

Per Brohäll

Albin 25 handbok



ALBIN MARIN AB

KRISTINEHAMN

681 01 Kristinehamn 1

Tel. 0550/156 60

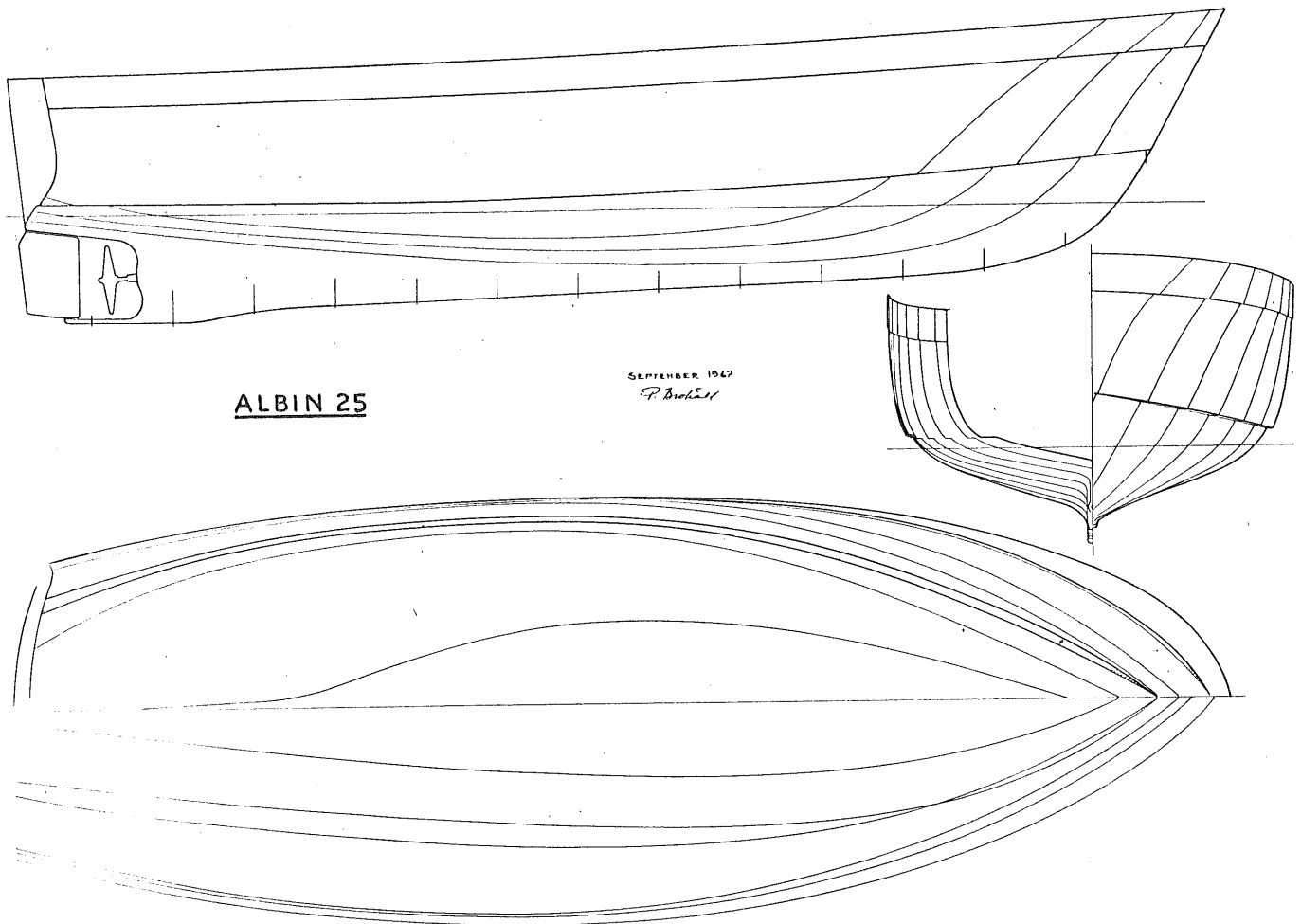


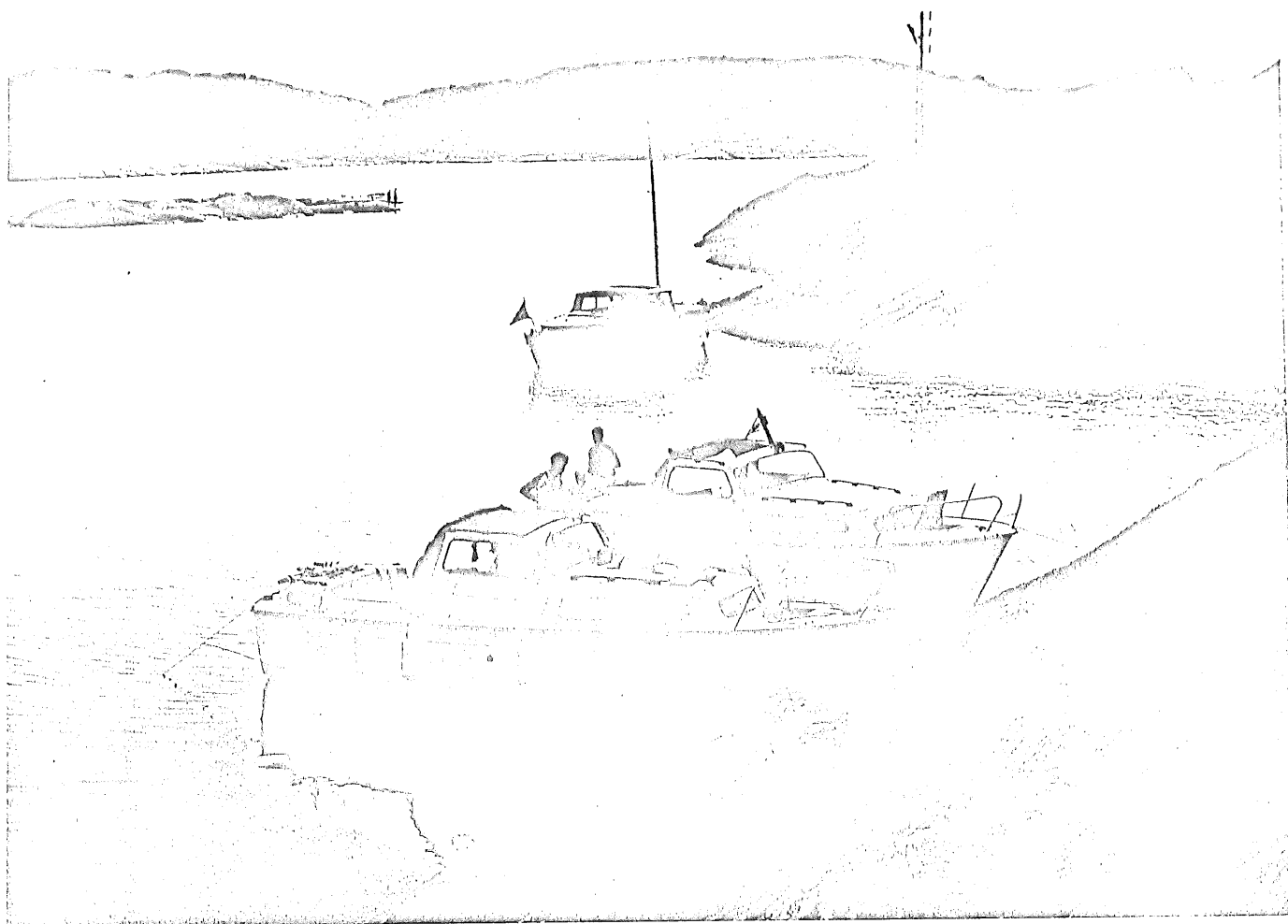
Fig. 1. Albin 25:s linjer.

Per Brohäll · Handbok för

Motorbåten ALBIN 25

INNEHÅLL

Förord	Sid. 2
Tekniska data	» 3
Båtens prestanda och speciella egenskaper	» 5
Propellerns inverkan vid manövrering	» 7
Första sjösättning	» 10
Motorinstallation och motorns skötsel	» 10
Inredning och utrustning	» 15
Plast och plastvård	» 23
Vinterförvaring och vårutrustning	» 25
Förtöj rätt	» 26
ALBIN 25 med segel, riggning	» 29
Mer att läsa	» 32



Förord

Denna handbok avser att ge ALBIN 25-ägaren råd och anvisningar för hur båten skall användas och skötas.

Utförliga instruktioner beträffande motor typ ALBIN AD-21 återfinns i separat instruktionsbok. Instruktioner för motorns inkörning, smörjning och manövrering är dock återgivna här.

I de fall datauppgifter och några instruktionspunkter skiljer sig mellan denna handbok och motorns allmänna instruktionsbok skall anvisningarna i denna handbok gälla.

En så pass fullständigt utrustad båt som ALBIN 25 kan kanske efter leverans och sjösättning kräva en del efterjusteringar — t.ex. enklare motorjusteringar, åtdragning av slangklämmor, bättring av mindre skador m m. Tillverkaren undandrar sig givetvis icke garantiansvaret för båten, men det låga priset är beräknat med hänsyn till att bagatellsaker skall kunna klaras av den normalt händige båtägaren själv och att firmans tillgängliga kapacitet för garantireparationer skall kunna utnyttjas rationellt i sådana fall som kräver fackkunnig personal.

Om några problem skulle uppstå som ej behandlas i dessa anvisningar, så tveka ej att skriva eller ringa till Albin Marin AB för råd.

Lycka till på färderna till sjöss och mycket nöje ombord på ALBIN 25!

Tekniska data

Motorbåten ALBIN 25

Konstruktör Per Brohäll

Längd över allt	7,6 meter
Längd i vattenlinjen	6,75 meter
Bredd	2,6 meter
Djupgående	0,7 meter
Höjd från översida standertbeslag till kölens djupaste del c:a	2,75 meter
Höjd från översida standertbeslag till vattenlinjen c:a	2,10 meter
Deplacement (tom standardbåt med bränsle), c:a	1600 kg
Max. fart, c:a	8 knop
Ekonomisk marschfart, c:a	7 knop
Ljudnivå vid förarplats, c:a	74 dB (A)

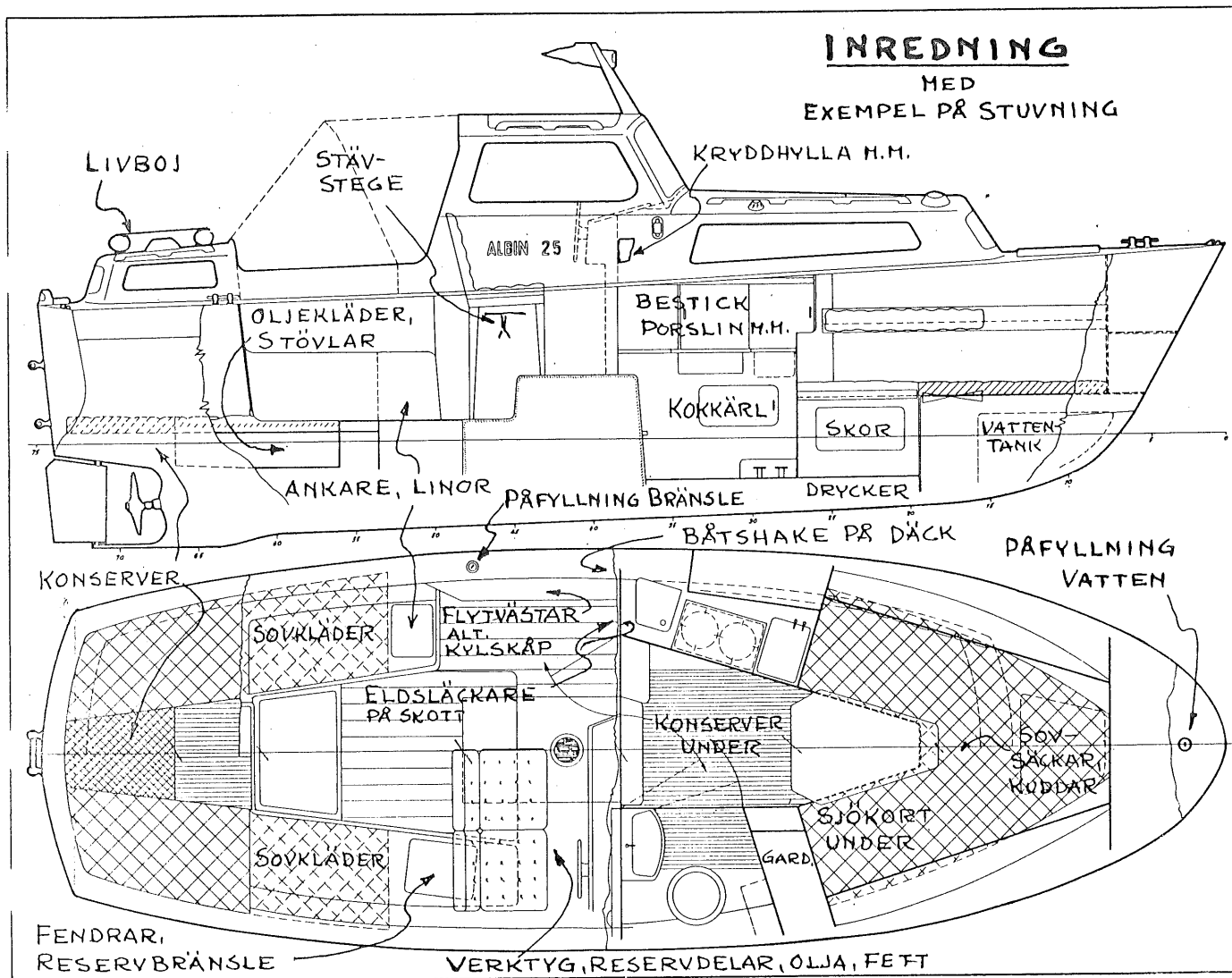


Fig. 2. Inredning med exempel på stuvning.

Motorinstallation (för ytterligare motordata se instruktionsbok för ALBIN AD-21)

Motor, ALBIN 4-takts diesel typ AD-21 med enspaks teleflexreglage för manövrering av motorvarv och backslag

(Max. varvtal ¹⁾)	2300—2400 r/m
Effekt vid max. varvtal, c:a	22 hk SAE
	17 hk DIN

Ekonomiskt marschvarvtal, c:a	2000 r/m
Tomgångsvarvtal, c:a	650 r/m
Max. tid på tomgång utan propellern inkopplad, c:a	30 min.
Bränsleförbrukning vid ekonomiskt marschvarvtal	2,2 liter/tim.
Bränsletank, volym	75 liter
Oljemängd vid oljebyte	3—3,5 liter
Oljekvalitet ²⁾	Service DM

Oljeviskositet	SAE 30
Oljetryck (vid varm motor)	2—3 kp/cm ²
Oljetryck, min.	0,5 kp/cm ²
Kylvattentemperatur	70—85°C
Motorns rotationsriktning (sett akterifrån)	moturs
Reduktionsväxel, utväxlingsförhållande	2,04:1
Propellervarv vid motorvarv 2400 r/m	1170 r/m
Propelleraxel, syrafast stål med inre axeltätning och vattensmört, sfäriskt, gummiupphängt yttre lager, diameter	25 mm
Propellerns rotationsriktning (sett akterifrån)	moturs
Propeller, 3-bladig, diameter	16½"
Propeller, stigning	12"
Batterispänning	12 V
Generatoreffekt	490 W
Startbatteri, kapacitet	57—60 Ah
Belysningsbatteri, kapacitet	57—60 Ah

1) Båtens varvräknare kan vid max. varv visa upp till 50 r/m för högt och ned till 150 r/m för lågt.

2) Om denna olja ej finns kan "HD-olja för dieselmotorer" SAE 30 användas.

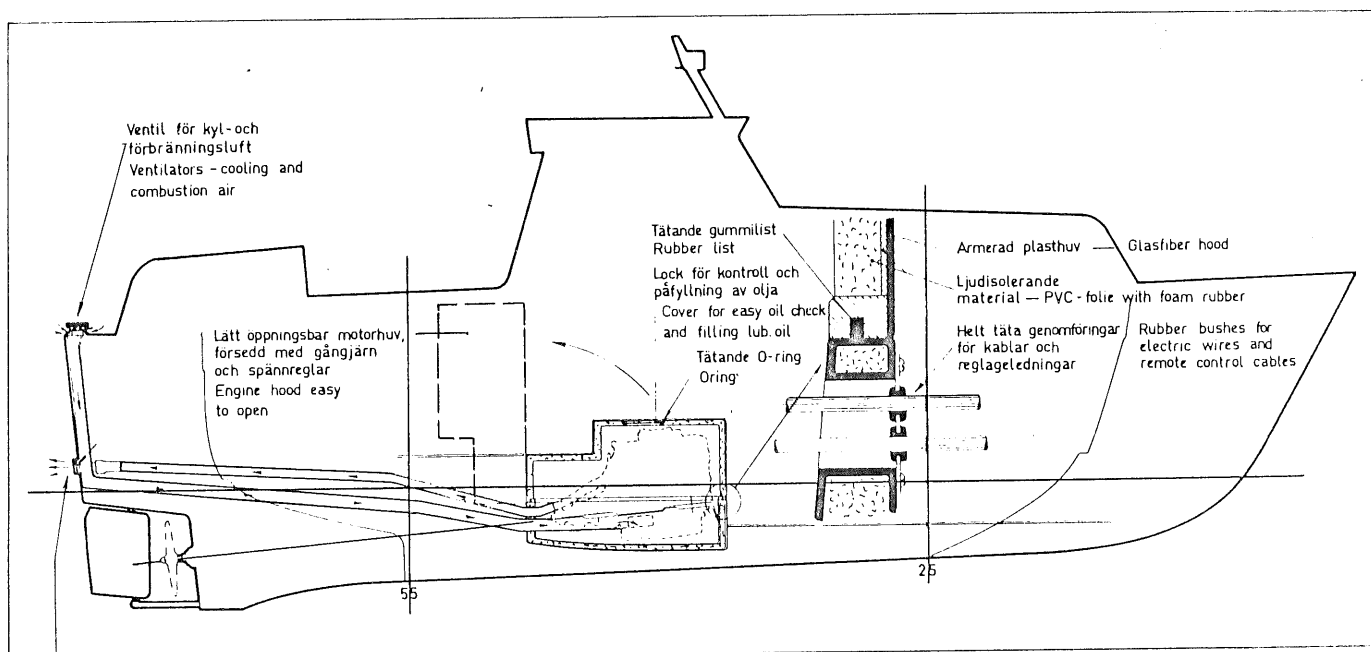


Fig. 3. Motorns ljudisolering och luftkanaler.

Glasfiberlaminat

Skrovets laminattjocklek är i sidorna ca 6 mm och i botten ca 8 mm. Skrovet är uppstyvat med glasfibervinklar — stringers och spant — och av bottenstockar, motorbädd, luftkanaler till motorn m.m. Dessa detaljer av glasfiberplast är fastlaminerade i skrovet. **Däckets** horisontella ytor och rufftaken har sandwichkonstruktion med Divinycell (PVC-cellplast) som distansmaterial. Laminattjocklekarna är 3,5 mm yterskikt + 15 mm Divinycell + 2,5 mm innerskikt. Ytor utan sandwich har min. 5,5 mm laminattjocklek. Vissa detaljer har tryckhållfast fyllning av polyester och expanderad glimmer.

I däckslaminatet finns inlaminerade rör för elektriska ledningar och träfyllnad på för tryck särskilt belastade ställen, där genomgående bultar för t.ex. förlig förtöjningsknap och handräcken måste användas.

Däcket är bultat och laminerat ihop med skrovets fläns och skarven täcks av en fotlist av termoplast (PVC).

Motorhuv av glasfiberplast är invändigt ljudisolerad med 30 mm Porolon. Motorbädden har tättslutande genomföringar för bränsle-, vatten och avgasrör samt gummibussningar för el- och manöverledning. Motorrummet är helt skilt från skrovet varför eventuell läckolja ej kan sprida sig eller orsaka lukt i båten.

Vindruta och alla **sidorutor** är av härdat glas, ruffarnas för- resp. akterruta är av akrylglas.

Rodret av glasfiber har 25 mm hjärtstock (axel) och skädda av syrafast stål och är lagrat i vattensmorda fiberbussningar.

Styranordning med ratt, styrreglage, och flexibel länk av Teleflex tillverkning. Den flexibla länken påverkar en roderarm på roders hjärtstock. Rattutslaget är 2 varv från sida till sida, vilket ger ett roderutslag på 35° åt vardera hållet. Om den flexibla länken kopplas loss från roderarmen kan man sätta på en reservorkult (extra tillbehör) och styra direkt på rodet.

Bränsletanken av argonsvetsad, rostfri plåt rymmer 75 liter.

Vattentanken av lågtryckspolyeten rymmer 65 liter.

Ann. Vissa mindre skiljaktigheter i utförandet finns mellan båtar tillverkade 1969—1971, varför uppgifterna i denna handbok ej i alla detaljer stämmer beträffande tidigare båtar.

