

Fig. 5. Tilläggning vid brygga.

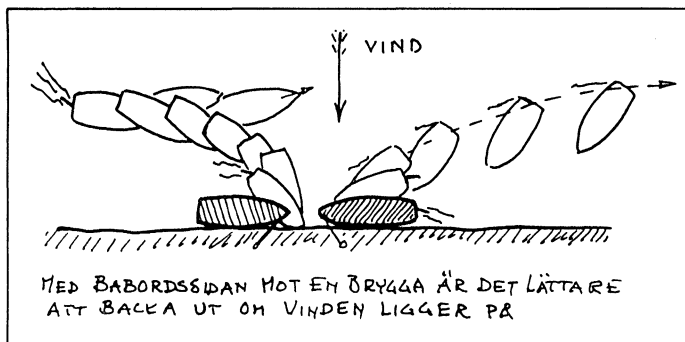


Fig. 6. Utbackning från brygga.

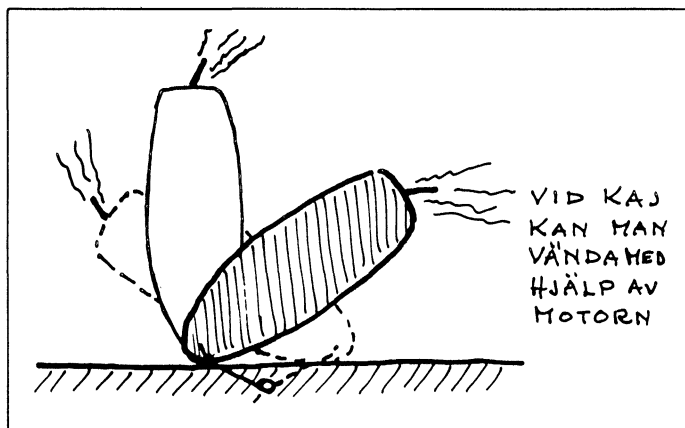


Fig. 7. Vändning vid kaj med hjälp av motor.

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 för olika segel bör märkas ut på skotskenorna med färg eller tejp. Om seglet börjar leka längs hela förliket när man går upp mot vinden är skotpunkten ganska riktig.

Generellt gäller att alla fall och storseglets underlik skall vara hårdare sträckta i frisk vind än när vinden är svag.

Trimning

För att ALBIN-segelbåtarnas utmärkta seglingsegenskaper skall komma till sin rätt måste de trimmas — både skrov och rigg. Det är värt att komma ihåg att seglen är segelbåtens "motor" och att skrovet ger motståndet mot framdrivning. Alltså, motorn skall vara i topptrim och motståndet litet.

Först och främst skall botten vara ren och slät — för kappsegling kan man inte lägga ner för mycket möda på bottenmålning, slipning och polering — de fina plastyorna är tack samma att arbeta med. Botten och kölens främre del är viktigast — lika mycket puts på den främre 1/4-delen som på resten av botten är ungefär riktig proportion på arbetet.

Vid segling skall fast eller ställbar propeller ställas med bladen i vertikalt läge med hjälp av märkning på propelleraxel eller motorns svänghjul. Ställbar propeller flöjlas.

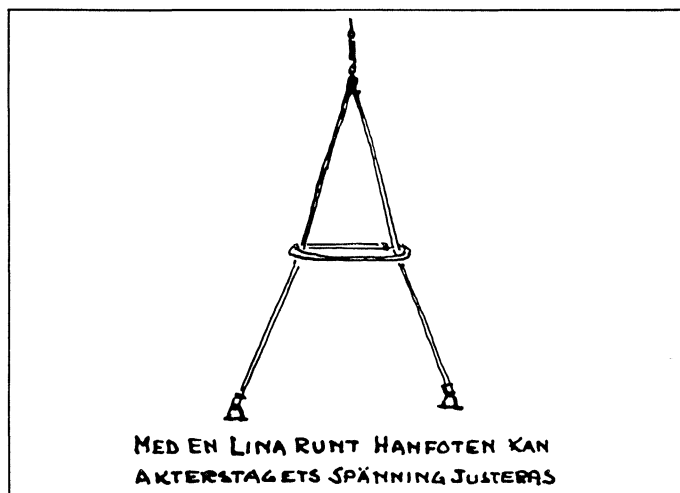


Fig. 8.

Råd för segling och segelföring

Segelsättning och första segling

Storseglet dras ut i likrännan på bommen, sätts fast vid rullrevsbeslaget och sträcks ut ordentligt, men ej utanför svarta bandet på bommen. Ev. travare träs i mastrännan, lattorna sätts i och fallet kopplas. Seglet hissas i topp. Kontrollera gärna från något avstånd med kikare om seglet tangerar ev. mätmärket och sätt ett märke på wirefallet och masten så att man sedan alltid kan hissa seglet till rätt höjd. 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.

Stoppen på storseglets skotskena kan normalt placeras 15—30 cm från skenans mitt. Huvudregeln för skotning av storseglet på kryss är att skotblocket skall längre ut vid frisk vind och närmare skenans mitt vid lättare vind.

