeg sort glasbånd i vinduets ramme. Kantlisten presser så ned på glasbåndet, når vinduet lukkes.

Da låseskruen er fræsset ud, skal vinduet sikres på ny mod at glide til siderne, og jeg valgte så en anden måde at sikre vinduet på. Den faste del af hulkehlen blev afkortet med ca 8 mm i hver ende. Herefter blev der boret et lille hul i vippevinduet, så der kan sættes/limes en split i, evt. skæres et gevind til en skrue.

Når vinduerne nu var ude, kunne glasfiberen indenfor (vindueskarmen) ligeså godt blive poleret og trælisten få olie. Vinduernes låsebeslag blev taget af og poleret op, så meget det var muligt.

Nu bliver det dejligt at kunne have vinduerne stående åbne som de var tiltænkt og have dem tætte, når de er lukkede.

Omkostningerne ligger på omkring 100 dkr. og nogle timers arbejde.



**Du vet väl att du kan få en specialdesignad
Coronetförsäkring hos Atlantica?**



Orustträff lördag 13 juli



Aterigen är det dags för en höjdpunkt för oss på västkusten, nämligen Coronet träffen hemma hos fam. Swedenborg på östra sidan av Orust. Vädret har varit mycket bra de senaste åren och det har gjort att det har blivit mycket lyckade träffar.

Det finns gott om plats på bryggan, så ni som vill uppleva en härlig gemenskap, kom på besök. Man anländer tidig eftermiddag och när alla har kommit på plats så går Håkan igenom kvällens aktiviteter. Hör gärna av er till Håkan en vecka innan så att han kan planera för en lyckad träff.

Orustträff lördagen 13 juli 2019

Plats östra Orust

Koordinater:

N58° 13' 7.92, E11° 50' 24.69

Ni når mig på telefon eller mail

Håkan Swedenborg

Kassör

Medlem: 1465

T: 0766-210579

hakan.swedenborg@coronet.nu



Webbshoppen

Holebrook Windbreaker



Ribbstickad bomull av högsta kvalitet, blixtlås i halsen och foder av ventilerande windstopperityg. Liten klubblogo type broderad på bröstet.

Finns i röd, marinblå och off-white

Pris: 1000 SEK (approx. €94)

Top quality cotton, zipper at the neck and lining of breathing windstopper textile. Small club logo embroidered on the chest.

Som en medlemsförmån kan du handla i webbshoppen. Detta gör du enkelt på hemsidan.

Eftersom vi är många medlemmar kan vi köpa/tillverka större kvantiteter vilket gör att priserna kan hållas på en förhållandevis låg nivå.

Frågor om och synpunkter på produkterna besvaras av:

webshop@coronet.nu.



Piké Sail Racing



Kolla in den nya pikétröjan i webbshoppen. Vi är mycket glada att kunna erbjuda en piké av sanslöst hög kvalitet från legendariska Sail Racing. Grön med Coronetlogga broderad i silver. Storlekar XS-XXXL.

Pris: 550 SEK (approx. €52)

Look at the new piké in the webshop. We are happy to launch a topquality piké from legendary Sail Racing. Green with Coronet logo embroided in silver. Size XS-XXXL.

Styrelse

Fredrik Stenhög (Ordf)
Ordförande, Webbshop
+46703703940
fredrik.stenhog@coronet.nu

Håkan Swedenborg
Kassör
+46766210579
hakan.swedenborg@coronet.nu

Sven Krüger
Ansvarig ostkusten (SE)
+46707278899
sven.kruger@hotmail.com

Ulf Hultman (Vice Ordf)
Vice ordförande, Kassör, Webbshop
+46704141956
ulf.hultman@coronet.nu

Anders Stenborg
Ansvarig västkusten (SE)
+46702696565
andersstenborg@telia.com

Lennart Eriksson
Ledamot
+46708704495
lennarteriksson@live.com

Kent Pålsson
Sekreterare
+46706204861
kent.palsson@stoneridge.com

Anna Nicklin
Sociala medier
+46702319736
anna.nicklin@coronet.nu

Kenneth Höglom
Ansvarig Coronetarkivet, Klubbträffar
ostkusten (SE)
+46704508392
alpina_power325@yahoo.se

Hans Manner
Medlemsansvarig
+46705176338
hmanner50@gmail.com

Zackarias Holtelius
Webmaster, IT
webmaster@coronet.nu

Adjungerade

Jørgen Pedersen
Ansvarig Danmark
+4520320218
jorgen.pedersen@coronet.nu

Christoffer Storbacka
Ansvarig Finland
+358406652331
Christoffer.Storbacka@yrkesakade

Clas Barkman
Coronet News
+46706201071
clasba@gmail.com

Ian Bergström
Ansvarig Finland
+358405501326
ian.bergstrom@aland.net

Ole-Kristian Moen
Ansvarig Norge
+4790596615
okrmoen@gmail.com

Kåre Bremer
Ansvarig Coronetarkivet
+46733669169
kare.bremer@coronet.nu

Bengt Wählin
Medlemsansvarig
+46706486048
bengt.wahlin@coronet.nu

Ingo Reichwald
Ansvarig Tyskland
+491732059879
oceanfahrer32@t-online.de

Coronet Yacht Club

Blockhusringen 7
115 25 Stockholm

Bankgiro 5725-9665
www.coronet.nu

International payments:
IBAN: SE 218 0000 832 7998 328 20311
SWIFT: SWEDSESS
BANK SWEDBANK
S-105 35 STOCKHOLM



Annonsspriser:
Helsida 3 500 sek
Halvsida 1 800 sek
Kvartsida 1 200 sek
Uppslag 6 000 sek
Baksida 3 800 sek
Mindre 900-500 sek

Rabatt vid årsabonnemangemang
Annonsbokning: lennarteriksson@live.com
Tryckeri: Åtta.45 Tryckeri AB, Solna
Ansvarig utgivare Coronet News Clas Barkman



Svenska högarne
Fotograf:
Helene Albinsson

Posttidning

inrikes och utrikes

B-POST

**PORTO BETALT
PORT PAYEE**

Avsändare: Coronet Yacht Club, Blockhusringen 7, 115 25 Stockholm



Coronet
YACHT CLUB

Coronet
Retro Festival

Lördag 24 augusti 2019
Vaxholms gästhamn

Mer info: www.coronet.nu