Båtens speciella egenskaper och prestanda

Stabilitet

En motorbåts fart ökar med ökad motoreffekt och ökad längd och minskar om båtens vikt (displacement) ökas. ALBIN 25 har konstruerats runt sin motor för att åstadkomma effektivast möjliga båt. I effektivitet ligger också goda fartprestanda med tillgänglig motoreffekt. För detta krävs att båten skall vara lätt. Erforderlig stabilitet måste då åstadkommas genom lämplig skrovform — formstabilitet.

Fig. 4 visar hur tyngdkraften (P) verkar i båtens viktstyngdpunkt och hur en lika stor kraft verkar lodrätt uppåt från displacementstyngdpunkten i krängt läge.

Om man multiplicerar displacementet (i detta fall 1680 kg) med momentarmen (avståndet 0,25 m mellan de två krafterna) får man stabilitetsmomentet, d.v.s. den "kraft" som vill föra båten tillbaka till upprätt läge.

Genom krängningsprov med ALBIN 25 upp till 50° (tom båt med mast och bom och en man på rufftaket) erhöles vidstående stabilitetskurva (fig. 5). Som jämförelse kan nämnas att segelbåten VEGA har ungefär dubbelt så stort stabilitetsmoment vid krängningsvinklar upp till 50°.

För krängningsvinklar större än 50° har momentvärdena beräknats. En normallastad ALBIN 25 väger mer än provbåten och har lägre viktstyngdpunkt. Den får därigenom större stabilitet än vad kurvan visar. Det framgår att ALBIN 25 är så gott som okanterlig och att man kan använda eventuell segelutrustning utan någon som helst kantringsrisk. Det framgår också klart att någon barlast ej är nödvändig av stabilitetsskäl. Barlast minskar farten genom den ökade totalvikten och läggs den djupt kan det även påverka båtens rörelser ogynnsamt.

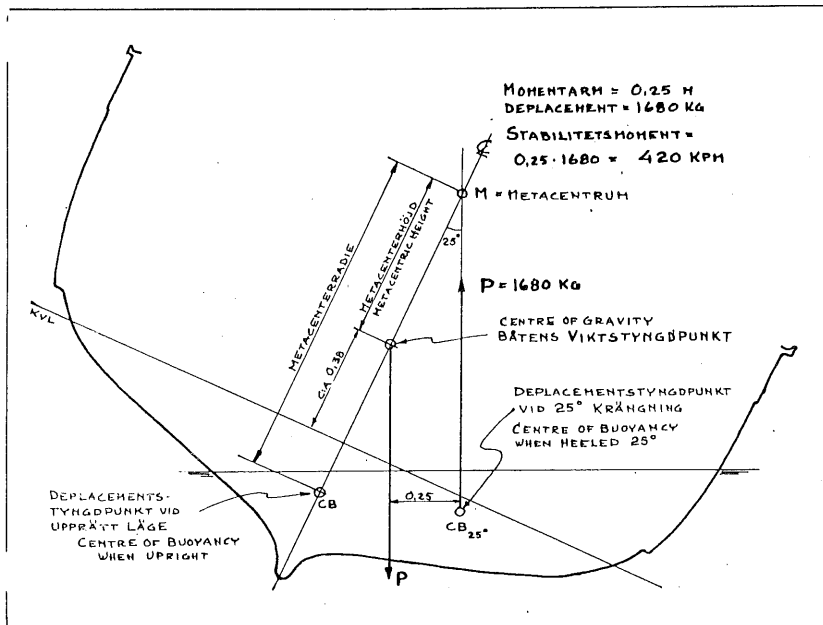


Fig. 4. Sektion som visar stabilitetsmomentet.

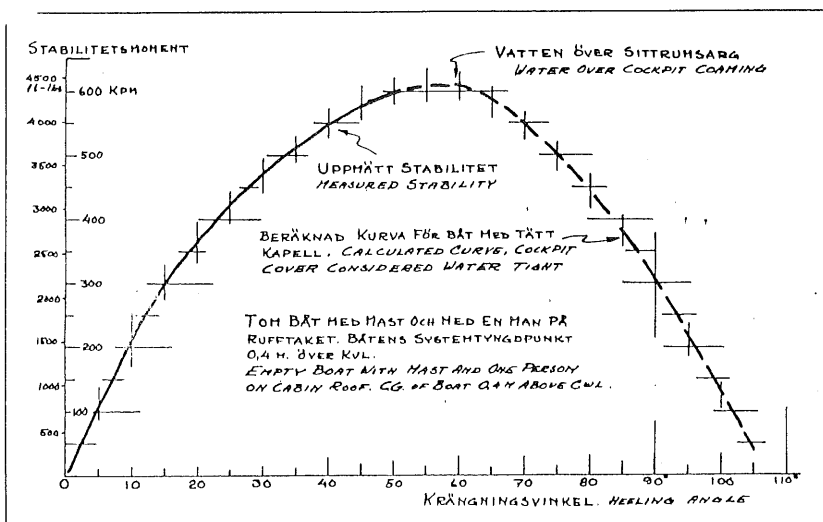


Fig. 5. Stabilitetsdiagram för Albin 25.

Rullperiod

Den goda stabiliteten medför att ALBIN 25 får en relativt snabb naturlig rullperiod (tid för svängning från krängning åt ena sidan till den andra och åter). Ju längre rullperioden är, desto behagligare är en båts tvärskeppsrorelser i sjögång. Formeln för rullperiodens längd (t) är:

$$t = \frac{1.108 \times \text{tröghetsradien}}{\sqrt{\text{metacenterhöjden}}}$$

Med tröghetsradie avses avståndet från båtens rotationsaxel till en punkt där båtens massa tänks koncentrerad vid rullning i förhållande till denna axel. Närmast kan tröghetsradien liknas vid en pendels längd.

Vad metacenterhöjd är framgår av fig. 4, som också visar att denna höjd är ett mått på stabiliteten. En ökning resp. minskning av metacenterhöjden ger en ökning resp. minskning av stabiliteten.

Man kan alltså få en förlängning av rullperioden genom att minska metacenterhöjden (=höja båtens viktstyngdpunkt=minska stabiliteten) eller genom att öka tröghetsradien (lägga vikterna längre från rotationsaxeln). Ett par exempel på hur dessa faktorer kan utnyttjas för att effektivt dämpa en båts rörelser i sjögång: 1) På segelbåtar kan man hissa ett tungt ankare upp i riggen — minskar metacenterhöjd och ökar tröghetsradie utan viktsökning. 2) På ett passagerarfartyg för atlanttrafik var rörelserna i sjögång mycket "passagerarvänliga". Botemedlet var 200 ton gatsten på övre däck!

En likadan inverkan har uppmätts på ALBIN 25. Rullperioden (dubbelsvängning tillbaka till utgångsläget) mättes med tom båt och med en man (85 kg) placerad på olika platser. Följande värden erhöles:

Placering låg	2,05 sek.
Placering på förarplatsen	2,15 sek.
Placering på rufftaket	2,40 sek. (en ökning med 25%)

Barlast och rörelser i sjögång

Ovanstående tekniska utläggning om rullperiod har tagits med för att ge en bakgrund till följande råd angående eventuell barlast. Flera ägare av ALBIN 25 anser att båten får lugnare rörelser om man har barlast under durkarna — och många fler ställer frågor angående barlast ("Utan barlast kan väl inte båten vara säker?" "Min gode vän säger..."). I pressen har t.o.m. givits råd att placera ca 500 kg i "kölskarpen". Det kan därför vara befogat att behandla denna fråga mera ingående.

De skäl som anges varför man vill ha barlast är att man önskar ökad stabilitet och lugnare rörelser i sjögång — alltså två saker som är motstridiga och där man är tvungen att välja en lämplig kompromiss.

ÖKAD STABILITET är ej nödvändig. Det framgår tydligt av stabilitetsdiagrammet (fig. 5). När man ökar båtens vikt med utrustning, proviant m m ökas stabiliteten om man stuvar allting djupt ner i båten.

LUGNARE RÖRELSE I SJÖGÅNG. Frånsett stampning och slag vid gång i grov motsjö, orsakas huvuddelen av det obehag man får av en motorbåts rörelser vid sjögång av tvärskeppsrörelserna — rullningen. Alla system som används för att dämpa ett fartygs rörelser går därför ut på att dämpa rullningen. Är det så olyckligt att vågrörelserna påverkar båten i takt med den naturliga rullperioden förstärks båtens rörelser (en kursändring kan eventuellt ändra detta förhållande). Varje båt och varje båtstorlek kan råka ut för sjögång som är speciellt obehaglig — som regel finns då en överensstämmelse mellan rullperiod och vågperiod.

ALBIN 25 har konstruerats för att med en ganska rikhaltig (tung) utrustning och full besättning få tillfredsställande lugna rörelser för normalt bruk — utan att farten går ner för mycket. Skrovformen gör att ALBIN 25 går mycket mjukt i motsjö. I viss typ av sjögång och även på utsatta ankarplatser kan dock båten få relativt livliga och obekväma tvärskeppsrörelser p.g.a. sin (form-)stabilitet.

För användning i oskyddade farvatten med (krabb) sjögång kan man åstadkomma lugnare tvärskeppsrörelser genom:

1. STODSEGEL. Enbart det att man har en mast på båten ökar rullperioden och ger lugnare rörelser. Med segel och god vind blir rörelserna markerat dämpade.
2. MEKANISK STABILISERING. Åtskilliga system finns, men de är i regel för dyra.
3. FÖRLÄNGNING AV RULLPERIODEN. Båtägaren kan genom egna åtgärder åstadkomma en väsentlig förlängning av rullperioden genom att stuva all utrustning och "nyttig last" (proviant, dryck m m) så högt upp och så långt ut åt sidorna som möjligt. Jolle och ankare stuvade uppe på däck bidrar t.ex. till lugnare rörelser. En ökning av båtens totala vikt ökar tröghetsradien om viktsökningen ej ligger på rotationsaxeln.

BARLAST skall dock ej användas om man genom andra åtgärder kan få båtens rörelser att överensstämma med den personliga uppfattningen. Vill man använda barlast för detta ändamål skall den dock stuvast högt upp och långt ut åt sidorna. Sådan barlast måste sättas fast ordentligt för att ej komma i rörelse vid sjögång. Om man placerar barlasten djupt ner ökar metacenterhöjden (bidrar till kortare rullperiod) och tröghetsradien ökar betydligt mindre än om barlasten placeras högt och långt ut. Det är alltså en helt felaktig placering om man vill ha lugnare rörelser — effekten blir kanske bara 20% av vad en riktig placering ger.

Glöm ej att varje nedlastning medför fartminskning (ökad bränsleförbrukning). 500 kg barlast medför t.ex. att maximifarten minskar med ca $\frac{3}{4}$ knop (10%) och marschfarten med ca $\frac{1}{3}$ knop (5%).

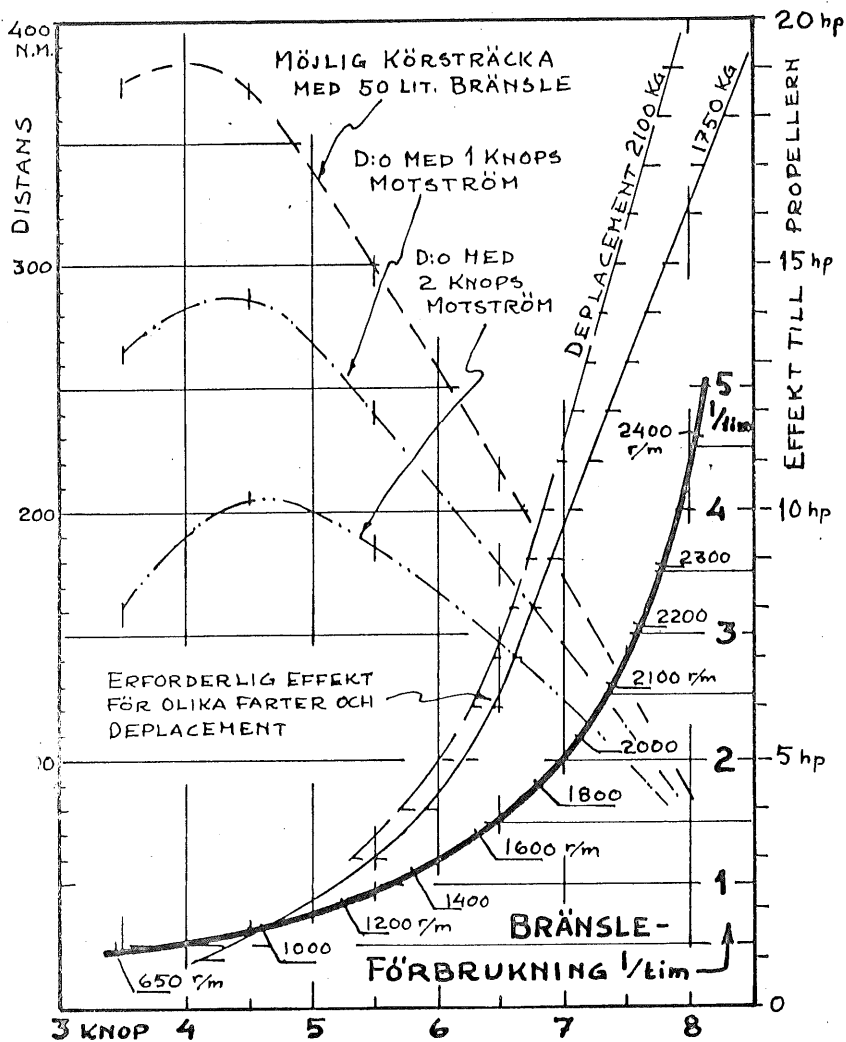


Fig. 6. Bränsleförbrukning och motstånd.

De kurvor som gäller för 1 resp. 2 knops motström kan också gälla för fartnedsättning genom motvind och motsjö. Det framgår att det distanseekonomiska varvtalet ökar om motströmmen ökar.

Lita ej på en fartlogg som ej kontrollerats och kalibrerats — det är ej ovanligt att den visar mer än en knop fel.

Propellerns inverkan vid manövrering

Propellerns rotationsriktning har en bestämd inverkan vid manövrering av en motorbåt. Fig. 7—13 visar detta. Det kan tilläggas att roderverkan vid back är sämre på båtar med propellern skyddad bakom en djup köl än om propeller och roder ligger helt oskyddade. I detta sammanhang kan det vara värt att påpeka att övning ger färdighet. Det är mycket klokt att göra alla möjliga typer av manöverprov på öppet vatten och med olika vindriktningar. Sådana övningar kan göra det möjligt att bedöma och utföra lyckade manövrer i besvärliga situationer. Vindens inverkan på båten märks mest vid låg fart och kan då vara ganska stor. En god uppfattning om denna inverkan, om lämplig fart för manövrer, svängradier under olika förhållanden, propellerns inverkan m m är en förutsättning för att man skall kunna manövrera utan risk för skada på egen eller andras båtar.

Med dragande propeller — propellerström mot rodet — är svängradien ungefär en båtlängd. Någon större skillnad mellan radierna vid låg resp. hög fart kan man knappast märka.

Från full fart fram kan man stoppa ALBIN 25 på ca en båtlängd om backslaget används på rätt sätt.

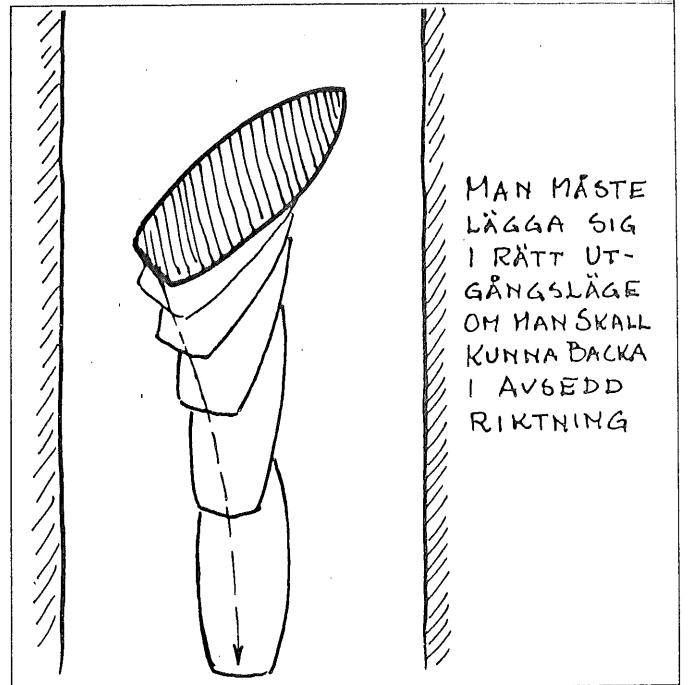
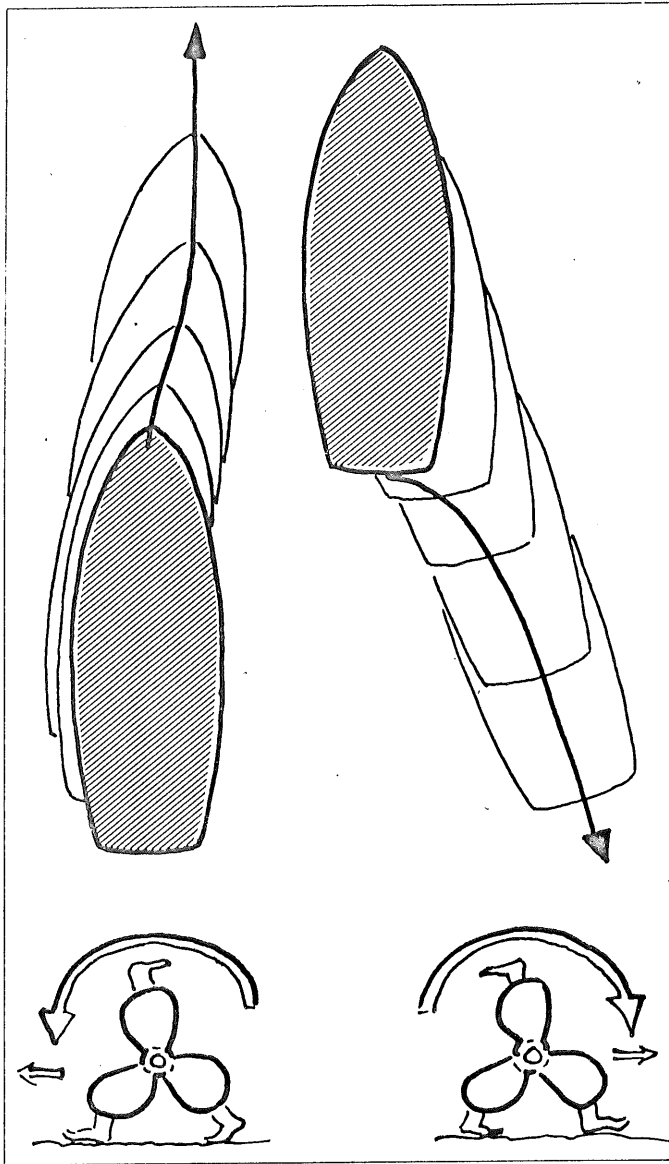
20 hp Bränsleförbrukning och fart

Diagrammet (fig. 6) visar bl.a. den effekt som måste tillföras propellern för att ge ALBIN 25 en viss fart. Den angivna effekten motsvarar ungefär DIN-effekten minskad med 5—10% (förluster i generator, reduceringsväxel, axellager m m). Propellern har god verkningsgrad (ca 58%). Dragkraften blir alltså drygt hälften av den angivna effekten.

Kurvorna för 1750 kg resp. 2100 kg displacement ger en uppfattning om vad en viktökning betyder. Att effektbehovet stiger vid ökad fart framgår ännu klarare — för 8 knop krävs 12—15 gånger så hög effekt som för 4 knop. Vid låg fart har båten huvudsakligen friktionsmotstånd (ca 95%). Vid 8 knop är friktionsmotståndet fortfarande ca 55% av det totala motståndet — resten är formmotstånd (vågbildnings- och virvelmotstånd) och några procent luftmotstånd. Det är alltså viktigt att ha en botten som är slät och ger minsta möjliga friktionsmotstånd.

BRÄNSLEFÖRBRUKNINGEN vid olika varvtal och farter framgår också av fig. 6. Värderna är ett medeltal av ett stort antal mätningar och kan anses gälla med 5% tolerans. Det varvtal som båtens varvräknare visar kan vid fullvarv visa upp till 150 r/m för lite, i undantagsfall upp till 50 r/m för mycket. Vid marschvarv har felvisningen varit betydligt mindre — ca 60% av ovanstående siffror. Vid tomgångsvarv är felvisningen obetydlig. De angivna farterna gäller för vindstilla och utan sjögång.