Focken hissas och fallet sträcks ganska hårt med hjälp av fockfallsvinschen. Fockskotblockens läge på skotskenorna justeras så att skotet ligger något under förlängningen av den diagonallinje som delar vinkeln vid seglets skothorn lika (bissektrisen). Vid en genuafock skall skotet däremot leda något över bissektrisen. Skotpunkterna måste naturligtvis sedan

Trimningen innebär bl a att vant och stag ansätts på rätt sätt. Förstag, akterstag, toppvant och förliga undervant ansätts hårt. Aktra undervanten sträcks endast upp — detta för att masten vid frisk vind skall kunna krökas något och göra storseglet planare. Har man ett ovanligt bukigt storsegel kan man kröka masten permanent genom att släcka något på aktra undervanten och sätta an de förliga. Är genuan för plan kan man släcka något på förstaget — det ger mera buk i seglet. Detta är speciellt önskvärt på undanvind (vid kappsegling släcker man på många båtar på akterstaget). Man kan enkelt göra detta genom att ge akterstaget den sista uppsträckningen med en lina runt akterstagets hanfot; staget sträcks genom att linan pressas ner och släckas upp genom att linan dras upp (fig. 8) — man kortar eller förlänger hanfoten på detta sätt. En speciell hanfotssträckare, som arbetar efter samma princip, kan erhållas som extra tillbehör från Albin Marin AB.

En annan viktig trimningsåtgärd är att pröva ut förseglens rätta skotpunkter vid olika vindstyrkor — ev. justera längden på förseglens halsar. Skothakar, schacklar, block, skotskenor och vinschar skall ses över och smörjas så att de fungerar väl och snabbt.

Speciellt vid kappsegling bör man övertyga sig om att utrustning mm är stuvad så att båten flyter i rätt långskeppsläge. Man bör undvika att stuva tunga saker i ändskeppen — det medför att båten rör sig tyngre i sjögång och går långsammare. Ur stabilitetssynpunkt bör man stuva allting så lågt som möjligt. Besättningens plats är också viktig — aldrig långt akter- eller förut. På kryss i friskare vind bör besättningen sitta eller ligga i lovart — på lovarts koj i ruffen är en effektiv och bekväm plats. På läns i svag vind kan man minska våta ytan och segla snabbare om besättningen samlas föröver.

Trimningen har alltså till uppgift att "passa ihop" skrov, segel, rundhult, rigg och besättning samt att få allting att fungera snabbt och med precision.

Segelbalans och segelföring

Någon lovgirighet och därmed ett visst tryck i rorkulten är önskvärd för att en båt skall segla bidevind bra. Vid friskare vind ökar krängningen och därmed rodertrycket. För att detta ej skall bli onormalt högt bör man vid segelminskningen börja med att reva storseglet. En annan orsak härför är att förseglen också är effektivare än storseglet.

Om en båt vid hård kryss skulle bli mycket hård på rodret beror detta enbart på felaktig segelföring och eventuellt på felaktig skotning — bukiga segel och stor krängning medför lovgirighet på alla båtar. Receptet är: rätt segelföring (se speciella anvisningar för båttypen) och riktig skotning — ut med storsegelskottravaren och plan genua eller foca.

Under speciella förhållanden blir flertalet båtar mycket hårda på rodret. Vid spinnakergång med spinnakerbommen mot förstaget och närmare 10 sekundmeters vind får man kanske ta i hårt, men så går båten också långa stunder med fart långt över den teoretiska maximifarten. Det rör sig återigen om mycket segel och krängning. Med vinden så förlig kan man inte föra spinnaker i mycket hårdare vind. Byter man då till genua seglar man åter hur bekvämt som helst. Med vinden på låringen eller akterligare kan ordinarie spinnaker föras kanske upp till 14 m/s. Då går det undan!

Flertalet segelbåtar kan seglas med enbart storsegel eller enbart försegel. Med enbart försegel har man bättre manöverförmåga än med endast storsegel.

Segelmanövrer

Sättning, skiftning och bärgning av segel tränas bäst under lugna förhållanden. Kan man metodiken och har skaffat sig lite rutin är hård vind, sjögång, regn och mörker inga större hinder för olika segelmanövrer. Tillvägagångssätten kan variera och man bör pröva ut metoder som passar en själv och besättningen. Nedanstående anvisningar är kortfattade exempel på handlingsföljd vid några olika manövrer.

Skiftning av försegel

Fördäcksgasten utför alla åtgärder utom skotning (p. 7), som rorsman eller gast i sittbrunnen kan sköta.

- 1 Nya förseglets hals hugges — minst 2 halsar (hakar) skall alltså finnas vid stävbeslaget.
- 2 Gamla förseglets nedre litshakar lossas.
- 3 Nya förseglet hakas på staget — seglet läggs på däck i lä.
- 4 Nytt skot fästs i nya seglet — kräver dubbla skot och skotblock.
- 5 Gamla seglet firas, hakas loss.
- 6 Fallet skiftas till nya seglet — även skot om ej dubbla skot finns.
- 7 Nya seglet hissas och skotas.
- 8 Gamla seglets hals lossas, seglet stuvats.

Revning av storsegel

Seglet revas bäst hissat — ev. till ankars eller vid boj. Under gång hållet rorsman båten på kurs — något högre än normalt vid kryss — och släcker vid behov på storskotet. Alla åtgärder utförs av fördäcksgasten.

- 1 Dirken sträcks upp.
- 2 Veven tas fram eller fälls ut.
- 3 Ev. spärr för mastskenan öppnas.
- 4 Storfallet släcks efterhand och seglet rullas — se till att lik och ev. travare ej kommer för långt föröver.
- 5 Dirken släcks, seglet skotas.

Under revningen kan man eventuellt behöva sträcka seglet akteröver längs bommen för att det skall rulla slätt. Vid bottenrevning behöver kanske nedersta lattan tas ur (om den ej ligger parallell med bommen). Man kan få bomnocken högre, nedre lattan parallell med bommen, seglet planare och slätare genom att rulla in någon fyllning på mitten och mot bomnocken (lattor, ribbor, tågvirke, segelsäck el. dyl.).

Spinnakersegling

Standardbåten måste utrustas med följande extra tillbehör: Spinnaker, spinnakerbom, lift med block på masten (fall för bommen), nedhalare med block på fördäck eller vid mastfot, fall med block i masttoppen, 2 st. skot, 2 st. skotblock. Standardbåten har mastskena och travare för spinnakerbommen och erforderliga fästen för block. (Se fig. 9).

Sättning av spinnaker

Endast i lätt väder kan seglet sättas och bärgas någotsånär bekvämt och snabbt med bara en man på däck förutom rorsman. Normalt bör ytterligare en man finnas i sittbrunnen. Nedhalare, skot och gaj sätts an från sittbrunnen, alla övriga åtgärder kan skötas av fördäcksgasten.

- 1 Spinnakern stuvats i sin säck med fallhorn och båda skothornen stickande ut genom öppningen.
- 2 Säcken placeras i lä på fördäck och najas fast.
- 3 Spinnakerskotet (lovarts skot=gaj) dras utanför vanten till fördäck (gajen runt förstaget) och krokas t. v. i mantåget.
- 4 Nedhalaren skäres genom blocket och till knap vid sittbrunnen.
- 5 Spinnakerbommen hakas i travaren på masten och läggs mednocken på förstagets lovartssida.
- 6 Lift och nedhalare huggs i bommen. Bommen hissas till horisontellt läge. Nedhalaren sträcks och sätts fast.
- 7 Bomnockbeslaget huggs om gajen.
- 8 Gaj och skot huggs i spinnakerns båda skothorn, sträcks och sätts fast.
- 9 Fallet fästs i spinnakerns fallhorn.
- 10 Spinnakern hissas i lä om genuan så snabbt som möjligt. Fallet beläggs innan seglet skotas.
- 11 Gajen tas hem så att seglet kommer mot bomnocken och vidare så att bommen kommer vinkelrätt mot relativa vinden (vindvisaren). — Nedhalaren kan behöva släckas.
- 12 Skotet tas hem så att spinnakern fylls.
- 13 Bommens läge på masten justeras så att de är vinkelräta mot varandra — nedhalaren behöver troligen släckas och liften sättas an.
- 14 Genuan firas och beslås på plats eller tas ner.