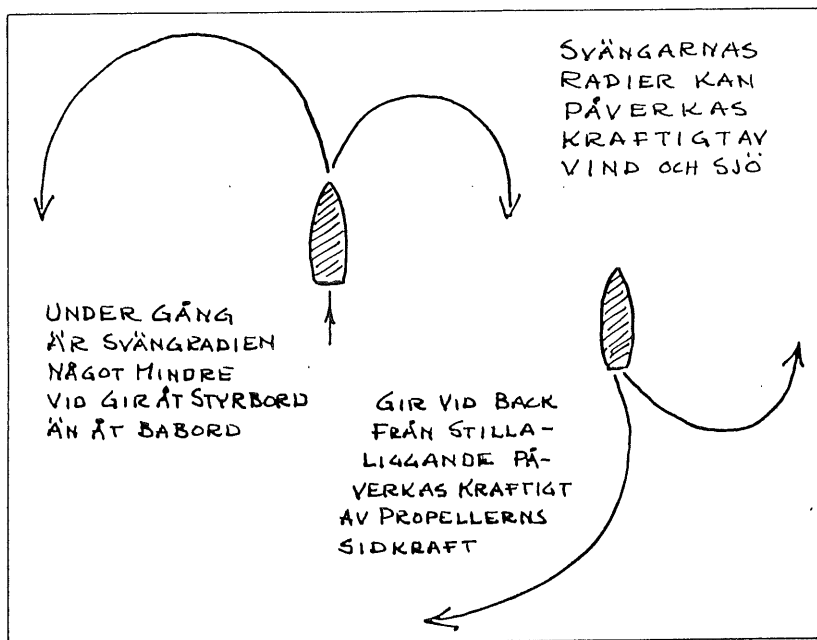
I diagrammet har också lagts in tre kurvor för möjlig körsträcka med 50 liter bränsle. Av dessa framgår vilken stor vinst man får om man kör med lågt varvtal och vill komma så långt som möjligt med en viss bränslemängd.



MAN MÅSTE
LÄGGA SIG
I RÄTT UT-
GÅNGSLÄGE
OM MAN SKALL
KUNNA BACKA
I AVSEDD
RIKTNING

Fig. 8. Utgångsläge vid backning.

Fig. 7. Albin 25:s propeller är vänstergående (roterar moturs när båten går framåt och ses bakifrån). Den skruvade propellerströmmen trycker på köl och botten. Propellerbladen verkar i nedre lägena i mer ostört (tätare) vatten. Tillsammans ger detta en sidriktad kraft, som märks när man startar från stillaliggande — speciellt tydligt på back.



SVÄNGARNAS
RADIER KAN
PÅVERKAS
KRAFTIGT AV
VIND OCH SJÖ

UNDER GÅNG
ÄR SVÄNGRADIE
NÅGOT MINDRE
VID GIR ÅT STYRBORD
ÄN ÅT BABORD

GIR VID BACK
FRÅN STILLA-
LIGGANDE PÅ-
VERKAS KRAFTIGT
AV PROPELLERNS
SIDKRAFT

Fig. 9. Svängradier.

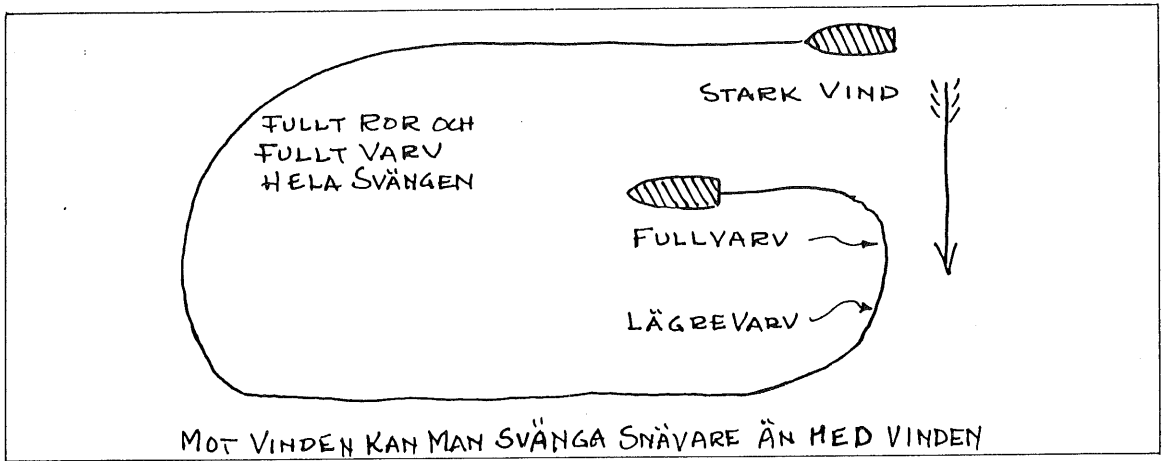


Fig. 10. Vindens inverkan vid gir.

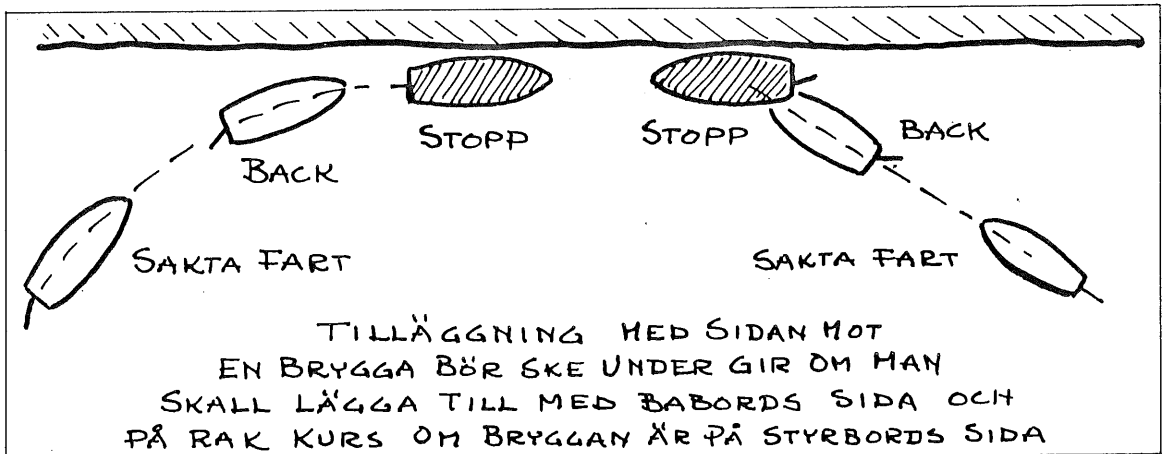


Fig. 11. Tillägning vid brygga. ga.

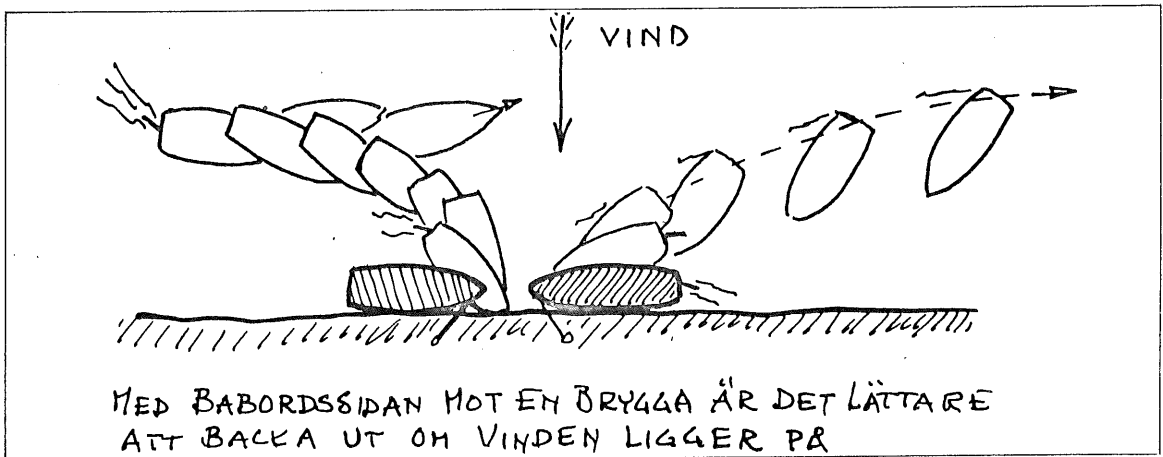


Fig. 12. Utbackning från brygga.

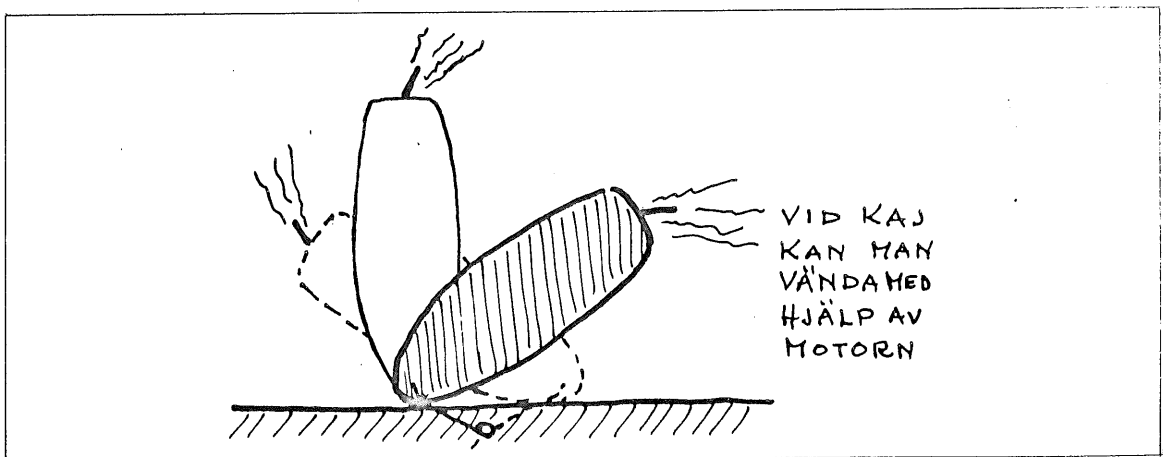


Fig. 13. Vändning vid kaj med hjälp av motor.

Första sjösättning

ALBIN 25 levereras i en transportvagg, som har följt båten under hela byggnadstiden. Båten är fäst i vaggan med två stag placerade midskepps på vardera sidan. Stagen har gängade ändrar med skarndäck och under vaggan.

Lyftanordning måste finnas tillgänglig för att lyfta båten ur vaggan.

Arbetsföljden vid sjösättningen är lämpligen följande:

1. Orientera Er i förväg om båtens förtöjningsplats efter sjösättning och kontrollera att erforderligt tågvirke, fendrar och ankare finns för båtens förtöjning och ankering.
2. Lossa fäststagens muttrar vid däckets så att stagen glider ner och båten är frigjord från vaggan.
3. Lägg lyftstroppar kring båten omedelbart framför och bakom vaggan. Stropparna hakas på kranens lyftkrok. När stropparna sträcks skall deras läge justeras så att de ej ligger över några skarpa kanter. Stropparna skall vara felfria och ha tillräcklig styrka.
4. Kontrollera: att ev. dyvika (bottenpluggen) är tillskruvad,
att bottenkranen för motorns kylvattenintag är öppen,
att de två avtappningskranarna för kylvatten (på motorns babordsida) är stängda.
5. Stäng bordförskruvningarnas kranar för avloppen från toalett, tvättställ och diskho så att eventuell läckrisk elimineras under sjösättningen (öppnas en i taget för kontroll efter det båten kommit i sjön).
6. Kontrollera om vatten finns i kölskärpen (kontrollera under samtliga durkar). Skulle så vara fallet öppnas kranen till motorns automatiska läns-pump, vilken då pumpar läns sedan motorn startats. (Denna kran skall hållas stängd, då läns-pumpen ej behöver användas).
7. Lyft båten så att den kommer väl fri från vaggan.
8. De omålade partier som legat an mot vaggan stryks med bottenfärg som med-sänts för detta ändamål. Bottenfärgens giftverkan aktiveras först vid sjösättning.
9. Lyft och sjösätt båten.
10. Koppla loss lyftstropparna på båtens ena sida och låt kranen lyfta upp dem på kajen.

Motorn är provkörd före leverans och bränsletanken innehåller bränsle för ca en timmes gång. För säkerhets skull bör man dock före motorstart kontrollera syranivån i batterier och motorns oljenivå — förutom kontrollerna enl. p. 4 ovan. Fyll ytterligare bränsle. Följ motorinstruktionen när motorn skall startas m.m.

Motorinstallation och motorns skötsel

ALBIN AD-21 har ett enda gemensamt oljepåfyllningsställe beläget på ventilkåpan. Oljepåfyllningsstuds och oljemätsticka är lätt åtkomliga genom den runda inspektionssluckan på motorhuven (fig. 14). Motor, backslag, reduktionsväxel och insprutningspump trycksmörjs från motorns smörjsystem. Vid oljebyte kan 3—3,5 liter fyllas. Kontrollera på oljemätstickan att olja ej fylls över max-märket.

Oljebyte skall ske var 100:e gångtimma eller vid kortare körtid under säsongen en gång per säsong. Första oljebyte skall dock utföras efter 25 gångtimmar (inkörningsperiod). Töm oljan vid varm motor med hjälp av den oljeläns-pump, som finns i motorns verktygssats. Filterinsatsen i oljefiltret skall bytas var 300:e gångtimma eller en gång per säsong samtidigt som oljebyte sker.

Motorn är sjövattnenkyld. Kylvattenpumpen är i ett pumphus sammanbyggd med den automatiska läns-pumpen. Båda pumparna är av gummiimpellertyp och lagringarna är vattensmorda.

Motorns arbetstemperatur är termostaterad. Rätt kylvattentemperatur är 70—85°C. Backslaget är av s.k. fjäderbandstyp, vilket

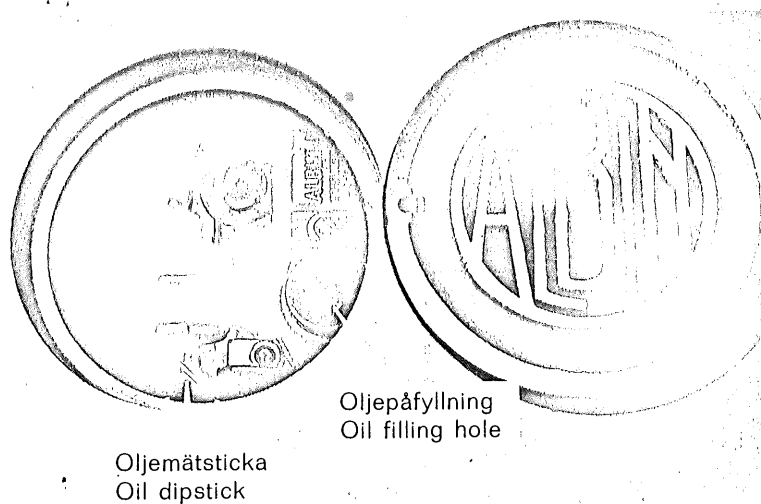


Fig. 14. Motorhuvens inspektionsslucka med oljepåfyllning och oljemätsticka.

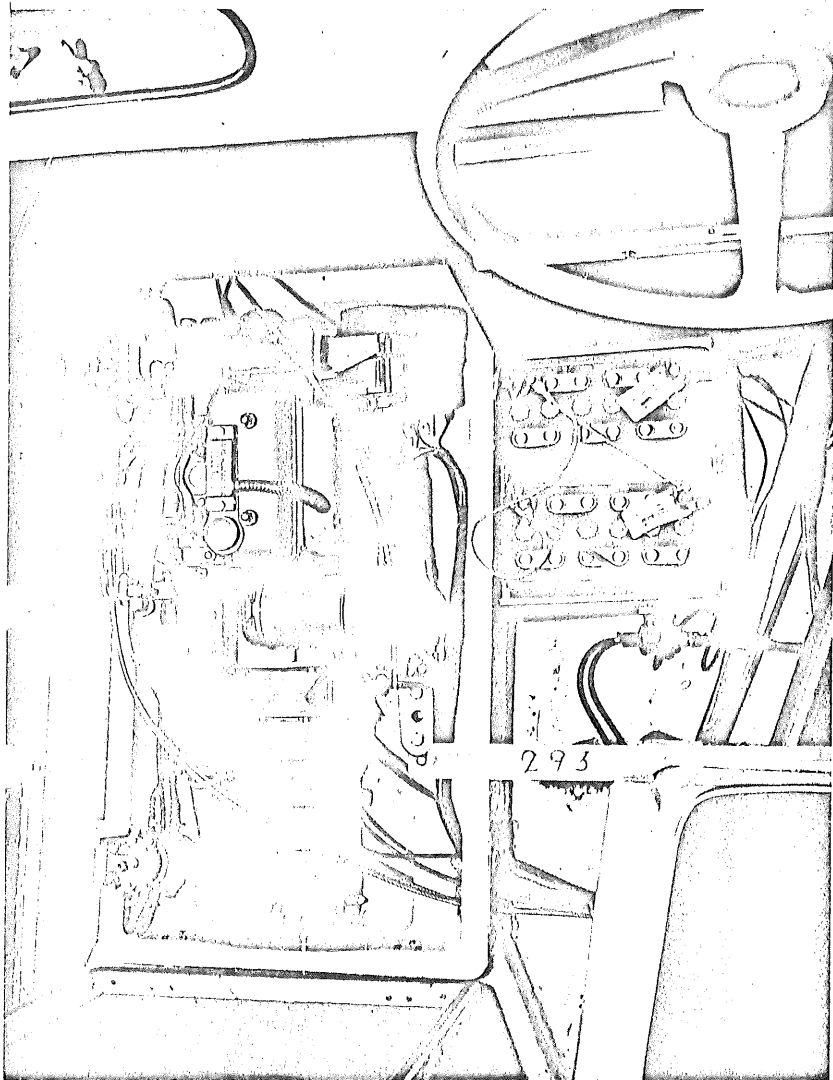


Fig. 15. Motorinstallation och batterier.

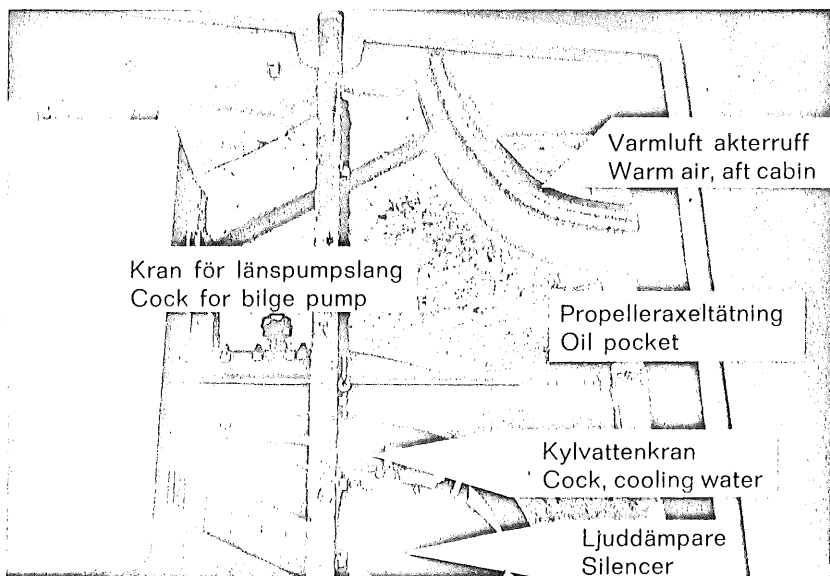


Fig. 16. Propelleraxeltätning, kylvattenintagets bottenkran och kran på läns-pumpens sugledning.

innebär att det är självjusterande. I friläge är backslaget helt frilagt så att propelleraxeln står stilla. Vid manövrering slirar man således ej med backslaget.

Åtgärder före första start

Innan motorn första gången startas efter båtsens sjösättning skall följande åtgärder vidtas:

1. Lossa förarsätet och lyft bort det. Lyft bort sittbrunnsturkarna samt durken över batterilådan (under förarplatsen). Lossa motorhuvens spännen och fäll huvan akteröver (fig. 15).
2. Kontrollera elektrolytnivån i batterierna. Elektrolyten skall stå cirka 10 mm över plattorna. Påfyll destillerat vatten om nivån är för låg.
3. Kontrollera att batterikablarna är anslutna.
4. Motorn är fylld med olja vid leverans. Kontrollera på oljemätstickan att oljenivån ligger mellan stickans båda märken, ej lägre än undre märket eller högre än övre märket.
5. Kontrollera att kylvattenintagets bottenkran är öppen — viktigt (fig. 16).
6. Öppna bottenkruven på bränsleledningens vattenavskiljare och tappa ur ev. kondensvatten.
7. Vid leverans är ca 15 liter s.k. konserveringsbränsle påfyllt i bränsletanken. Innan motorn startas bör tanken fyllas helt med vanlig bildieselolja.
8. Vid provkörning före leverans är bränslesystemet urluftat, men en urluftning före första start rekommenderas dock. Det är viktigt att behärska förfarandet för urluftning, om man råkar få luft i bränslesystemet under gång. Detta kan inträffa vid låg bränslenivå och kraftig rullning. Man bör av detta skäl ej ha mindre bränslemängd i tanken än 10—15 liter. Urluftningen utförs på följande sätt (fig. 17):

Pumpa först fram bränsle med matarpumpens handpumpordning. Pumpa ihärdigt och låt hävarmens rörelser ske på hela handpumpens slaglängd. Minst 30 vertikala slag med hävarmen är nödvändigt. Lossa nippelbulten på bränslefiltrets returledning till tanken. Pumpa med handpumpen tills luftfritt bränsle strömmar fram. Dra fast nippelbulten. Öppna därefter den främre luftningskruven på insprutningspumpen, pumpa ytterligare på handpumpen tills luftfritt bränsle strömmar fram och dra åt luftningskruven.

9. Skruva bort proppen på propelleraxelns packbox (fig. 16, 18) och kontrollera att där är nästan fullt med fett. Fyll på fett om erforderligt. Lämpligt fett är ett halvflytande sådant med filmförstärkande tillsats under beteckningen "outboard grease". Fettet pressas direkt ur tuben in i hålet tills att packboxens oljeficka är så gott som full. Använd ej för högt tryck. Tryckspruta får under inga för-

hållanden användas. Risk föreligger i så fall att trycka ut packboxens främre tätningssring. Om oljefickan är alltför fylld med fett kan även nedskruvning av proppen medföra risk för att tätningssringen trycks ut.

10. Återställ durkar, motorhuv, förarsäte och sittbrunnsmatta. Motorn är nu klar för start.

Anm. Vid rutinmässig olje- resp. batterikontroll behöver ej sittbrunnsturkar och förarsäte lyftas bort och ej heller motorhuvens fjällas upp. För samtliga ovan angivna åtgärder före första start är detta dock erforderligt.

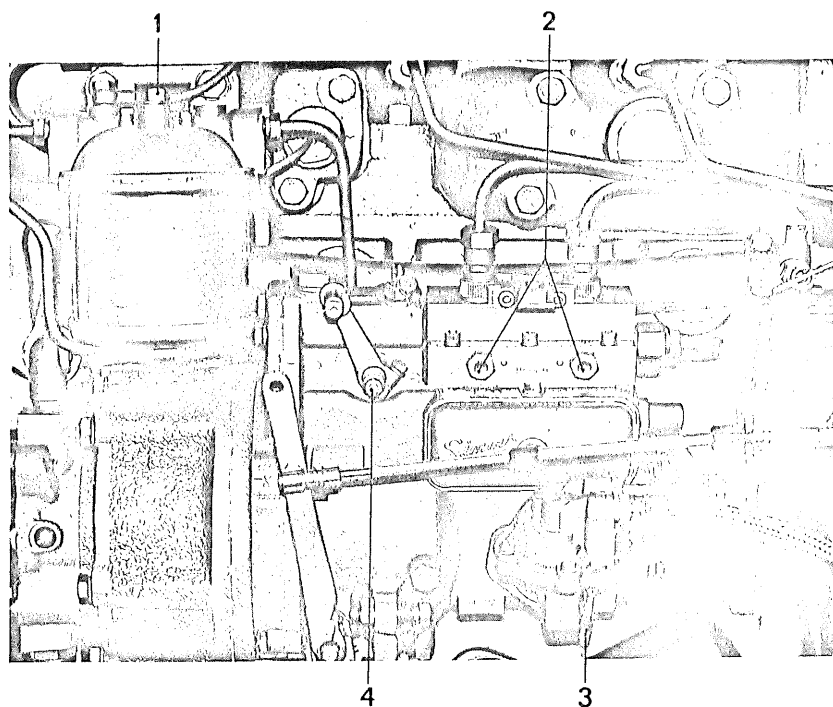


Fig. 17. Insprutningspump med luftningsskruvar, matarpump och bränslefilter.

1. Avluftningsskruv för bränslefilter
2. Avluftningsskruvar
3. Handpump
4. Kallstartanordning

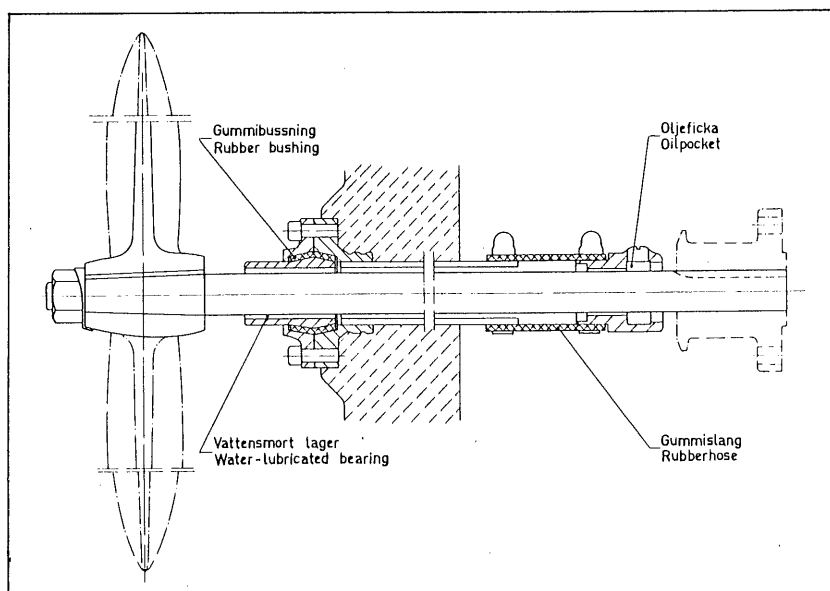


Fig. 18. Propelleraxel med lager och tätningar.

Start

1. Kontrollera att kylvattenintagets bottenkran är öppen.
2. Kontrollera att stoppreglaget är intryckt (fig. 19).
3. Tryck in frikopplingsspärren (fig. 19) och för manöverspaken framåt till startläge (läge 7 i fig. 21).
4. Sätt i startnyckeln och vrid den ett steg medurs (till läge 1 i fig. 22).
5. Kontrollera att gula kontrollampen för oljetryck och röda kontrollampen för laddning lyser (fig. 20).

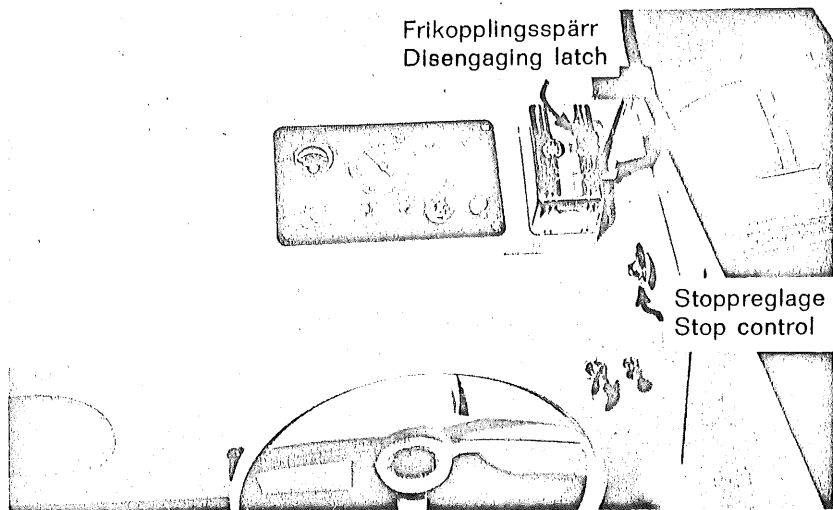


Fig. 19. Manöverplats med instrumenttavla, enspaksreglage och ratt.

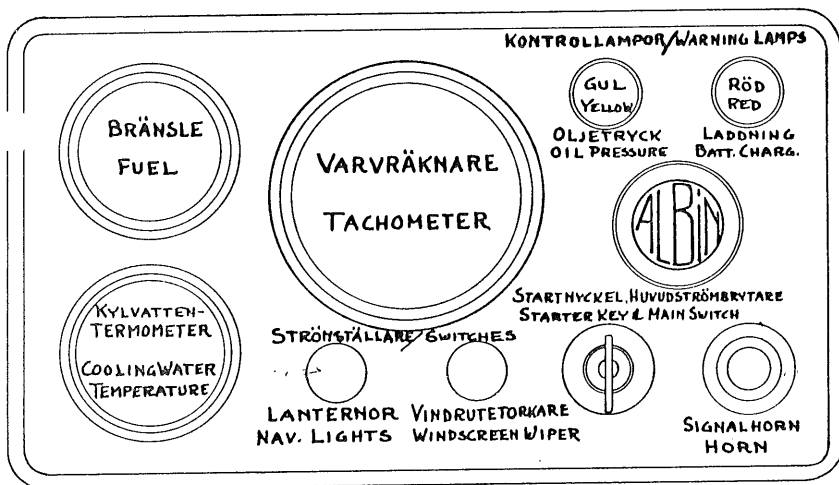


Fig. 20. Instrumenttavla.

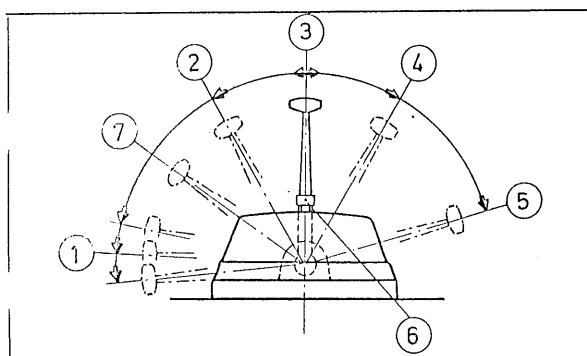


Fig. 21. Enspaksreglagets lägen.

- 1. Framåt — max. varvtal
- 2. Framåt — tomgång
- 3. Friläge
- 4. Back — tomgång
- 5. Back — max. varvtal
- 6. Frikopplings spärr
- 7. Startläge

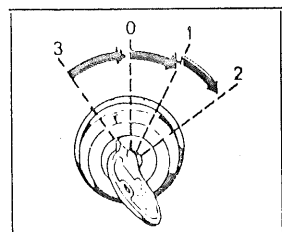


Fig. 22. Startnyckelns lägen.

- 0. Neutralläge
- 1. Körläge
- 2. Startläge (inkoppl. av startmot.)
- 3. "Radioläge"

6. Tryck in startnyckeln och vrid den medurs till läge 2 i fig. 22. Startmotorn inkopplas då. Håll nyckeln kvar för hand i detta läge tills motorn gått igång. Släpp sedan nyckeln, som då återgår till körläge (läge 1 i fig. 22).
7. För tillbaka manöverspaken till neutralläge när motorn går rent (läge 3 i fig. 21).
8. Kontrollera att gula kontrollampen för oljetryck och röda kontrollampen för laddning slocknar så snart motorn startat.
9. Kontrollera att kylvatten kommer ut genom avgasröret.

OBSERVERA! Startlåset är samtidigt huvudströmbrytare för motorns elektriska system. Genom att motorn är utrustad med växelströmgenerator får inte startnyckeln vridas av till neutralläge (0 i fig. 22) under det att motorn är igång. Detta kan skada likriktardioderna. Analogt med detta bör påpekas att batterikablar ej får skruvas loss från ett batteri för att anslutas till ett annat batteri under det att motorn är igång.

Anm. Om motorn visar sig svår att starta vid kallare väderlek skall man trycka in kallstartknappen på insprutningspumpen för extra startbränsle. Knappen skall tryckas in först efter det att manöverspaken har förts fram till startläge (punkt 3 ovan). Knappens placering framgår av fig. 17. Den går med viss svårighet att komma åt genom motorhuvens runda inspektionslucka. När motorn startat återgår knappen automatiskt till normalläge. Om man använder en sprayflaska med startvätska ("Startgas", kan köpas i de flesta bensinstationer) kan man slippa att använda kallstartknappen. Öppna motorhuvens inspektionslucka och spraya med vänster hand ner i öppningen (mot luftfiltret) samtidigt som startnyckeln med höger hand vrids till startläge. Det brukar ge en mycket snabb motorstart.

Manövrering

Fjäderbandsbackslaget fordrar endast små manöverkrafter, vilket möjliggör att all manövrering — såväl motorvarvtal som propellerns in- och urkoppling för fram och back — kan utföras med ett enspaksreglage.

OBSERVERA! Backslaget är av sådan konstruktion att slirning i respektive läge är omöjlig. All manövrering skall därför ske med distinkta rörelser från neutralläge till respektive lägen för fram och back. Mellanlägen mellan de distinkta lägena 2, 3 och 4 kan skada backslaget.

När enspaksreglaget står i neutralläge (läge 3 i fig. 21) är propellern urkopplad och motorn arbetar på tomgångsvarv (cirka 650 r/m). När spaken förs framåt till det distinkta läget 2 för fart framåt (tomgång) kopplas propellern in. När spaken förs bakåt till det distinkta läget 4 för fart back (tomgång) inkopplas propellern med omvänd rotationsriktning.

För varvtalsökning förs spaken vidare framåt respektive bakåt, varvid motorns och propellerns varvtal ökar. Förbi läge 2 resp. 4 har enspaksreglaget ej några distinkta lägen.

Motorn tål att köras på max. varvtal (2300—2400 r/m) under längre perioder, men ur bränsleförbrukningssynpunkt är ett marschvarvtal på ca 2000 r/m att rekommendera. Batteriladdning under kortare tid (30 min.) kan ske med motorn gående på tomgång och enspaksreglaget i neutralläge (propellern urkopplad). Laddning under längre tid, exempelvis under flera timmar, skall ske med propellern inkopplad för gång framåt.

Motorn får således inte köras med urkopplad propeller (frikopplingsspärren intryckt) några längre stunder på högre varv än tomgångsvarv.

Körning

Tag för vana under körning att regelbundet kontrollera

- a t t kylvattentemperaturen är 70—85°C;
- a t t den gula kontrollampan för oljetryck är släckt;
- a t t den röda kontrollampan för laddning är släckt;
- a t t tillräcklig mängd bränsle finns;
- a t t oljenivån är den rätta (mellan oljemätstickans streck). Oljekontrollen skall utföras sedan motorn varit stoppad i minst 30 minuter så att oljan hunnit rinna åter till oljesumpen. Om olja fylls på till för hög nivå kan följden bli att olja trycks ut genom bakre vevaxeltätningen och kastas runt i svänghjulsåpan;
- a t t bottenkranen för ledningen till motorns automatiska länsypump hålls stängd utom då länsypumpning behöver företas (fig. 16). Om länsypumpens backventil (kulventil på sugledningen vid inloppet till pumpen) inte skulle stänga fullständigt (t.ex. p.g.a. smutspartiklar) kan risk för förfyllning av båten uppstå genom den förbindelsekanal som finns mellan kylvattenpump och länsypump (avsedd för länsypumpens vattensmörjning). Kylvattenintaget ligger högre än länsypumpens sugsil och hävertverkan kan uppstå. Dessutom åstadkommer länsypumpen vid sugsilen ett biljud i båten då det inte finns något slagvatten i kölskarpen;
- a t t elektrolytnivån i batterierna är den rätta (cirka 10 mm över plattorna);
- a t t eventuellt vatten uppsamlat i bränsleledningens vattenavskiljare blir avtappat genom att öppna bottenkruven.

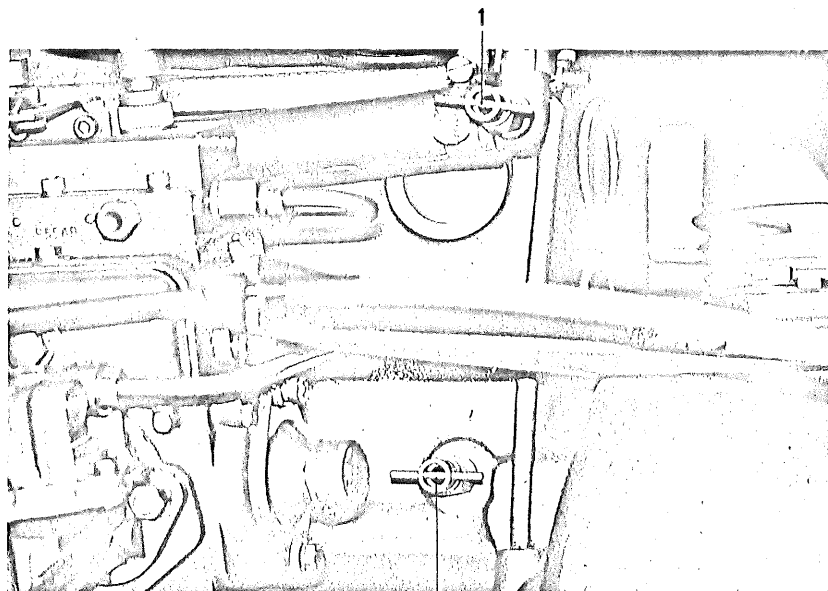


Fig. 23. Avtappningskranar för kylvatten.

1. Kran för avgasrör
2. Kran för motorblock

Stopp

1. Ställ manöverspaken i neutralläge.
2. Dra ut stoppreglaget. Så snart motorn stannat tryck in stoppreglaget igen. Gör detta till en vana. Härigenom löper man inte risken att förbruka onödig startström genom att vid nästa start försöka starta motorn med utdraget stoppreglage.
3. Vrid startnyckeln tillbaka från körläget (1) till neutralläget (0) och ta ur nyckeln.

Åtgärder vid frostfara

Vid kall väderlek vår och höst då fara för minusgrader föreligger bör följande åtgärder vidtagas:

1. Sedan motorn stoppats stängs kylvattenintagets bottenkran (fig. 16).
2. Avtappningskranarna för kylvatten på motorblock och avgasrör öppnas (fig. 23).
3. Sedan vattnet slutat att rinna startas motorn och körs under en minuts tid. Ej längre (pumpimpellrarna kan ta skada), men en minuts körtid behövs, varunder motorn kortvarigt (20—30 sek.) rusas upp till cirka 1500 r/m, så att allt vatten blåses ur avgassystemet.

Konservering av motorn för vinterförvaring

Följande åtgärder bör vidtas:

1. I bränsletanken påfylls s.k. konserveringsolja (t.ex. Esso Rust Ban 623, Albin Motor det.-nr 3876552, enlitersförpackning) till en utblandning av cirka 5%. Lämplig kvarvarande bränslemängd i tanken är cirka 10 liter varvid en halv liter konserveringsolja hålls i.
2. Motorn körs i minst en timma. Medan den är varm bör oljebyte ske.
3. Stäng kylvattenintagets bottenkran och öppna avtappningskranarna för kylvatten på motorblock och avgasrör.
4. Sedan vattnet slutat att rinna startas motorn och körs under en minut med kortvarig rusning till cirka 1500 r/m.
5. Batterierna skall tas ur och förvaras laddade i uppvärmt utrymme.

Åtgärder före första start nästa säsong

1. Montera batterierna — de bör vara laddade och kontrollerade.
2. Byt olje- och bränslefilter. Kontrollera att inget vatten finns i eller kommer i vattenavskiljaren.
3. Fyll bränsletanken.
4. Lufta bränslesystemet.
5. Kontrollera att kylvattenintagets bottenkran är öppen.
6. Fyll fett i propelleraxelns packbox.

Inredning och utrustning

Fernissa, lim, tätning m m

Träinredningen består huvudsakligen av konsthartslimmad båtplywood med ytterskikt av sapelimahogny och mellanskikt av gaboon. Ytbehandlingen stoppar normalt ett flertal år. Underhållsbehandling med möbelpolish kan hålla ytorna snygga längre. Så småningom behövs dock troligen en ny ytbehandling. De fernissade ytorna kan behandlas med valfri alkyd- eller polyuretanbaserad fernissa enligt färgbakantens anvisningar. Fernissade ytor kan bättras med t.ex. Beckers Ferbonyl NM 141, sidenmatt. Övriga ytor kan målas med valfria båtfärger. TEAK (handräcken m m) skall oljas flera gånger per säsong. Vid behov slipar man med sandpapper eller sicklar. Använd speciell "teakolja" t.ex. Westcoast) eller rå linolja utspädd med ca $\frac{1}{3}$ lacknafta, som kan penslas på eller gnidas in. Torka av överskott och spill med en trasa fuktad med lacknafta.

Vill man fästa krokar eller andra detaljer i båten kan det ske med skruv och/eller lim. I alla trädetaljer kan man skruva — borra lagom stora hål först. Ej påkända detaljer kan skruvas till plastyor med rostfria plåtskruv — där är riktig förborring ännu viktigare. Lite epoxilim på gångorna kan ge stor hållfasthet. Epoxilim (t.ex. ARALDIT) är så starkt att man t.o.m. kan limma fast metallbeslag på plastytorna —

fäster dock ej på termoplast. Påkända detaljer och beslag bör dock fästas med genomgående bultar. Sandwichdäcket tål trycket från sådana bultar endast där det finns träfyllning eller glimmerfyllning. Om man måste använda genomgående bultar på andra ställen måste DIVINYCELLEN kratsas ur runt hålet och mellanrummet fyllas med polyester och glasfiber eller polyesterkitt så att man får en tryckhållfast hylsa runt bulten. Under muttrarna och brickorna på baksidan bör läggas en träbit för att fördela trycket. Alla genomgående bultar och skruv ger läckor om man ej tätar under skallar eller beslag med gummipackning eller elastiskt kitt. Plasten sväller inte av fukt, så en läcka är inte självtätande som på en träbåt.

"Tapeter" av vävburen plast/skumplast kan limmas med kontaktlim. Självhäftande material fordrar en helt slät yta. Glasfiberlaminatets insida har ej den släthet som fordras för god vidhäftning.