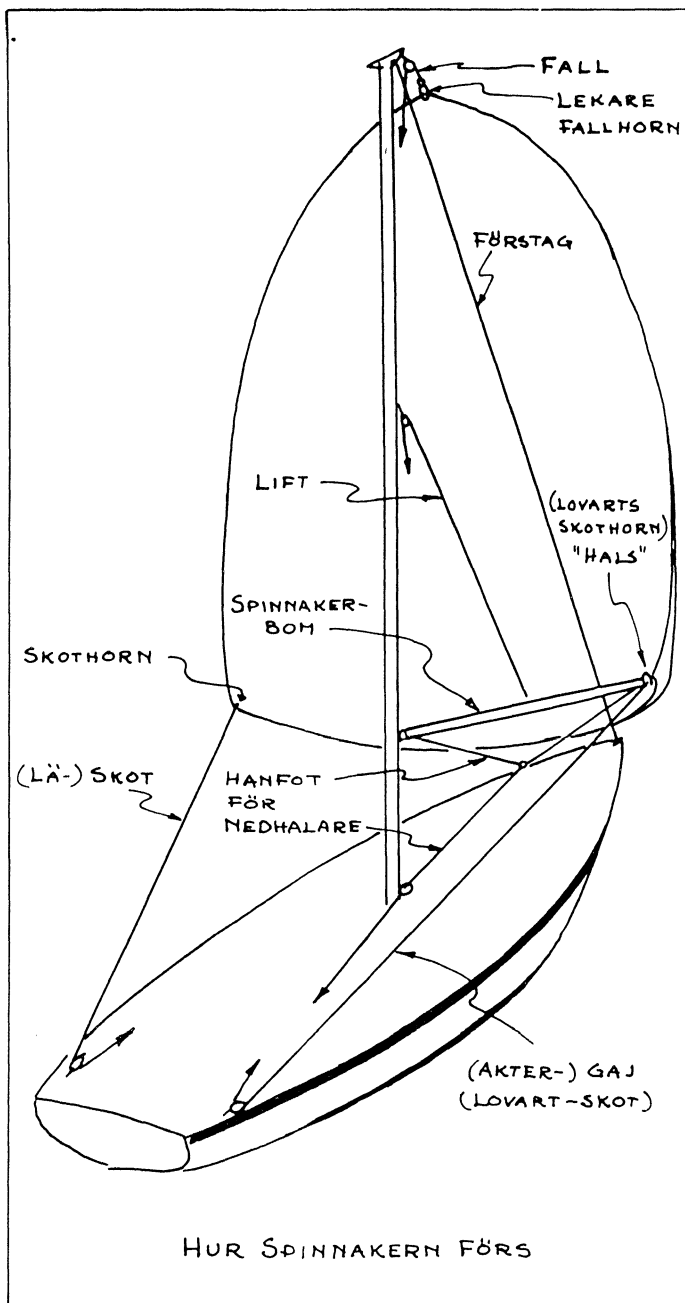


Fig. 9.

HUR SPINNAKERN FÖRS

MINNESREGLER:

- 1 Bommen vinkelrätt mot relativa vinden.
- 2 Bommen vinkelrätt mot masten.
- 3 Bomnocken lika högt över vattnet som skothornet.
- 4 Skotet ej hårdare ansatt än att seglet står fullt.
- 5 "Ryck" i skotet om lovartsliket börjar falla in.

Gippning av spinnaker — jämför fig. 10

- 1 Spinnakerbommen lossas från masten och den frigjorda änden huggs om gamla skotet.
- 2 Bommen förs över, lossas från gamla gajen och huggs i masttravaren.
- 3 Rorsman gippar storseglet.
- 4 Spinnakern trimmas på nya kursen.

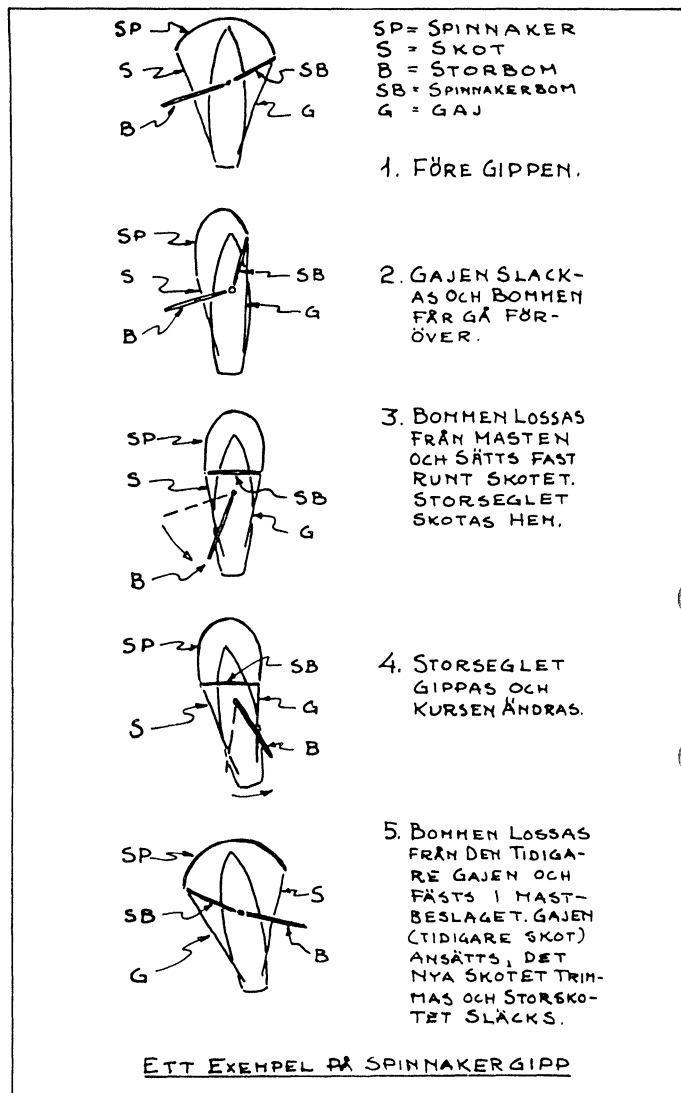


Fig. 10.

Bärgning av spinnakern

Spinnakern bärgas alltid i lä om storseglet eller ett satt försegel — enklast är det på läns. Den är då helt "tam". Seglet kan tas ner på fördäck, men enklast och säkrast är att dra ner det direkt i sittbrunnen.