Båtens bomullsgardiner kan tvättas i maskin ("fintvätt") och mattorna kan skumtvättas. Dynornas överdrag av syntetiskt material kan tas av och kemptvättas, men det är mycket arbete för en ovan att sätta på överdragen snyggt. Man kan även skumtvätta med överdragen sittande kvar på dynorna. Vissa tvättmedel har dock i några fall gett en tendens till färgfällning, så man bör lämpligen pröva sig fram.

VVS

Färskvatten

Vattentanken rymmer 65 liter. Påfyllningen är på fördäck. Vattennivån i plasttanken kan man se genom den vertikala öppningen i skottet akterom tanken. Parallellt med påfyllningsslangen är dragen en tunnare urluftnings slang, som mynnar tätt under däck. Om man skulle fylla ända upp till däckets översida kommer en liten "skvätt", motsvarande däckets tjocklek, att rinna ut i båten. "Skvätten" rinner ner till båtens djupaste del utan att göra någon skada och kan torkas upp. Fyller man så högt kan vatten också rinna ut genom pumparna om plastpluggar ej sitter i kranarna. Detta kan man utnyttja om man vill spola igenom tank och slangar — öppna kranen över diskhon och fyll med slang på däck. Tanken har också "handlucka" så att man kan inspektera och göra den ren invändigt.

Den förliga fotpumpen vid pentryt ger färskvatten och den aktra sjövattnet. Fotpumpen i toaletterummet är kopplad till tanken och ger färskvatten.

Bordförskruvningar och slangklämmor

Alla bordförskruvningar under vattenlinjen — in- och utlopp WC, avlopp diskho, in- tag sjövattnet till pentry och kylvattnet motor — har avstängningskranar för att undvika risk för förfyllning om något rör eller någon slang skulle skadas. Bordförskruvningarna för avgasrör och ev. värmeanläggning har ej avstängningsventiler, men dessa kan man nå från däck och täta vid behov.

Alla slanganslutningar bör kontrolleras så att någon läcka inte finns. Vid behov får slangklämmor dras efter.

Ventilation och värme

Ventilationssystemet i ALBIN 25 har konstruerats med vetenskaplig grundlighet av förre generaldirektören för FOA, Hugo Larsson. Det torde vara det enda system, som utan el-fläktar alltid ger en välventilerad och torr båt — heta sommar dagar även svalare än ytterluften. Systemets vetenskapliga bakgrund och uppbyggnad i praktiken är beskriven i PA KRYSS 1967 nr 3—6.

Det bygger på att all friskluft tas in långt nere i sittbrunnen (ruffluckorna skall vara stängda), leds ner utefter bordläggningen ("kalla väggen") och avfuktas (fuktighet kondenserar) och sedan leds ut i ruffarna. Kondensvattnet rinner ner i kölsvinet. Se fig. 24.

"Använd" luft evakueras genom tre Elektroluxventiler — ursprungligen konstruerad och utprovad av Hugo Larsson för hans VEGA. Dessa ventiler suger ut luft så fort det blåser något — oavsett vindriktningen. Vid en vindstyrka på 4 m/sek. kan en ventil suga 10—15 m³ luft per timme. Luftgenomströmningen kan regleras eller stängas med en ratt (dock ej toalettventilen). Styrbords förliga ventil suger ut luften från toaletterummet genom en kanal inne i däck. En stängd, stillaliggande ALBIN 25 kan en het sommar dag ha 5° lägre temperatur inombords. Utan detta ventilationssystem skulle båten kännas som en ugn.

Däcket har god värmeisolation genom sin sandwichkonstruktion och skrovets insidor är isolerade med en "tapet" av vävburen plast och 8 mm skumplast. På grund härav och genom det genomtänkta ventilationssystemet slipper man fukt och kondens under normala förhållanden.

Om ventilationssystemet kompletteras med en EBERSPÄCHER båtvärmare (som drivs med dieselolja) kan man även under svåra temperaturförhållanden hålla båten varm och torr inombords. ALBIN 25 är förberedd för en sådan installation.

Värmeanläggningens principiella funktion framgår av fig. 24. I värmarens helt slutna brännkammare förbränns dieselolja, som pumpas från ordinarie tank med en speciell el-pump. För förbränningen erforderlig luft tas utifrån direkt genom bordläggningen (på senare installationer) och förbränningsgaserna leds ut genom ett avgasrör över intaget för förbränningsluft (fig. 25). Detta gör att förbränningsförhållandena blir säkrare om vinden ligger på mot avgasöppningen (samma övertryck vid insug och utblåsning). En fläkt i värmaren suger friskluft från utrymmet med "kalla väggen". Friskluften värms upp när den under övertryck passerar runt brännkammaren. Den värmda luften leds genom en slang till ett fördelningsspjäll på toaletterummets aktra skott och vidare till utblåsningsöppningar i för- och akterruff. Direkt på spjället kan man reglera hur stor del av varmluften som skall ledas till respektive utblåsningsställe.

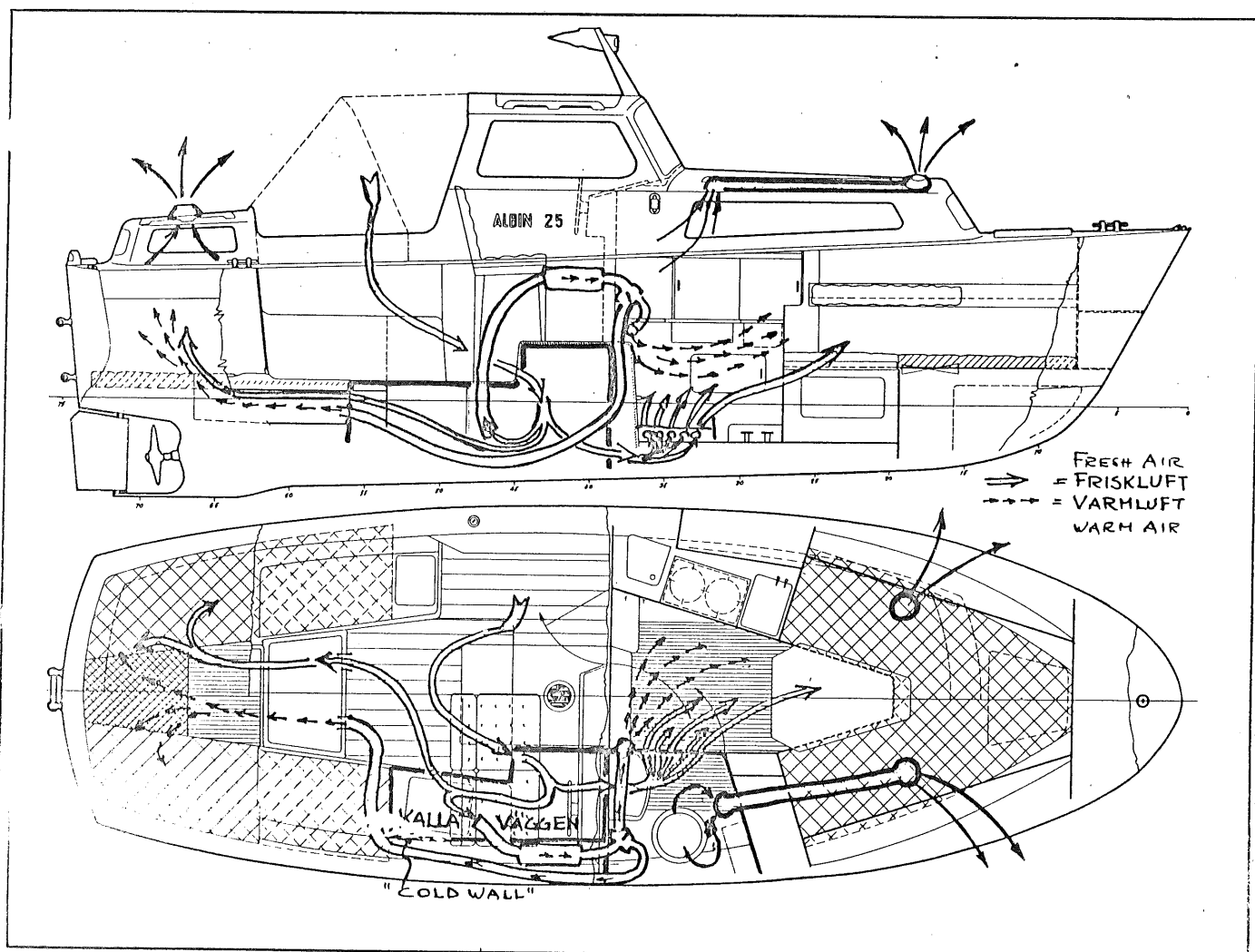


Fig. 24. Ventilations- och värmesystemets princip.

Aggregatet startas med en strömbrytare på skottet för om toaletten. Intill denna sitter en termostat, på vilken man kan ställa in önskad temperatur i förruffen (temperaturen i akterruffen beror på hur man ställt in fördelningsspjället). Kontrollera att termostaten är inställd för önskad temperatur. För att hålla innetemperaturen 10—15° högre än yttertemperaturen håller termostaten normalt igång värmaren ca 25% av tiden (ca 15 min. var timme). Vid kontinuerlig drift är bränsleåtgången ca 0,3 l/tim. — med termostatreglering ca 0,1 l/tim. Vid start drar värmaren ca 18 amp. tändström under 30 sek. Driftströmmen är ca 3,5 amp. Fläkten fortsätter en stund för att kyla brännaren sedan denna stoppats. Med ett fulladdat batteri (57 Ah) bör värmaren

kunna köras ett par nätter innan man behöver ladda igen. Värmeslangarna i toalett-
rummet blir ganska varma och kan behöva isoleras så att ömtåliga tyger ej skadas
om man vill torka våta plagg. Kontrollera att fendorar och intilliggande båtar ej skadas
eller störs av de varma avgaserna från värmaren. Ytterligare information för drift och
vård återfinnes i speciell instruktion.

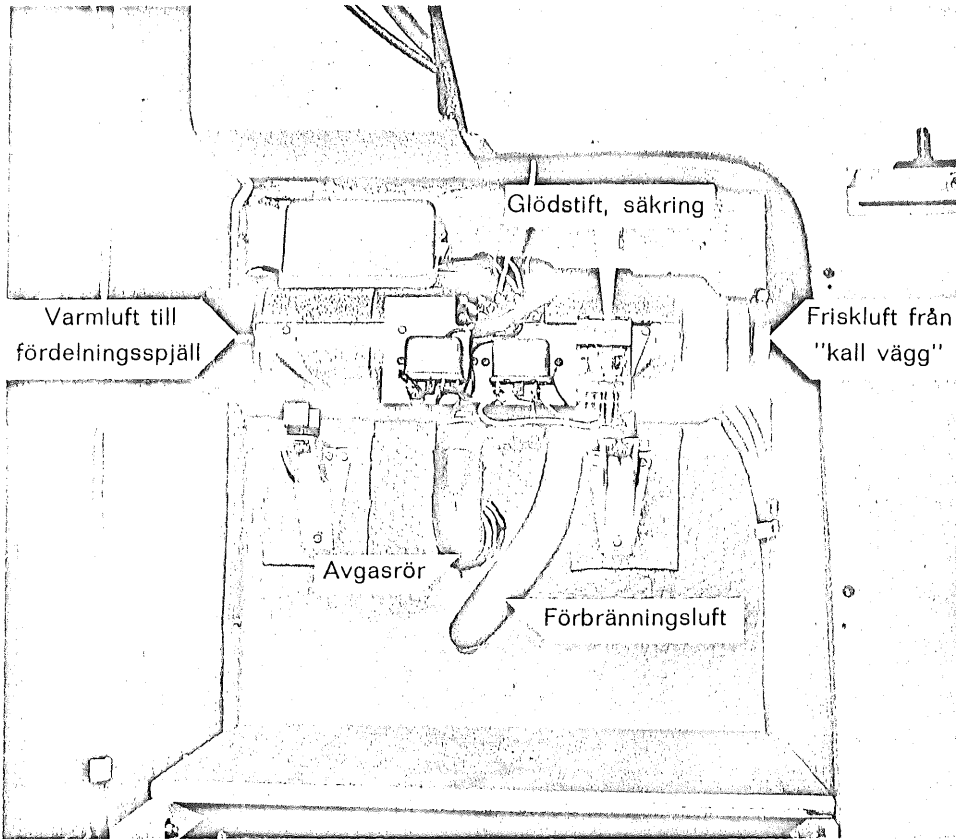


Fig. 25. Eberspächervärmare installerad i Albin 25.

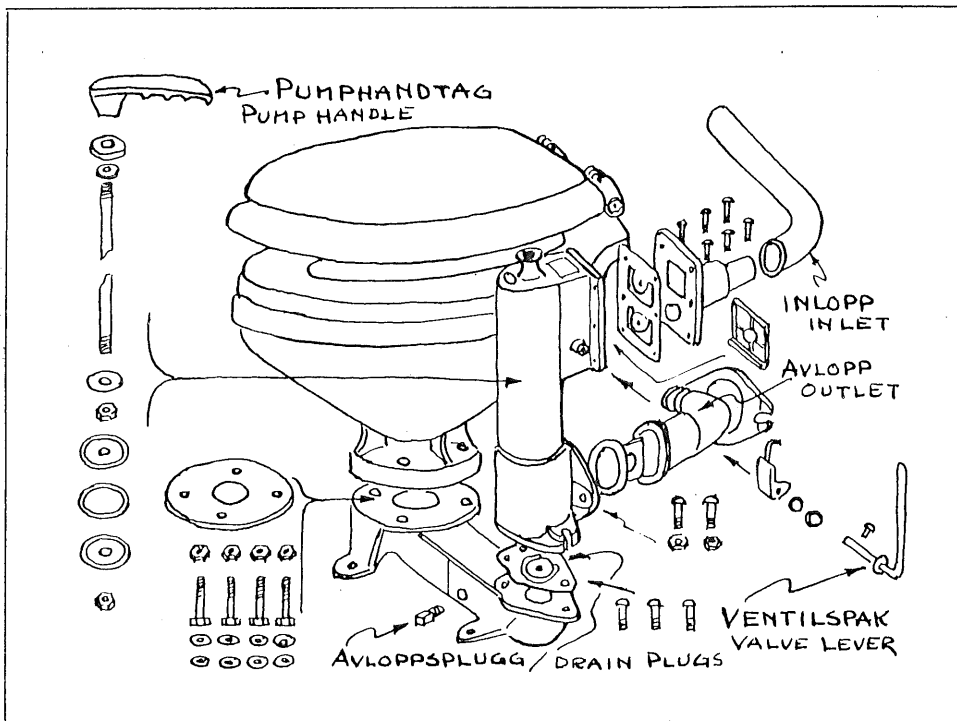


Fig. 26. Toalett, typ "Brydon Boy".

Toalett

Använd endast toalettpapper och sparsamt! Figur 26 visar en sprängskiss på toalett typ "Brydon Boy".

Urpumpning av toaletten sker på följande sätt:

1. Öppna båda bordgenomföringarnas ventiler (inlopp och avlopp).
2. För den lilla ventilspaken till läge "Flush" (spola) och pumpa tills endast vatten är kvar. Pumpa rikligt!
3. För över ventilspaken till läge "Dry — Bowl" (torr skål) och pumpa torrt (pumpen går mycket tyngre). Vid behov torka rent med toalettpapper — växla mellan "flush" och "dry bowl".
4. Ventilspaken skall stå i läge "dry bowl" när toaletten ej används.
5. Vid kraftig sjögång eller när man lämnar båten bör in- och utloppsventilerna vid bordläggningen stängas.

Underhåll: Använd ej starka rengöringsmedel — kan skada slangar, gummipackningar och ventiler.

Vid vinteruppläggning skall en eller båda av de röda avloppspluggarna i underdelen lossas, så att inget vatten står kvar och fryser (tag några pumptag). Efter användning i saltvatten bör toaletten helst spolats igenom med färskvatten, så att den förblir funktionsduglig till nästa säsong. Givetvis skall toaletten göras ren.

Normal tillsyn under säsongen kan vara några droppar olja på pumpstången. Läckor kan uppträda vid slangklämmor och packningar, som kan behöva dras efter. Ev. kan någon packning behöva bytas.

Elektriskt system

Det elektriska systemet är på 12 volt och uppbyggt enligt kopplingsschema fig. 27 eller fig. 28 (båtar under 1971 års serie). I de senare båtarna regleras laddningen av de båda batterierna av en diod (när belysningsbatteriet är fulladdat börjar startbatteriet laddas). De första ALBIN 25 (1969) utrustades med enbart ett batteri. Kopplingsschema för dessa båtar medlevererades i särskild instruktion.

Några av de elektriska ledningarna är dragna i rör i däck. Separat eluttag för t.ex. rakapparat, dammsugare eller sladdlampa finns monterat i närheten av motorns instrumenttavla. Använd stickpropp som passar till detta uttag — felaktig propp kan orsaka kortslutning.

Signalhorn, vindrutetorkare, eluttag, lanternor och belysningslampor är säkrade med 8 amp. **säkringar**, längd 25 mm. (Bosch NSG $\frac{3}{4}$ Z). En extra säkring finns för anslutning av ytterligare utrustning, t.ex. kylskåp eller värmeanläggning. Säkringarna sitter i en dosa i centralen under instrumenttavlan på toalettrummetts aktra skott. I dosan finns en reservsäkring.

Glödlampor i lanternor och skottlampor: 12 volt, 10 watt rörlampor 44 mm långa (Osram 6411) — i taklampor: 12 volt, 15 watt globlampor, sockel BA 15d (Osram 7430) — för instrumentbelysning: varvräknare 12 volt, 4 watt (Osram 3893), övriga 12 volt, 2 watt (Osram 3898) — kontrollampor: 12 volt, 2 watt (Osram 3796). 10 watts lampor drar ca 0,85 amp. och 15 watts ca 1,25 amp.

Om någon lampa eller apparat ej fungerar när strömmen är tillslagen, undersök först säkringen. Är denna felfri är det endera fel på lampan eller kontaktfel. Är säkringen trasig, byt till ny. Skulle denna brinna av finns någon kortslutning på just den ledningen eller lampan. Skulle en speciell säkring brinna av ofta kan det bero på att någon extra apparat anslutits och att 8 amp. säkring ej tål nödvändig strömstyrka. Det finns inget hinder att öka till 15 à 25 amp. säkringar vid behov.

Vardera batteriets kapacitet är 57 Ah (amperetimmar). Vid tomgång laddar växelströmgeneratorn med ca 200 watt. Full laddningseffekt (490 watt) erhålls vid ett motorvarv på ca 2000 r/m. Generatorns laddningsrelä slår ifrån laddningsströmmen när batteriet är fulladdat. Batterierna mår bra av att laddas med låg laddningsströmstyrka, d.v.s. vid tomgång, då det kan ta 8—10 timmar att ladda nedgångna batterier. OBS att motorn får köras högst 30 min. på tomgång utan propeller inkopplad. Vid 2000 r/m behövs mindre än hälften av denna tid.

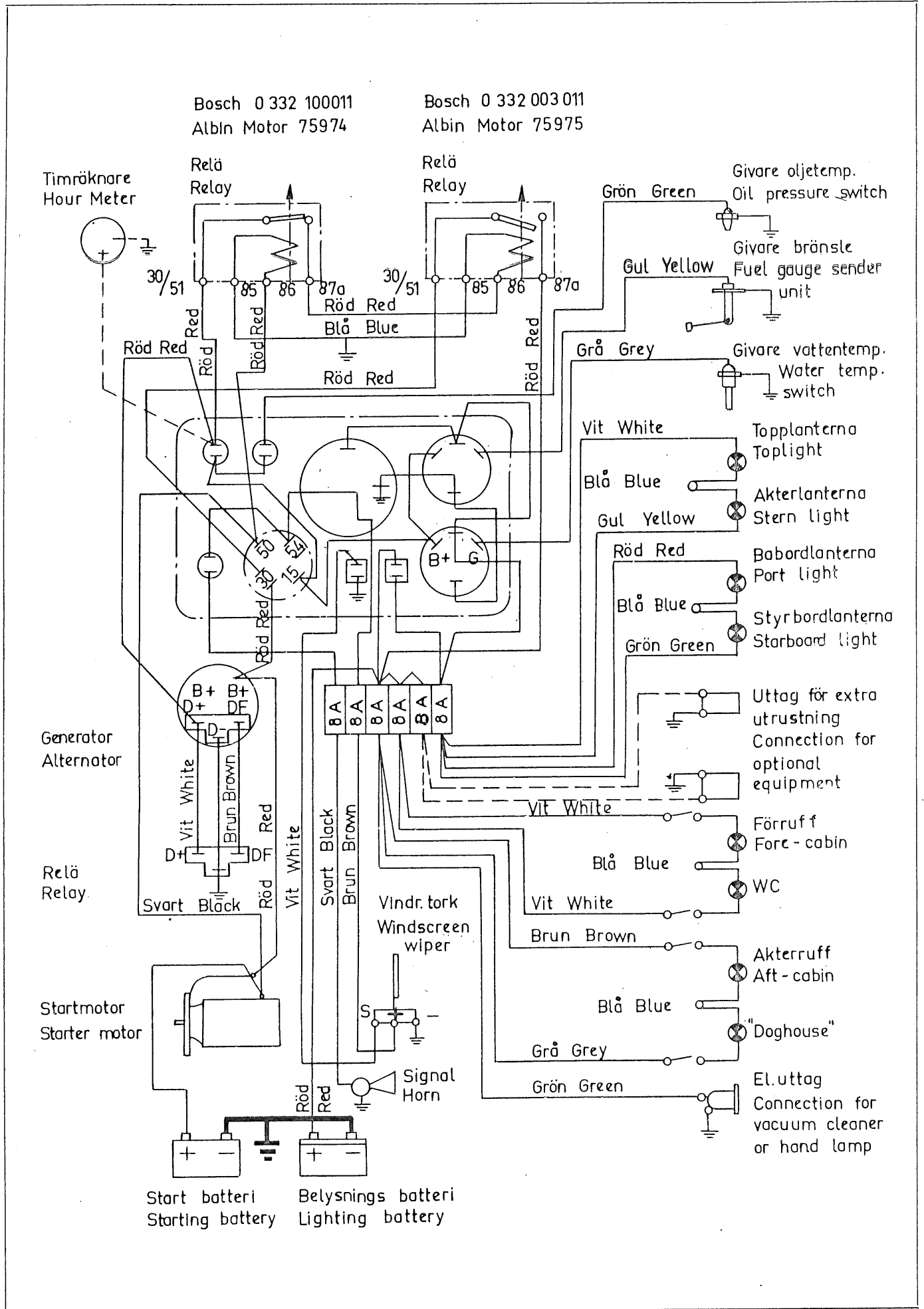


Fig. 27. Elektriskt kopplingschema för Albin 25 år 1970.

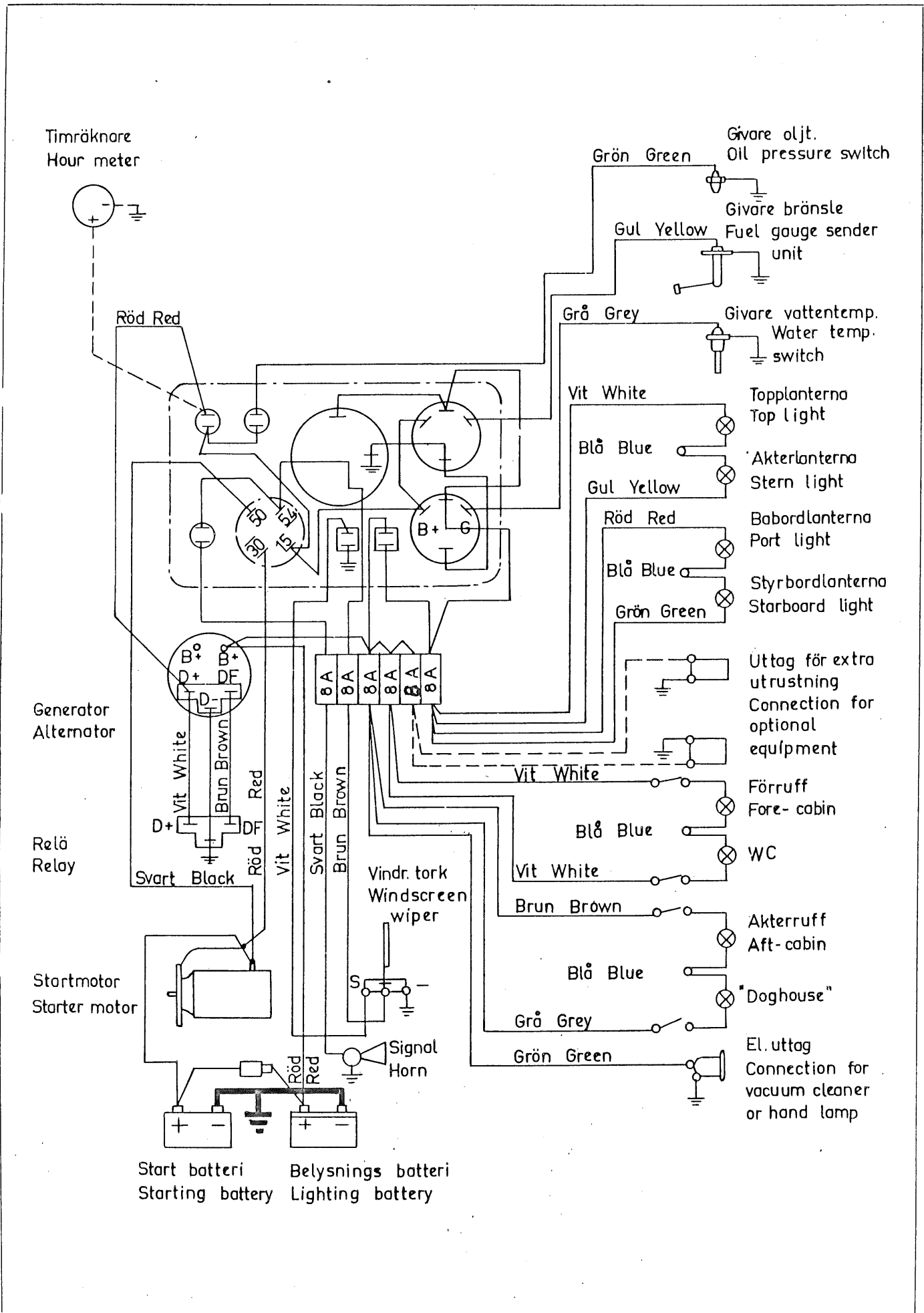


Fig. 28. Elektriskt kopplingschema för Albin 25 år 1971.

Kylskåp

Ett 42 lit. kylskåp kan installeras i stuvutrymmet på babordsidan i sittbrunnen (fig. 29). Det drar maximalt 55 watt (4,5 amp.) men vid normal användning kan man räkna med en medelströmstyrka på ca 2 amp. Det innebär att ett fulladdat batteri har kapacitet för drygt ett dygns drift av enbart kylskåp, sedan måste man köra motorn och ladda. Om man installerar kylskåp är det därför tillrådligt att komplettera med ytterligare ett batteri i reserv eller kopplat parallellt med belysningsbatteriet.

Kylskåpet kopplas till med en dragströmbrytare omedelbart akter om kylskåpet. En kontrollampa intill strömbrytaren lyser när strömmen är tillslagen. Vid tidigare installationer har strömbrytaren placerats vid förarplatsen och ingen kontrollampa anslutits.

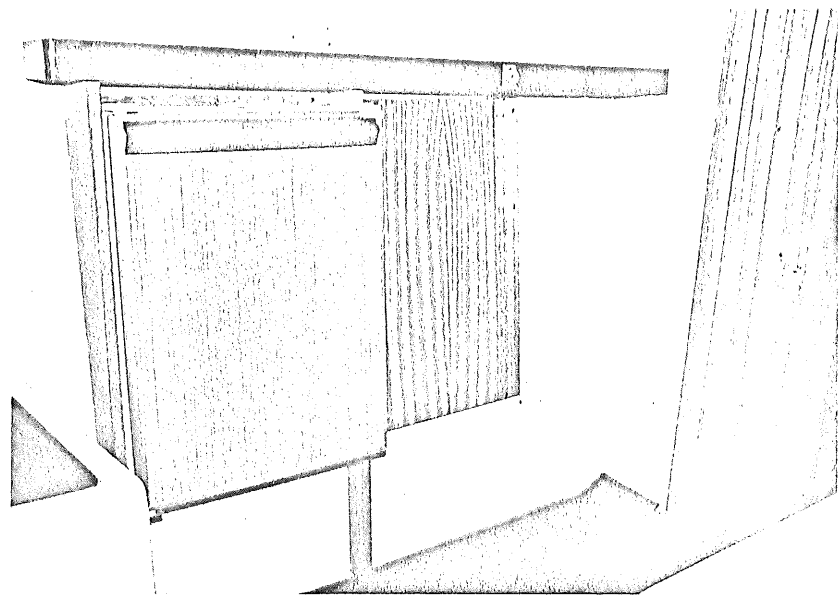


Fig. 29. Kylskåp installerat.

Kapell

Kapellen är tillverkade av syntetisk duk och impregnerade för att vara vattentäta, men tillåter fuktvandring. Detta är en stor fördel, ty därigenom slipper man kondens under uppfällt kapell.

Regnvåta kapell skall torkas i uppspängt läge. Som nya krymper de något och kan få dålig passning om de ej är spända i sin rätta form. Beslagna, fuktiga kapell kan mögla och duken tar skada.

Kapellduken bör borstas av då och då. Man tvättar bort salt, fågelsmuts m m med enbart rent vatten, och kapellen skall sedan torka i uppspängt läge. Tvätt- eller lösningsmedel tar bort impregneringen. Om man måste tvätta bort oljefläckar eller dyl. bör man använda tvåtvättmedel (ej trikloretylen, varnolen eller dyl.), men sedan måste duken impregneras igen. Man kan köpa impregneringsmedel för tältduk — i färg-handeln finns sådana på sprayflaskor.

Fastsättningssnören av nylonull på tidigare kapell kunde genom kapillärkraften suga vatten och ge irriterande dropp. Extra impregnering med tunn gummilösning eller paraffin kan avhjälpa detta.

Utrustning

ALBIN 25 levereras med en ganska fullständig utrustning, men viss ytterligare utrustning är nödvändig (t.ex. ankare med lina, fendrar, kök, kompass m m) där personliga önskemål om olika typer gör det olämpligt att inkludera dessa tillbehör som standard. Olika användning av båten och personlig smak påverkar dessutom vad man vill utrusta båten med ytterligare. Prislista från ALBIN MARIN AB över extra tillbehör ger en del tips bl.a. om utrustning som tagits fram speciellt för ALBIN 25. Följande förteckning över utrustning kan tjäna som ledning för vad man bör ha och för vad som kan vara önskvärt med hänsyn till båtens tänkta användning.

Extra utrustning

Sprit-, gasol- eller fotogenkök. Värmeanläggning. Kylskåp. Stäv- och akterräcke. Dammsugare — till god hjälp för att hålla mattorna rena. Avfallskorg. Tråd- eller plastkorg för avfallspåsar av plast rekommenderas. Kan monteras t.ex. på toaletten. Stäv-

stege. Kan monteras med plastclips under förarsätet. Campingbord för sittbrunnen. Kan förvaras bordvarts vid förarsätet, fastspänt med gummistroppar. Gummi- eller plastjolle. Kan förvaras fastsurrad tvärs över akterruffen. Dyna för att fylla ut vinkeln mellan förkojerna (över nedsänkt bord).

"Båtutrustning"

Ankare med lina. Ett 6—8 kg Danforth-ankare eller en 10 kg dragg med min. 30 m nylonlina (diameter 10 mm) kan anses som normal-ankare för ALBIN 25. En 3 meter kätting mellan ankare och lina förhindrar att linan skavs av mot botten och ökar ankarets hållkraft. För dålig hållbotten och storm behövs ett tyngre ankare. Lång, fjädrande lina gör att ankaret håller bättre.

Förtöjningsändar — minst 3 st. (se Förtöj rätt). Fendrar — 6 st. Reservdunkar med vatten och bränsle. Paddel. Plasthink och svamp. Stavlampan med batterier. Gummistroppar med kulor — är bra för fastsättning av utrustning.

Verktyg. Förutom den verktygssats som medföljer båten bör den utrustas med tratt för bränslepåfyllning, några skruvmejslar i varierande storlekar, 2 skiftnycklar, polygriptång, hammare, avbitartång och kniv m m.

Reservdelar. Albin Marin AB säljer en sats reservdelar — olje- och bränslefilter, kilrem, impeller, O-ringar, säkringar och lampor för ca 100 kr. En större sats finns för ungefär dubbla priset. Man bör dessutom ha med teflontätningstejp, isoleringsband, vattensäker tejp, 1 liter smörjolja, en tub outboardgrease för propelleraxellager och gärna också en påse med diverse skruv, muttrar, slangklämmor, rostfri låstråd, garn och snören m m.

Säkerhets- och nödutrustning

En, helst två eldsläckare. För båtförsäkring krävs att minst en godkänd (min. 2 kg = SIS-märkt) finns ombord — lätt tillgänglig. Flytvästar för varje person ombord. Livboj — kan fästas på akterruffen med gummistroppar — helst med självtändande ljus. Förbandslåda. Säkerhetsbälte med livlina — skall användas vid arbete på däck i hårt väder. Nödsignaler (minst 6 röda raketer). Mistlur — signaler kan också ges med det elektriska signalhornet. Radarreflektor. Kommunikationsradio.

Navigeringsutrustning

Kompassen bör vara en lugn och lätt avläsbar modell med inbyggd belysning som kan anslutas till båtens el-nät. Placering framför instrumentbrädan har stora fördelar — lätt installation, skyddad, lätt synlig — men har också nackdelen att sitta för nära vindrutetorkare och elektriska ledningar. Med en riktig deviation får man dock en väl användbar kompass, även om deviationen på vissa kurser kan gå upp till bortåt 10°. Sjökort, transportör (kurslinjal), passare. Distans- och fartlogg. Visade värden kan slå fel ganska mycket och en logg bör därför kontrolleras och kalibreras genom gång på kända sträckor. Transistorradio — för väderrapporter. Och mycket annat...

Plast och plastvård

Plastens fördelar

Glasfiberarmerad polyesterplast har mycket snabbt blivit det förhärskande materialet för skrov och däck i nöjesbåtar. Det beror bl.a. på följande faktorer:

1. Mera ekonomiskt för seriebyggen än andra nu använda material.
2. Stor hållfasthet — i förhållande till vikten nästan dubbelt så starkt som trä och stål.
3. Aldringsbeständighet — väsentligt högre än för trä och stål.
4. Låga underhållskostnader — obetydligt vårutrustningsarbete.
5. Lätt att reparera — se nedan.

Glasfiberlaminaten

ALBIN 25:s skrov och däck är tillverkade av glasfiberarmerad polyesterplast av högsta kvalitet. Laminatet görs transparent för effektivare kvalitetskontroll. Fyllmedel används ej. På ALBIN 25 kan detta konstateras på vissa ytor som ej är klädda eller har sandwichmaterial. Isoftalsyre-baserad gelcoat används.

Plastyornas skötsel

Glasfiberplastens ytor är lätta att sköta. Vanvård minskar visserligen inte hållfastheten, men utan skötsel kommer ytorna att bli fula och båten minska i värde. Vad som behövs är regelbunden rengöring, vaxning och polering.

Rengöring

Tvätta ytorna med vanliga syntetiska rengöringsmedel. Däcksmönstret kan skrubbas torrt med styv borste och t.ex. lite utströdd Fenom. Hårt smutsade ytor kan rengöras med något av de avfettningsmedel som rekommenderas för bilar eller med medel som t.ex. Helmsman Paint Cleaner, Casco Båttrent eller Alcro Båtcleaner. För rengöring kan även användas tvål, sprit, bensin, fotogen, lacknafta, thinner eller nedan nämnda "rubbing". Med försiktighet kan även aceton och koltetraklorid användas. Undvik att använda skurpulver eller andra repande medel, stark sodalösning, ammoniak, trikloretylen eller något okänt medel.

Fläckar, små repor och matta ytor kan ev. "rubbas" (poleras) för att återfå glansen. Använd t.ex. Interlux eller Skagerak båtrubbing eller vanlig ljus bilrubbing, t.ex. Err Bee 103, som säljs i bensinstationer m.m.

Vaxning och polering

En välpolerad yta skyddar gelcoaten (ytterskiktet), smutsas mindre lätt och höjer utseendet. Polering fördröjer den tidpunkt då man av utseendeskäl bör måla plastytorna.

För polering används bil- eller golvvax med Carnuba-vax på samma sätt som för bilpolering. Det finns även speciella båtpreparat, t.ex. Casco eller Interlux båtpolish. Polish innehåller som regel silikon. Vid ev. plastreparation eller målning måste polerade ytor tvättas och slipas noggrant för att silikonen ej skall finnas kvar och fördärva resultatet. Man bör vaxa och polera minst en gång om året.

Reparation av mindre skador

Lilla lagningsattsan används för reparation av skador i gel-coaten och laminatets ytterskikt. För mera komplicerade reparationer rådfråga specialist.

Förbehandling av skadan

Avlägsna föroreningar i skadan. Rugga upp ytskiktet i skadan med lämpligt slippapper, ex. nr 100. Avlägsna slipstoffet omsorgsfullt och kontrollera att skadan är fri från all fuktighet.

Tillblandning och applicering av gel-coatspackel

Använd en masonitbit eller annan plan skiva för omsorgsfull inblandning av härdarpastan. Den medlevererade spackeln användes lämpligen här till. Härdarpastan skall inblandas till $\frac{1}{25}$ -del (kan uppskattas).

Det färdigblandade spacklet, som har en gel-tid (stelnar) på 15–20 minuter vid 18°C, appliceras lämpligast med spackeln.

Den spacklade ytan bör vara något högre än den omgivande för att erhålla tillräcklig krymp- och slipmån. Det kan man lätt åstadkomma genom att använda maskeringstejp runt skadan enl. fig. 30.

Slutbehandling av lagningen

Slipa försiktigt ned överskottet av det härdade gel-coatspacklet med slippapper nr 220. Sickling kan också användas.

Alternativt kan man, då spacklet är på väg att härda och fått en gummiliknande konsistens, använda ett skarpt stämjärn och med detta skära bort överflödigt material. Fortsätt sedan med våtslippapper nr 400 och 600 i nämnd ordning.

Var försiktig så att det omgivande gel-coatskiktet ej slipas igenom. Använd, där så är möjligt, slipklots. Slutligen rubbas lagningen med vanlig ljus rubbing och vaxas därefter. (Se plastyornas skötsel ovan).

Allmänt

Är lufttemperaturen lägre än 15°C, använd då gärna värmelampa för uttorkning och uppvärmning av skadan samt för påskyndande av härdningen. Håll ej värmekällan för nära.

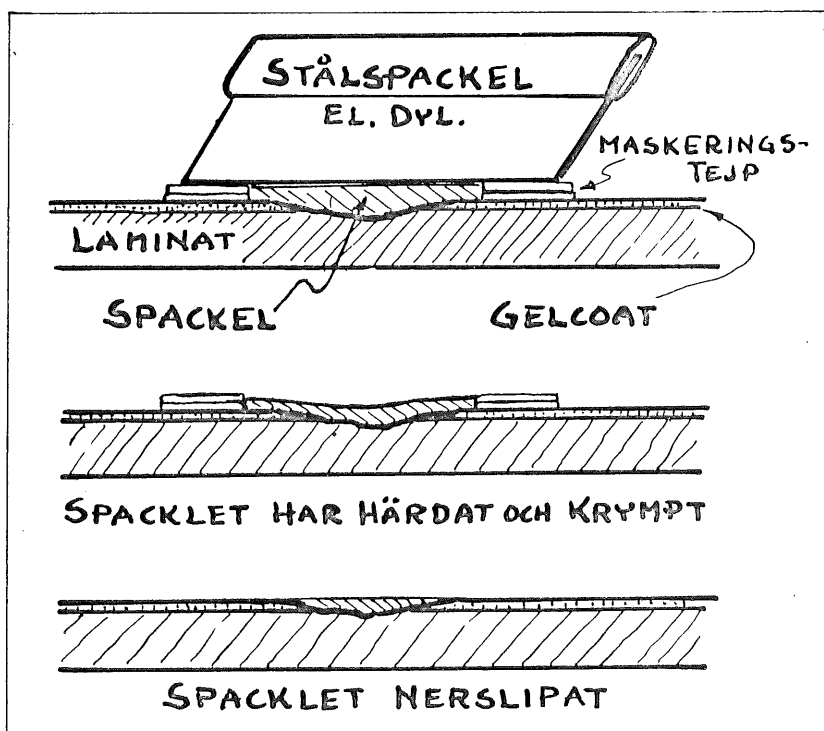


Fig. 30. Med hjälp av maskeringstejp kan man få lämplig tjocklek på spacklet och undvika att kladda ner runt skadan.

Händer och spackel rengöres i aceton.

Ev. nyansskillnad mellan den nya och gamla gel-coatsytan försvinner efter ett par månaders exponering för väder och vind.

Lilla lagningsatsen innehåller:

200 gr däcksspackel	2 ark slippapper nr 220
200 gr skrovspackel	2 ark slippapper nr 400
40 gr härdarpasta på tub	2 ark slippapper nr 600
1 st spackel	

Målning av plastytor

Med god vård kan plastytorna hållas snygga ett flertal år, men förr eller senare blir de så repade och fula att man måste måla båten för att få den prydlig. Man kanske också vill ha en annan färg på båten. Det är ingen kvalitetsförsämring om en plastbåt är målad — förutsatt att lämplig färg använts på rätt sätt. Moderna två-komponents polyuretanfärger, t.ex. Interlux 708, är i princip lika tåliga som gelcoaten och bör ha lika lång livslängd. En målad båt behöver alltså inte målas om varje år.