- 1 Gajen släcks så att bommen kommer mot förstaget (nedhalaren kan behöva sättas an). Med vind väl akter om tvärs "säckar" spinnakern i lä av storseglet.
- 2 Fatta om skotet från sittbrunnen.
- 3 På halvwind — när spinnakern ej "säckat" — släcks gajen så att spinnakern tappar vinden när skotet dras in.
- 4 Seglet dras in i sittbrunnen med hjälp av skotet, fallet firas långsamt och seglet "palmas" hem.
- 5 Gajen läggs loss och får rappa genom spinnakerbomnocken när seglet bärgas helt ner i brunnen.
- 6 Spinnakern tas ner i ruffen och stuvas i säcken. Bom och spinnakerrigg stuvas eller klargörs för ny sättnig.

Blandade råd för segling

Windex är en prisbillig, överträffad vindvisare för masttoppen. För kontroll av luftströmningen runt segel används ofta garn eller tunna dukstrimlor fästa nära genuans födlik (ibland också på storseglet). Man skulle kunna kalla dem "strömningvisare" (på engelska yarns, tufts eller tell-tales).

Kicktalja från beslag på bommen till mastbeslag på däck används för att hålla bommen nere så att den ej lyfter för mycket på läns. Det ökar farten och minskar riskerna för trassel vid en ofrivillig gipp.

Vid läns i **grov sjö** kan en ofrivillig gipp vara farlig. En enkel förgaj av ca 10 mm nylonlina kan användas. Den knopas till bomnockbeslaget och dras utanför lävanten till förtöjningsknapen på fördäck. Storskotet släcks, gajen sträcks och sätts fast på knapen — och sträcks ytterligare (nylon är mycket fjädrande) genom att man tar hem något på storskotet. När gajen ej används kan den sträckas under bommen och sättas fast intill masten. Gajen behöver ej hindra revning. Förgajen och skotet håller även ner bommen vid läns — ersätter kicktaljan, som dessutom ej kan användas med rullat segel.

Vid spinnakersegling med bommen mot förstaget ligger gajen mot loverts vant med en mycket ogynnsam vinkel för att hala spinnakerbommen upp mot lovert. Med en "**Jockey-bom**" (en "förkortad spinnakerbom") kan gajen hållas ut och vinkeln ökas.

Hakar i spinnakerfall och skothakar är ej nödvändiga. Man kan använda pålstek i stället. Om man tränar går det nästan lika fort att lägga pålstek som att fästa en hake. Det går aldrig upp (vilket hakar kan göra vid slag), är lätt att lossa, väger mindre och kostar mindre.

Med någon typ av **rorkultsförlängning** ("stormpinne") — avpassad efter individuell smak — kan man göra det bekvämare för rorsman vid finsegling och vid kraftig krängning.

Segel och segelvård

Råd angående anskaffning av segel

För långfärds- och familjesegling

Det segel som är mest önskvärt att anskaffa förutom standardbåtens storsegel och kryssfock är en genua, som ger betydligt bättre utbyte av båten vid lätta vindar. En liten fock är nästa val — det ger trygghet vid de enstaka tillfällen man seglar i riktigt hårt väder. Har man ingen liten fock kan man dock segla med enbart fock eller revat storsegel. Nästan samma prioritet har därför spinnaker och spinnakerutrustning. Många långfärdssegelare är lite rädda för detta segel — en del vill påskina att det är ett farligt segel. Det är det nu inte, men det kräver kanske mer sjömanskap, omdöme och förutseende. Spinnakern kan göra en undanvindsbog minst lika intressant att segla som en kryssbog. Den som vant sig vid att segla med spinnaker vill inte vara utan den. Tycker man att spinnakern är en onödig fördring måste man dock ta med i beräkningen att den ökar det seglingsmässiga utbytet av båten väsentligt. Ville man trola med siffror kunde man få fram att spinnakern ökar utbytet av en segelbåt långt mer än kostnaden ökar. Man kunde kanske to m få fram att det är synnerligen oekonomiskt att ej segla med spinnaker — om det speciella seglingsintresset är starkt.

För kappsegling

Alla ovanstående segel behövs givetvis, och helst några till. Den verkligt bitne kappsegelaren brukar ha mycket bestämda åsikter om hur seglen skall se ut och oftast har han någon favoritsegelmakare som skraddarsyr hans segel. Följande råd är avsedda för nybörjaren eller tillfällighetskappsegelaren som behöver några utgångspunkter för sin segelanskaffning.

Viktigaste seglet är en lättvindsgenua och sedan en extra lätt spinnaker — båda sydda till maximimått. Dessa maximimått hänför sig till segelmätning enligt IOR-regeln och gäller även för entypsbåtar från ALBIN MARIN AB.

Maximimåttet för **genuans** "perpendikel" (LP=avstånd från skothorn till förlik) framgår av resp. båts segelritning, övriga

mått regleras av förstagets längd. Lämpliga mått på en lättvindsgenua framgår även av segelritningen.

Spinnakerns maximimått framgår också av segelritningen. För lätta vindar behövs lättast möjliga spinnaker med en dukvikt på 40 g/m² eller mindre. Denna spinnaker bör vara ganska bukig och ha stor "kjol" (runda vid underliket). För friskare vind behövs en något kraftigare spinnaker, som är något mindre bukig och alltså även kan föras närmare vinden. En standardspinnaker från ALBIN MARIN AB är en kompromiss — en allround-spinnaker.