För att målningen skall bli bra måste förarbetet göras omsorgsfullt. Inget vax eller fett får finnas kvar. Ytorna tvättas därför med lacknafta eller thinner (silikonpreparat går knappast att tvätta bort). Därefter slipar man med medelfint våtslippapper för att få gott fäste för färgen och tvättar sedan med rent vatten. Följ sedan färgfabrikantens anvisningar. Grundfärg (primer), t.ex. Polygrund, bör användas i botten och kan vara nödvändigt även på andra ytor.

Om originalbottenfärgen (GEVECO RACING SPECIAL) skall användas behövs ingen slipning eller grundning — endast vanlig tvättning. Om man går över till en annan bottenfärg är det säkrast att slipa först och sedan använda en pålitlig primer. För bottenmålning åtgår ca 1½ liter färg.

Vanliga färgborttagningsmedel eller blåslampa skall inte användas på målade plastytor, ty de kan skada plastlaminatet.

Vinterförvaring och vårutrustning

Vid vinterförvaring skall ALBIN 25 stå i sin vaggå eller också stå uppålad under kölen och med stödbockar i för och akter, t.ex. enligt fig. 31. I stället för träbockar kan givetvis ställbara stålstötor el. dyl. användas. Titta på båtklubbar på de olika metoder som används lokalt. Vintertäckningen kan vara allt ifrån ett komplett "båthus" till det enkla vinterkapell (transportkapell) som kan levereras som standard. Detta kapell är fullt tillräckligt och kräver inga som helst vidlyftiga anordningar — endast ett par stöd så att kapellet ej sjunker ner vid doghousen eller i sittbrunnen. Helst bör man komplettera med en extra täckning över eventuellt stävräcke.

Före vintertäckningen skall alla lösa inventarier (även dyrbarare fastmonterade inventarier) plockas ur och båten göras ren och tvättas. Dessutom bör med hänsyn till frysrisk m m följande åtgärder vidtas:

1. Tappa kylvatten, byt motorolja och konservera motorn — se motorkapitlet.
2. Montera ur batterier och eventuell gasolflaska.
3. Länsa båten på slagvatten (öppna dyvikan — bottenproppen).
4. Tappa vattnet ur WC och fotpumpar.
5. Länsa vattentanken — pumpa eller lossa slang.
6. Gör rent inne i båten — lämna inget slagvatten.
7. Kör slut på bränslet i ev. värmeanläggning — se särskild instruktion.

OBSERVERA! Gå redan på hösten igenom vad som skall åtgärdas eller repareras på båten. På våren har varv och båtfirmor bråda dagar. Ju tidigare man kan beställa arbeten eller tillbehör desto säkrare kan man vara på att man får det man beställt. Vill Ni vara säkra att få service på våren så beställ redan på hösten. Ett brev betyder så mycket... ALBIN MARIN AB är t.ex. tacksamma att få beställningar på extra tillbehör med önskad sista leveransdag angiven, men med möjlighet att leverera tidigare.

Vårutrustningen omfattar normalt följande åtgärder:

1. Däck och skrov tvättas.
2. Botten målas.
3. Teak oljas.
4. Plastytor vaxas och poleras.
5. Motor, värmeanläggning och utrustning i övrigt kontrolleras och justeras.

Endast bottenmålning och tvättning av skrovsidorna måste ske före sjösättningen. Alla andra arbeten kan ske med båten i vattnet.

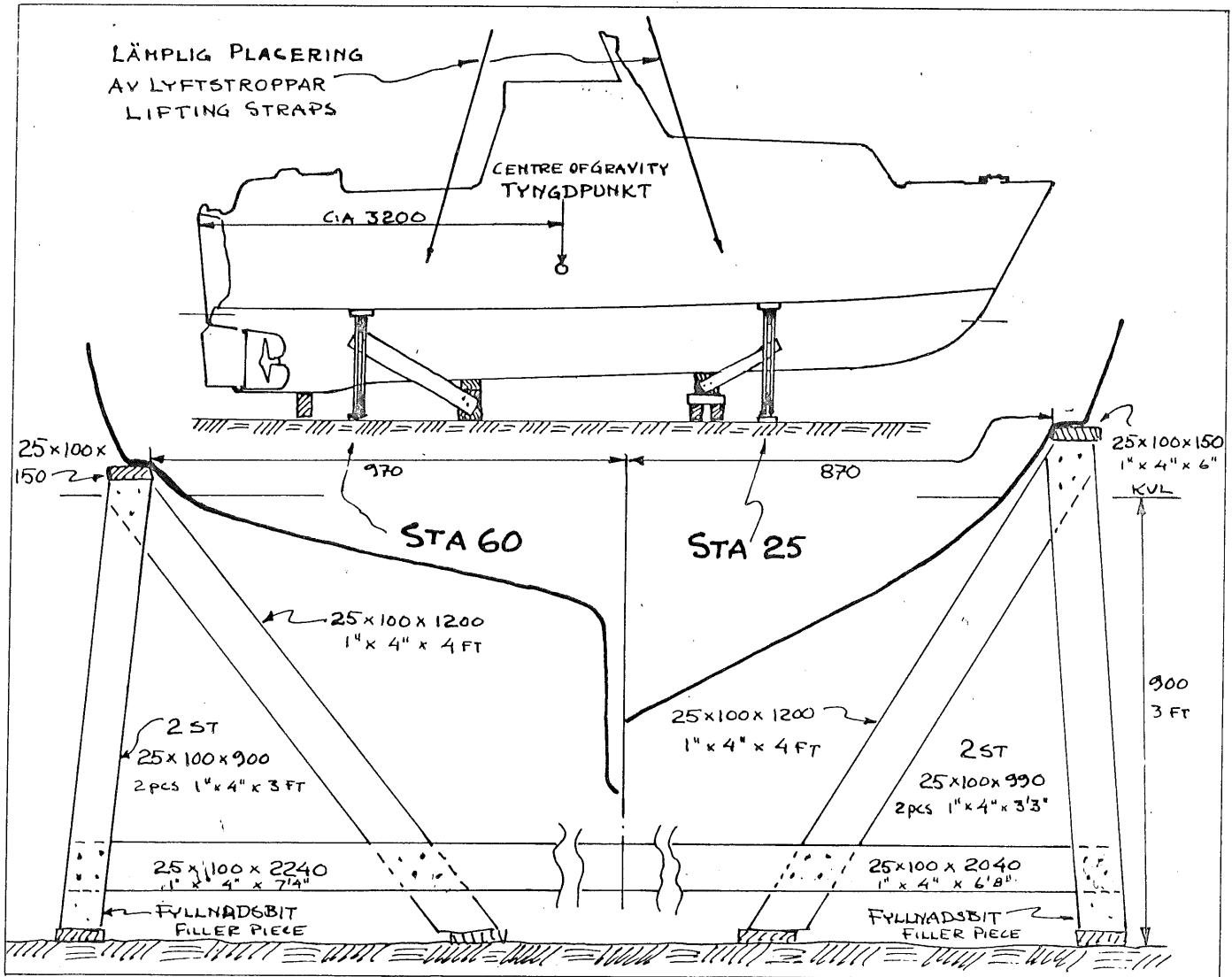


Fig. 31. Exempel på stödbockar för vinteruppläggning.

Förtöj rätt

Fendrar

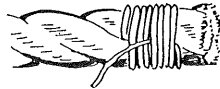
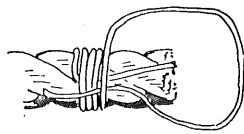
Bäst är uppblåsta plastfendrar minst 40 cm långa och med diameter minst 10–15 cm. 6 stycken med fastsatta ändar (splitsade) skall finnas ombord. Sätt fast dem med pålstek eller med rundtörn och dubbelt halvslag om egen part. Fendrarna skall läggas ut före tilläggning och tas in så fort man lämnat förtöjningsplatsen. Ha inte fendrar ute under gång!

Tågvirke

Lämpligt material till förtöjnings- och ankarlinor är POLYESTER t.ex. terylene, dacron), POLYAMID (t.ex. nylon, perlon) och POLYPROPEN (t.ex. Polysplit). Till ankarlina är långfibrig polyamid bäst, polypropen billigast. Mellan ankarlinan och ankaret är det fördelaktigt att ha 2–3 meter kätting. Till förtöjningslinor är polypropen användbart och ekonomiskt, men diametern bör väljas större än i fråga om linor av långfibrig polyester eller polyamid. Det är lämpligt med en klenare (8 mm), lång lina för

tillfälliga strandhugg, förhalning m.m. En stor ögonsplits i ena ändan på en förtöjningsända brukar komma väl tillpass. För permanent förtöjning bör linddiametern vara minst 18—20 mm (polyester eller polyamid). På utsatta ställen kan större diameter vara befogad.

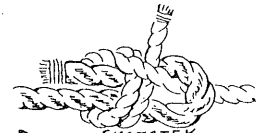
Tågvirke som ej används bör förvaras torrt och svalt och ej utsatt för solljus, så varar det längre. En bit plastslang, påträdd på förtöjningsändan, kan skydda mot nötning i halkipar o.dyl. Förtöj aldrig så att en lina kan glida över ett skarpt hörn, i en ring el. dyl. — då nöts den snabbt av. Tagla ändarna eller teja och bränn med låga så att garnändarna smälts samman.



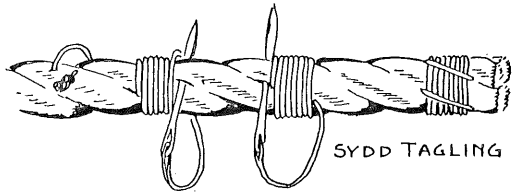
VANLIG TAGLING



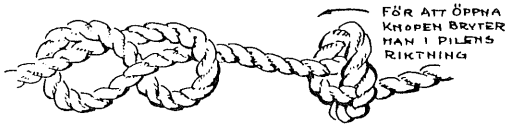
ENKELT SKOTSTEK
ANVÄNDS FÖR ATT FÄSTA IHOP
TVÅ LINOR - ÄVEN OM DE
ÄR OLIKA GROVA



DUBBELT SKOTSTEK
HÅLLER BÄTTRE ÄN ENKELT.
BÖR DÄRFÖR HELST ANVÄNDRAS
- SPECIELLT FÖR SEJNFALL.



SYDD TAGLING

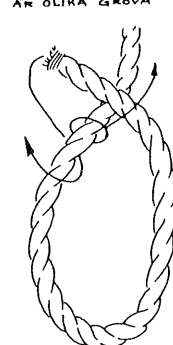


FÖR ATT ÖPPNA
KNOPEN BRYTER
MAN I PILENS
RIKTNING

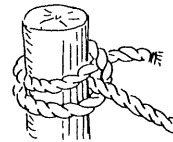
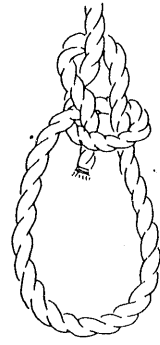
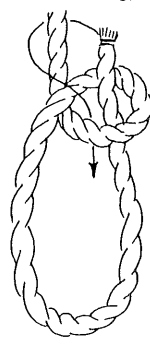
ÖVERHANDSKNOP I ÅTTA ANVÄNDS FÖR ATT T. EX.
HINDRA TAMPEN PÅ ETT SKOT ATT RAPPA UR



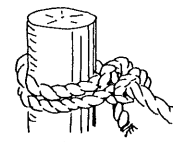
RÅBANDSKNOP
BÖR ENDAST ANVÄNDRAS PÅ GARN OCH
HYCKET KLENT TÅGVIRKE



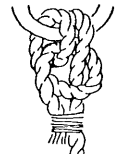
PÅLSTEK ANVÄNDS FÖR ATT GÖRA ETT ÖGA



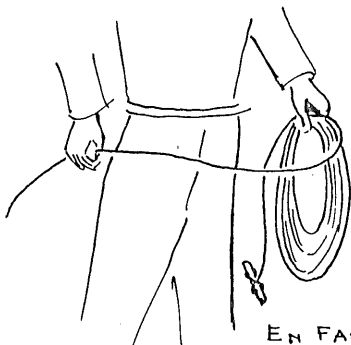
DUBBELT HALVSLAG
HÅLLER BRA KRING EN
POLLARE EL. DYL.



RUNDTÖRN OCH DUB-
BELT HALVSLAG OCH
EGEN PART - ÄR
LÄTTARE ATT LOSSA



RÖRINGSTEK
UTHÄRKT FÄSTE
I RING - T. EX. ANKARE.
HÅLLER UTAN BÄND-
SEL - FISKARSTEK



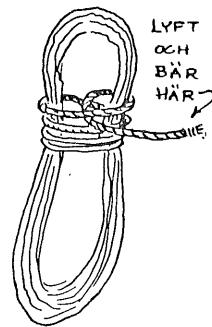
EN FASTLAGD LINA
BÖRJAR MAN SKJUTA UPP
FRÅN DEN ÄNDA SOM SITTER
FAST (ANNARS KAN MAN FÅ
BESVÄRLIGA "TÖRNAR")



DEN UPPSKJUTNA
LINAN "LÅSES"
MED EN BUKT
SOM KRÄNGS
ÖVER BUNTEN



EN LÖS LINA
"LÅSES" ENKLÄST
OCH BÄST SÅ HÄR



LYFT
OCH
BÄR
HÄR



EFTER TILL-
RÄCKLIGT
ANTAL
RUNDTÖRNAR
(FLER OHTÄG-
VIRKET ÄR
HALT) "LÅSER"
MAN MED ETT
HALVSLAG

STICK UPP ÖGAT GENOM ÖGAT PÅ
REDAN FASTLAGD FÖRTÖJNINGÄNDA
SÅ HINDRAR MAN INTE DENNA OCH DEN
SKALL LOSSAS

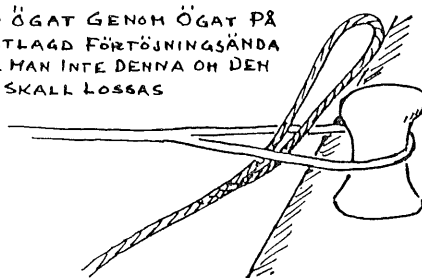


Fig. 32. Knopar, fastsättning på knop m.m.

Boj och bojtyngd

Bojtyngdens vikt i vattnet bör vara minst 200 kg — det gör ca 350 kg på land för en cementsten. Bojens volym skall vara tillräcklig för att bära upp kättingen ($\frac{3}{8}$ " kan anses normalt), men ej större än att den kan dras ner under ytan vid stor belastning. Skaffa båtförsäkringsbolagens broschyr angående båtförtöjning för ytterligare anvisningar.

Förtöjning

När man sätter fast eller knopar en förtöjningsända skall det ske så att den sitter säkert (syntetiskt tågvirke är halt) och så att den är lätt att lossa. Här visade metoder och knopar fyller dessa fordringar. För förtöjning är följande knopar bäst: 1) Pålstek, 2) Rundtörn med dubbelt halvslag om egen part, 3) Fiskarstek med halvslag.

FORTÖJ FÖR STORMI

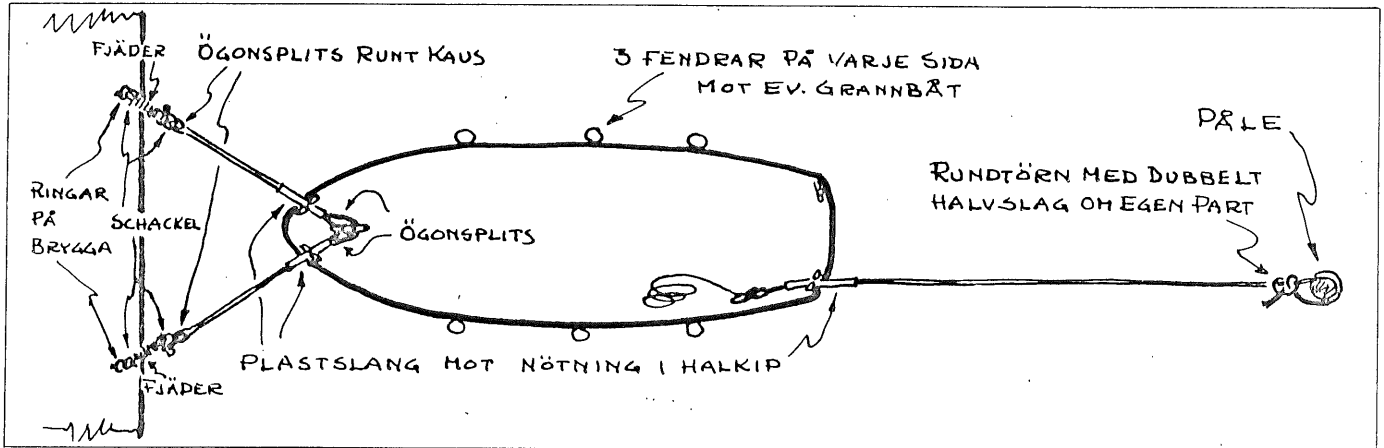


Fig. 33. Exempel på förtöjning vid ordinarie brygga. Variationer i vattenstånd tas upp av långa förtöjningar. För hårt sträckta förtöjningar frestas kraftigare och kan inte ta upp dessa variationer eller rörelser vid kraftigt svall.

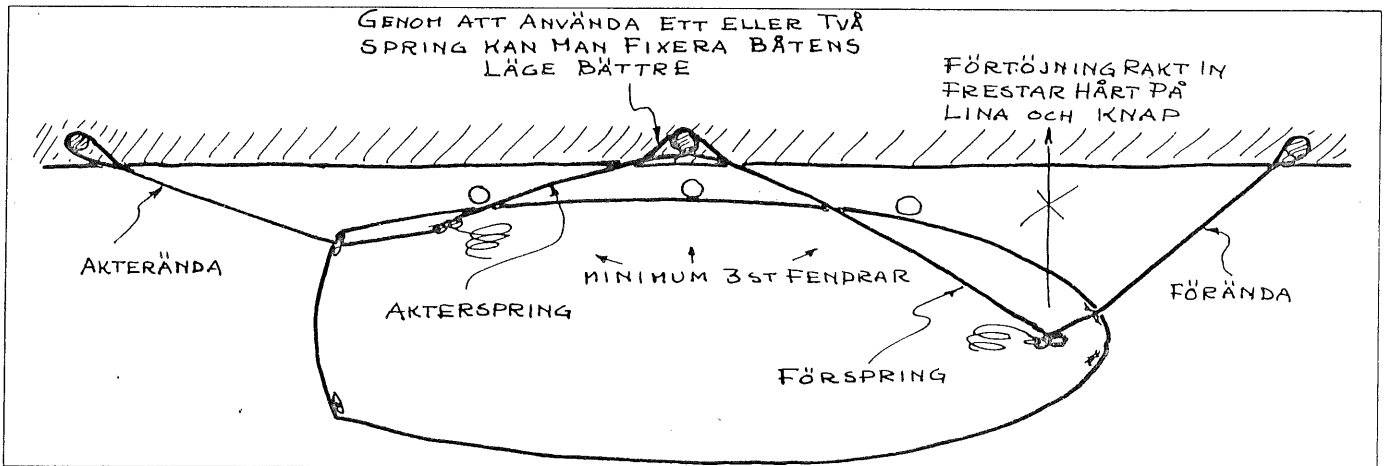


Fig. 34. Förtöjning längs en brygga. Sätt fast förtöjningslinans ända ("tampen") i land och lägg fast på knap ombord, så att den del av linan som ej behövs ligger ombord på båten.

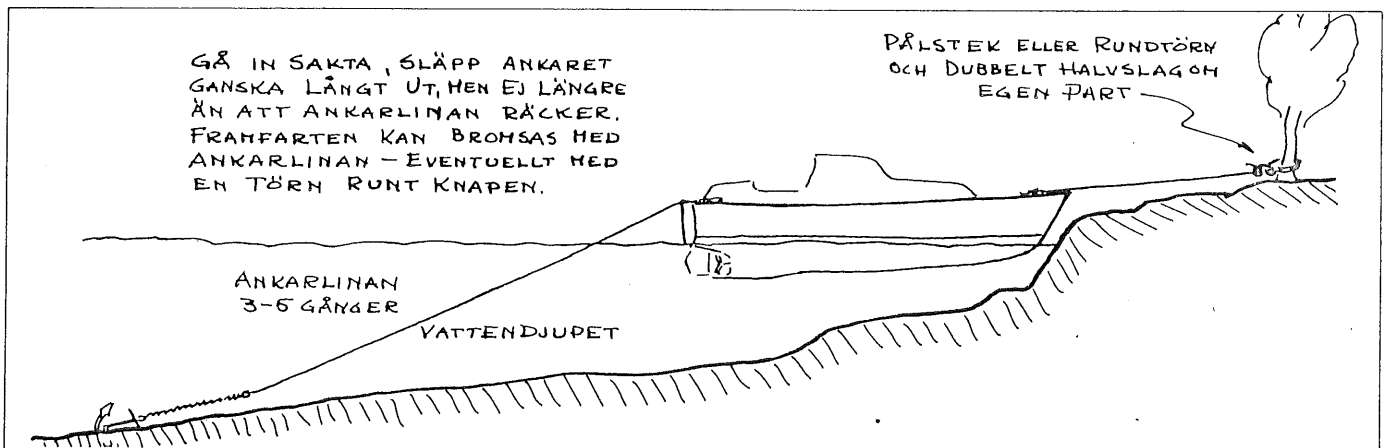


Fig. 35. Tillfällig förtöjning med stäven mot land eller brygga.

ALBIN 25 med segel, rigging

Många har framställt önskemål om en lämplig segelutrustning för ALBIN 25 och motiven har varit att få stöttning av segel vid sjögång, att kunna segla med avstängd motor när vinden är förmånlig och att få en ökad säkerhet om motorn skulle krångla eller propellern bli intrasslad i nät eller plastpåsar.

Den rigg som har provats ut och som kan köpas extra till ALBIN 25 gör inte båten till en riktig motorsegelare (en båt som är lika bra segelbåt som motorbåt) utan det förblir en motorbåt med segel. Detta beror på att kölpartiet är för litet för att hindra avdriften tillräckligt bra på kryss. Därför har en ganska blygsam segelyta valts — dock betydligt större än "stödsegel" och tillräckligt stor för att ge hyggliga seglings-egenskaper och ökad säkerhet. Båtens stabilitet skulle annars kunna tillåta mer segel — se stabilitetsdiagrammet. Roderytan är för liten för att man i hård vind skall kunna föra mycket segel och manövrera säkert. Riggen har dimensionerats för att kunna tåla påfrestningarna i hårt väder.

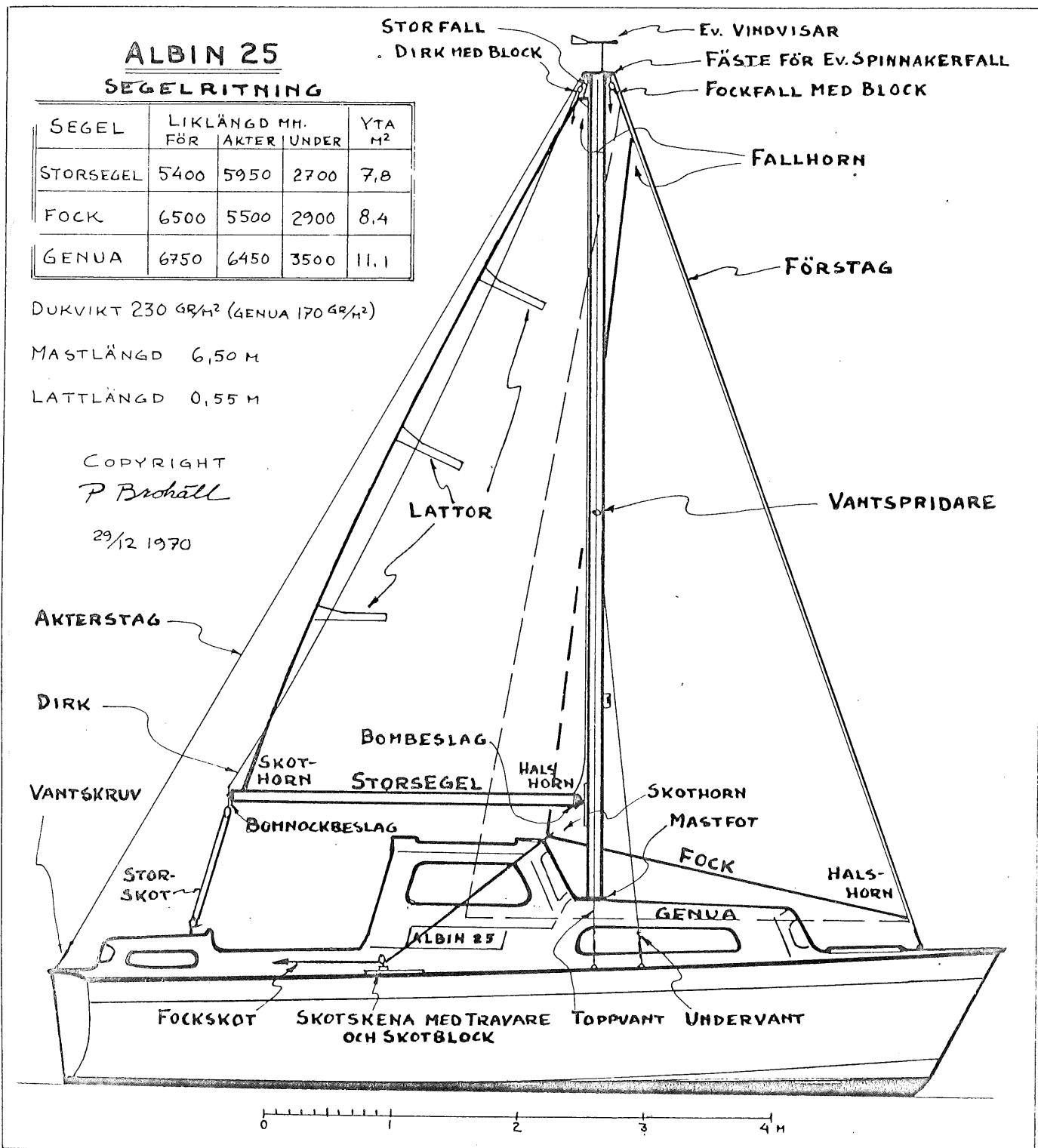


Fig. 36. Segelritning med benämningar.

Seglingsegenskaperna är dock så pass goda att man kan kryssa sig upp mot vinden under normala förhållanden (man kan komma ca 70° från vinden), men stagvändningar (vändning genom vinden) lyckas endast i undantagsfall. Man får i stället vända undan vinden (kovända). Med vinden från sidan eller akterifrån seglar båten riktigt bra — vid 5 m/sek. vind ca 4 knop och i friskare vind givetvis fortare. Speciellt vid längre färder i oskyddade farvatten ger segelutrustningen en definitiv ökning av säkerheten, ty vid behov kan man i princip segla åt det håll man önskar komma och kan undvika att driva ner på en lästrand.

Montering av riggdetaljer

Man kan utan större svårigheter själv montera alla riggdetaljer. För fastsättning av skotanordningar och fästen för stag och vant krävs endast att man borrar hål enligt monteringsritningen (fig. 37) och drar fast beslagen med brickor och muttrar. Lås muttrarna genom att stuka gängorna med mejsel eller dorn. Bultar genom fördäck och aktra rufftaget måste fästas med elastiskt kitt.

Vid mastfoten måste däckets förstärkas för att tåla masttrycket (som kan uppgå till flera hundra kilo). Man borrar enl. ritningen 6 hål (diameter 20—25 mm) med hålsåg eller centrumborr genom däckslaminatets ytterskikt. I och kring hålen kratsar man ur Divinycellen (cellplast) och fyller hålen med polyesterkitt Stypol eller Plastic Padding för att få tryckhållfasta pluggar. Mellan den övre tråklossen och däckets läggs elastiskt tätningskitt innan man drar fast klossen enl. ritningen. Träknät under däck passas och dras fast till plastskottet med två genomgående bultar — mahognybricka på utsidan. Plåtastfoten skruvas fast med träskruv. Ett 10 mm hål borrar snett ner genom däckets och tråklossarna för elledning till topplanternan. Ett plaströr kittas fast i hålet — det skall sticka upp 15 mm för att hindra att vatten läcker in. Genom röret dras en dubbelledare till elcentralen — en "sockerbit" över däck gör det lättare att koppla ledningen i masten.

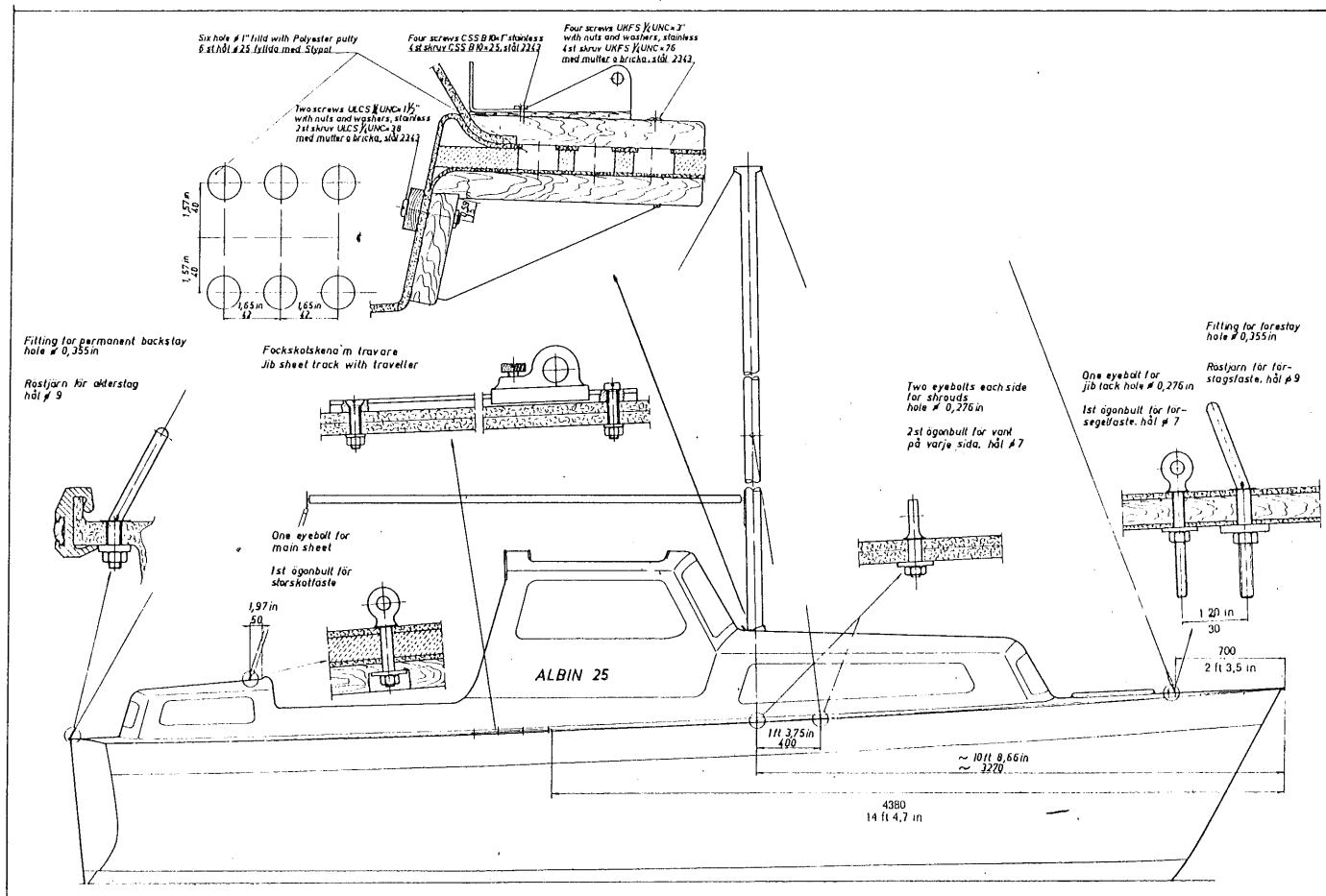


Fig. 37. Monteringsritning för rigg.

Riggning (se fig. 36)

Stående och löpande rigg är märkt. Riggning sker lämpligen på följande sätt:

1. Masten läggs på två bockar eller lådor.
2. Fockfallets öga — fallet har en skothake i andra ändan — träns in i fockfallsblocket. Haländan kopplas till wirefallet så att de båda splitsade ögonen bildar en råbands-

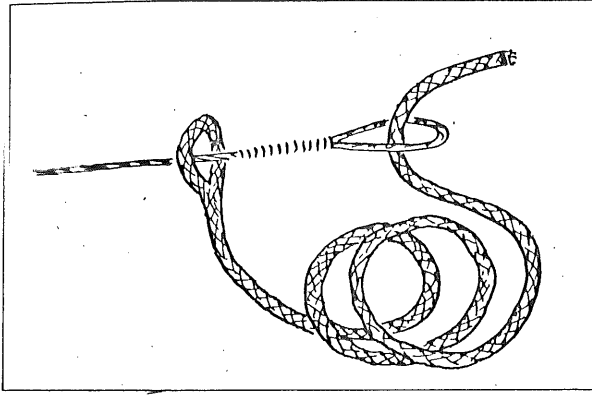


Fig. 38. Hopfastning av wirefall och halända.

knop (fig. 38). Blocket schacklas fast i bulten i inre hålet i masttoppens förliga "vinge".

3. Storfallets öga träs över trissorna i masttoppen akterifrån och haländan kopplas som vid fockfallet.
4. Undervanten sätts fast vid resp. fästen.
5. Toppvanten sätts fast.
6. Förstaget sätts fast i mellersta hålet i masttoppbeslagets förliga "vinge". Förliga hålet är avsett för ev. spinnakerfallblock.
7. Dirkens block sätts fast i aktra vingens förliga hål. Blocket vänds så att haländan kommer mot masten.
8. Akterstaget sätts fast i det aktre hålet.
9. Vantskruvarnas låspinnar tas bort och pinnbultarna tas loss. Vantskruvarna skruvas ut till hälften och därefter sätts de fast med pinnbultar till de olika vanten och stagen. Man bör vända dem så att man gängar alla åt samma håll vid åtdragning.
10. Byglarna på vantspridarna lossas. En saxpinne och en bricka lossas från spridaren. Den sticks genom hålet i masten och brickan och saxpinnen sätts på plats igen. Toppvanten förs in i spridarens spår och byglarna sätts fast igen. Tejpa över så att seglen ej nöts av skarpa kanter.
11. Ev. vindflöjel eller standert sätts fast.
12. Kontrollera att alla bultar i riggen är låsta med saxpinnar (schacklar m m med låstråd av mjuk mässing). Tejpa ev. över.
13. Lägg masten så att "plåthaken" vid fotändan griper om mastfotens tvärbalk.
14. Koppla mastkabeln från topplanternan till "sockerbit" över mastfoten.
15. Vant och förstag kopplas. Masten reses och akterstaget kopplas. Riggen sträcks upp och vantskruvarna låses. Undervantet sträcks måttligt, vant och stag hårdare. Efter en tids segling bör riggen sträckas efter. Man bör tejpa över saxpinnar och låspinnar.
16. Bom och storskot sätts fast. Låsskruven på bombeslagets travare skall sitta under bommen.

Segelsättning och första segling

Storseglet dras ut i likrännen på bommen, sätts fast vid bombeslaget och sträcks ut ordentligt, så att alla rynkor försvinner. Travarna träs i mastskenan, lattorna sätts i och fallet kopplas. Seglet hissas nästan i topp. Mastliket spänns sedan genom att pressa ner bommen och låsa den där med bombeslagets skruv. Både bom- och mastlik skall sträckas just så mycket att de små rynkorna efter liken skall försvinna, men ej så mycket att några diagonalrynkor uppstår.

Focken hissas och fallet sträcks så hårt som möjligt. Fockskotblockens läge på skotskenorna justeras så att skotet ligger något under förlängningen av den diagonalinje som delar vinkeln vid seglets skothörn lika (bissektrisen). Fockskoten kan beläggas på de aktra förtöjningsknaparna. Man bör dock montera extra knapar och ev. skotvinschar. Skotpunkterna bör sedan trimmas in noggrant så att akterliket varken fladdrar eller är för hårt sträckt. Det är bättre med lite fladder än att seglet viker inåt. Skotpunkter kan märkas ut på skotskenorna med färg eller tejp. Tejpa gärna runt skotskenans ända så att travaren och blocket ej av misstag kan åka av skenan och överbord.

För att kunna styra säkert måste man undvika att kränga båten för mycket och därför minska segelytan i tid. Börja med att reva storseglet. Det kan man göra genom att dra ut bommen något från beslaget och för hand rulla upp seglet — går bäst med seglet bärgat. Det vanligaste sättet att minska segel blir nog att bärga endera av seglen.

Segel och segelvård

Moderna segel av polyesterfiber (terylene, dacron) behöver ingen insegling. Om de ej utsätts för mycket onormala påkänningar bibehåller de den form som segelmakaren gett dem. Det är alltså bara att hissa seglen och segla.

Seglen behöver dock ett visst mått av vård. Det som fördärvar segel är: Nötning, fladder, försträckning, rynkor och veck, fuktighet, smuts, salt, mögel och direkt solsken.

Vissa delar av ett segel utsätts mer för nötning än andra: Fall- och skothorn, lattfickor, de delar som sticks in i likrännor eller där storseglet eller focken nöter mot vant eller spridare. Den moderna syntetiska segelduken är mycket starkare än bomullsduk och inte så mjuk. Detta medför att sytråden i sömmarna ej sjunker ner i duken som vid bomullsduk. Därför är sömmarna speciellt känsliga för nötning. Man bör kontrollera seglen och reparera dem innan skada blivit förvärrad. Provisoriskt kan man laga en reva eller nötning med tejp.

Fladder skadar segel och skall undvikas. Blöta segel skall torkas utbredda, endast i mycket lätt vind får de hissas upp för torkning. Rynkor och veck minskar ett segels effektivitet. De bör därför inte stoppas ner hur som helst i små segelsäckar. Helst skall seglen vikas parallellt med underliken och sedan rullas löst runt förliket till en bunt som stoppas i en rymlig säck. Naturligtvis måste ett segel vara torrt innan det stuvvas. Fuktighet känns bäst vid halshornet. Smuts eller mögel kanske inte skadar ett segel, men nog misspyrder det. Salt tynger och drar dessutom åt sig fuktighet som tynger ännu mer. Salt kan man få bort genom att skölja eller spola seglet med färskvatten.

Polyesterfiber är motståndskraftig mot solsken, men åldras dock fortare i solsken än i skugga. Täck därför över seglen med kapell eller stuva dem nere i båten.

Smutsiga segel kan tvättas i handvarmt vatten med mild tvättmedel. Får ett segel inte rum i badkaret för tvätt och sköljning bör det bredas ut på något rent cementgolv el. dyl. och skrubbas med mjuk borste och sedan spolats av. Fettfläckar kan behandlas med Tri (skölj efter). Segel torkas bäst utbredda över flera streck.

Vid vinterförvaring skall seglen vara hela, rena och torra och löst hoprullade i sina säckar. Dessa skall förvaras på torr och väl ventilerad plats.

Några allmänna råd

Inne i båten skall finnas en skylt med ägarens namn och adress (försäkringsvillkor). En lina mellan handräckena på akterruffen kan underlätta för den som vill klättra ombord på akterspegelns fotsteg.

En pall eller annat fotstöd i avpassad höjd kan göra det bekvämare att sitta till rors i många timmar.

Inredningen kan kompletteras med krokar, plastkorgar o.dyl. enligt personlig smak. Nät under akterruffens tak kan ge bra utrymme för kläder m.m.

Tänk igenom ett handlingsprogram om något oförutsett skulle inträffa, t.ex. man överbord, eld, kollision, dimma, storm, motorkrångel m.m.

Atminstone en person utom Du själv bör kunna hantera båten om något skulle hända Dig själv.

Mer att läsa

Man kan lära sig mycket och undvika många misstag genom att läsa sig till båt-kunskap och sjömanskap. Det är dock praktiska erfarenheter som ger de mest bestående lärdomarna. Av erfarna båtägare kan man få många värdefulla tips. Då och då råkar man ut för någon ny, besvärlig situation. Om man underhåller båt och utrustning, planerar sina färder väl och själv i förväg tänker igenom hur man bör handla i en ny situation råkar man sällan ut för några obehagliga överraskningar. Har man gott OMDOME blir det kanske inte några verkligt spännande situationer, men man slipper också haverier och olyckor. TUR ÄR DEN SKICKLIGES BELÖNING!

Att läsa om ALBIN 25, motorbåtar, sjömanskap och navigation — några exempel:

Prislista över extra tillbehör till ALBIN 25. Kan rekvireras från ALBIN MARIN AB. Junker, Neveling: TILL SJÖSS, 8:e uppl. 1965, Scoutförlaget, Stockholm 19, pris kr. 36:—.

BÅTEN SOM HOBBY, 3:e uppl. 1967, Forum, pris kr. 24:50.

ALBERTINA, samlingsverk om båtar, Bonniers 1967, pris kr. 98:—.

STORA BÅTBOKEN, d:o Rabén & Sjögren 1966, pris kr. 185:—.

SAMMANSTÄLLNING AV SJÖTRAFIKFÖRESKRIFTER MM FÖR FRITIDSBÅTAR, Kungl. Sjöfartsstyrelsen 1962.

RÄTT OCH VETT PÅ SJÖN. Broschyr från Sjösäkerhetsrådet 1970.

Jarl Ellsén: KORKORT TILL SJÖSS, Rabén & Sjögren 1962, pris kr. 12:50.

Bengtsson—Schander: SKEPPAREXAMEN & FÖRARINTYG, Akademiförlaget — Gumperts 1966, pris kr. 28:—.

ALBIN MARIN AB är tacksamma för positiv kritik beträffande denna handbok. Skicka gärna förslag till ändringar, kompletteringar eller strykningar.

ALBIN MARIN AB

KRISTINEHAMN 681 01 Kristinehamn 1
Tel. 0550/156 60

STOCKHOLM Hamnvägen 6 · 183 63 Täby
Tel. 08/756 01 95

GÖTEBORG Box 47 · 421 21 Västra Frölunda
Tel. 031/49 00 80