Ett **spinnakerstagesegel** är till nytta. Det är vanligen ett mycket lågt och brett försegel, som sätts "flying" (utan att litsas till stag). Det kan se ut som en liksidig triangel och sys av tunn spinnakerduk. Seglets skothorn får ej komma akter om största genuans skothorn. Vill man därför halsa ner seglet långt akter om förstaget måste dess underlik förkortas motsvarande längd. Seglet sätts innanför spinnakern och har till uppgift att fånga den vind som annars skulle passera under denna, samtidigt som luftströmmen mot spinnakern i övrigt skall störas så lite som möjligt.

För lätt vind vill man gärna att **storseglet** skall vara mycket bukigt. Det blir då effektivt vid friskare vind då seglen bör vara betydligt flatare. Speciella kappseglingsstorsegel sys därför ofta med trimrev längs bommen, så att man tex. med blixtlås kan minska buken.

Några namn på segel m m

För kappsegling används ett antal nya segeltyper, som ej har några svenska namn (de engelska namnen används). Eftersom några av dessa segel finns omnämnda på segelritningar och i entypsregler (eller ofta diskuteras) kan en kort beskrivning vara motiverad, även om flera av dem endast har marginell betydelse även vid kappsegling.

Reacher (Reaching genoa): Kan närmast liknas vid en högskuren lättvindsgenua — speciellt avsedd för halvvindssegling.

Drifter: Extremt lätt lättvindsgenua för nästan stiltje (vind 1 m/sek.). Sätts "flying",

Ghoster: Nästan samma, men avsedd för kanske upp till 3 m/sek.

Starcut spinnaker (även kallad **genniker**): Speciellt flatskuren spinnaker som man nästan kan kryssa med.

Tall Boy: Högt och smalt spinnakerstagesegel, avsett speciellt för halvvindssegling.

Big Boy: "Spinnakerstagesegel" (stort som en genua) — eller stor genua — som förs i lä om spinnakern på läns, skotas som regel över storbomsnocken.

Cunningham-hål: En öljet någon eller några decimeter ovanför ett segels halshorn. Med en lina genom hålet kan man sträcka seglets förlik neråt för att få seglet planare i friskvind. Allmänt använt på kappseglingssegel.

Till sist kanske skall nämnas att med **trysail** menas ett triangulärt, lösfootat stormstorsegel, som skotas med särskilda skot (över det beslagna storseglet).

Segelmaterial

Duk till krysssegel tillverkas numera så gott som uteslutande av polyesterfiber: Terylene (England), Dacron (USA), Tergal (Frankrike), Tetoron (Japan) o.s.v. Kemiskt är det samma material, men dukkvaliteterna kan skilja sig avsevärt genom olika vävning och behandling. Till spinnakrar används vanligen nylon som är mera elastiskt.

Duktjockleken anges i gram/m².

Seglens vård

Moderna segel bibehåller den form som segelmakaren gett dem om de ej utsätts för mycket onormala påkänningar. Det är dock tillrådligt att "segla in" ett nytt segel minst en timme i måttlig vindstyrka (4—5 m/s) utan för hård hemsotning. Seglet skall då vara sträckt så att alla rynkor försvunnit och så att det står i en jämn kurva. Man kan skada ett segel genom att sträcka det i fel riktning, tex genom att inte använda dirken — och därmed avlasta akterliket — när man hissar ett storsegel.

Seglen behöver också 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, där storseglet ligger an mot vanten vid läns och de delar av en fock eller en genuafock som 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 regelbundet kontrollera segeln och reparera dem innan skada blivit förvärrad. Provisoriskt kan man laga en reva eller nötning med tejp — det finns speciell segeltejp. Framförallt skall man dock försöka ta reda på hur skador uppstått och försöka förebygga fortsatta skador. Det kan ske genom annan skotning, skydd runt vant eller vantspridare eller genom att förstärka seglen på utsatta ställen.

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 stuvas. Fuktighet känns bäst vid halshornet. Smuts eller mögel kanske inte skadar ett segel, men nog misspyder 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 och nylon 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 mildt tvättmedel. Får ett segel inte rum i badkaret för tvätt och sköljning bör det bredas ut på något rent cementgolv eller dylikt och skrubbas med mjuk borste och sedan spolas 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.

Förtöj rätt

Fendrar

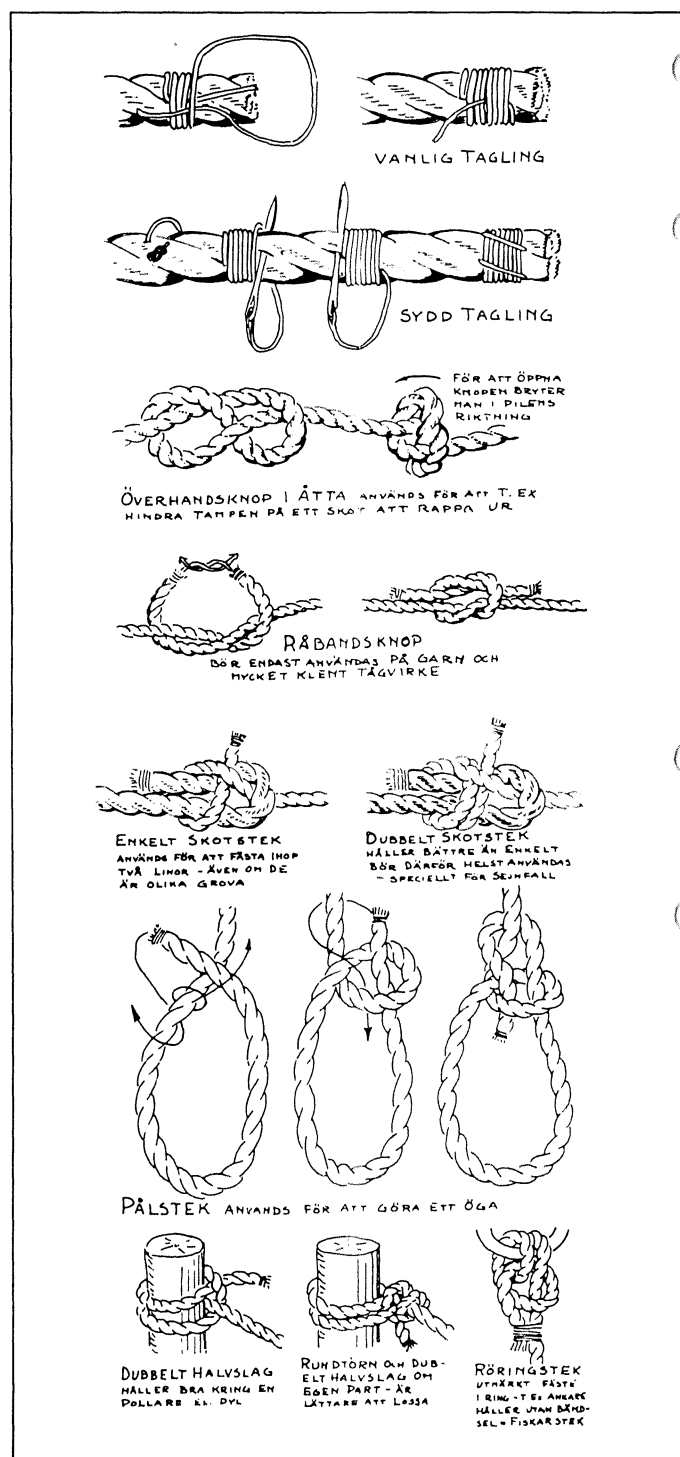
Bäst är uppblåsta plastfendrar minst 40 cm långa och med diameter minst 10—15 cm. 6 stycken med fastsatta ändar (splitsade) skall finnas ombord. Sätt fast dem med pålstek eller med rundtörn och dubbelt halvslag om egen part. Fendrarna skall läggas ut före tilläggning och tas in så fort man lämnat förtöjningsplatsen.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

Tågvirke

Lämpligt material till förtöjnings- och ankarlinor är POLYESTER (tex terylene, dacron), POLYAMID (tex nylon, perlon)

och POLYPROPEN (tex 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, förhållning m.m. En stor ögonsplit i ena ändan på en förtöjningsända brukar komma väl till pass. För permanent förtöjning bör lindiametern 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.



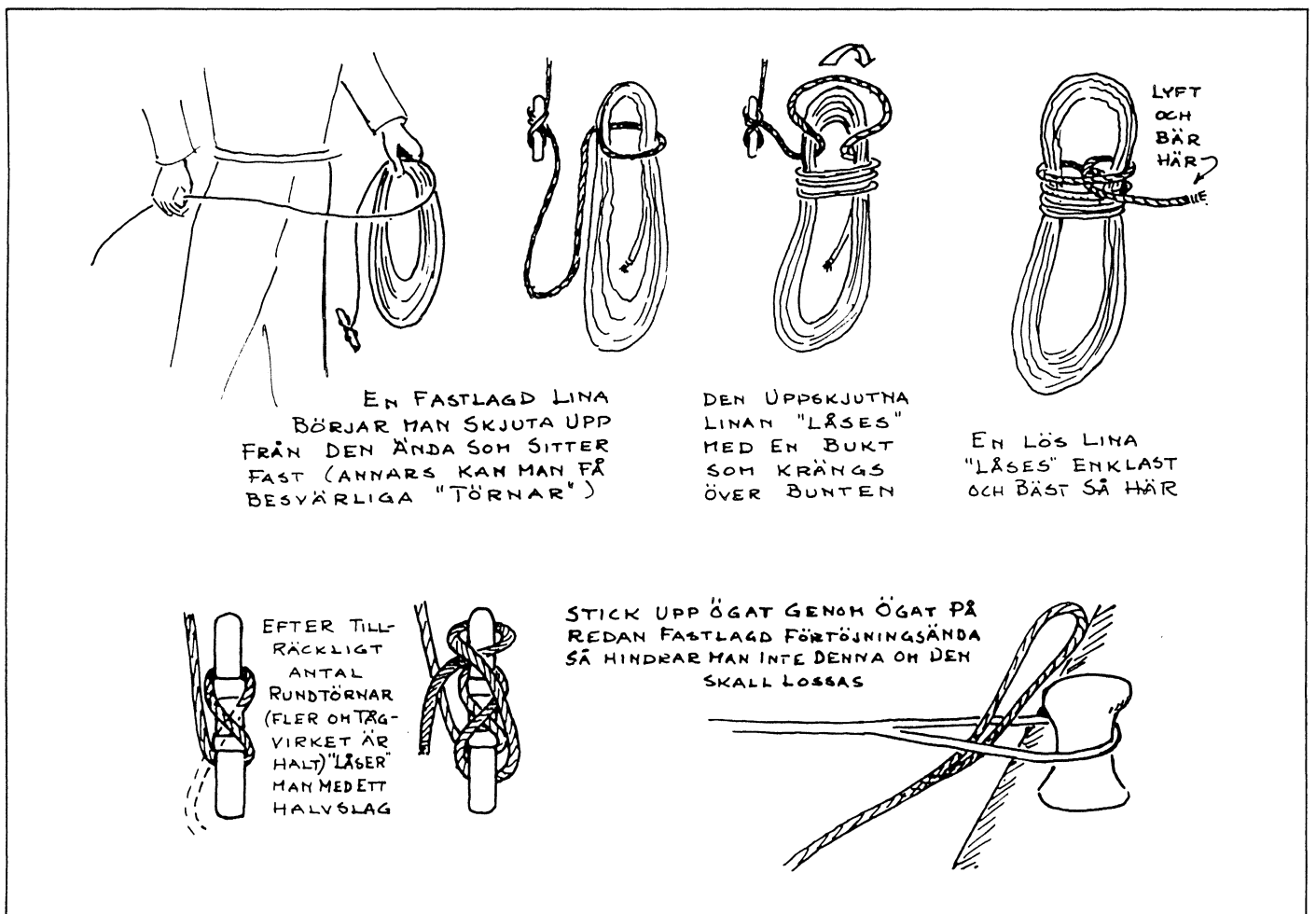


Fig. 11. Knopar, fastsättning på knap m m.

Boj och bojtyngd

Bojtyngdens vikt i vattnet bör vara minst 200—250 kg — det gör ca 350—450 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 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 STORM!

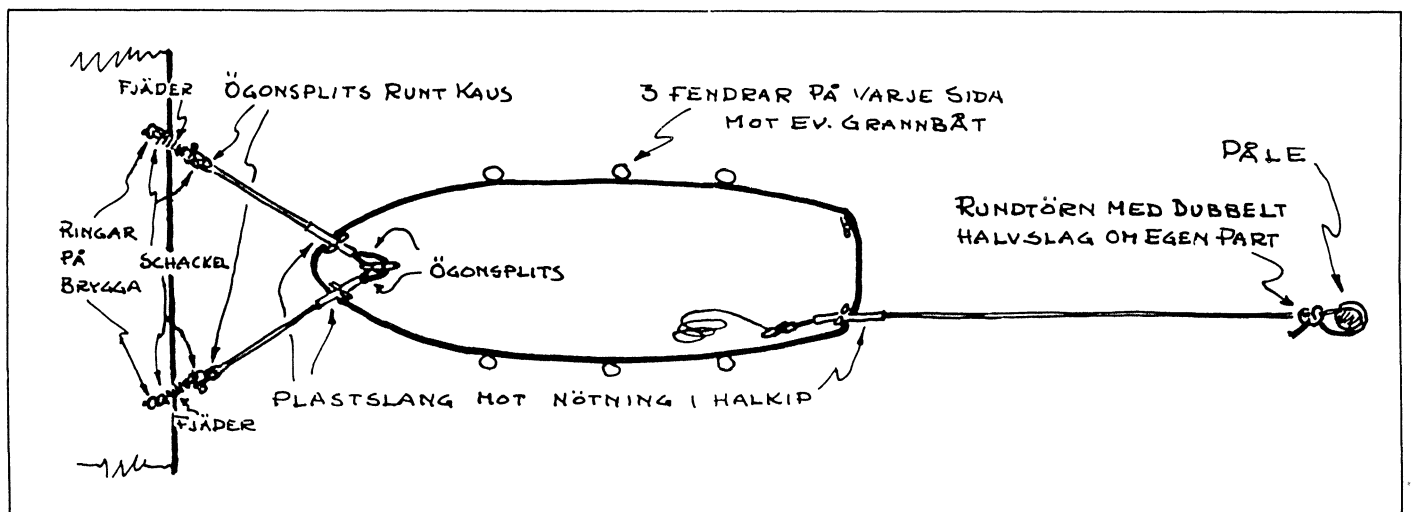


Fig. 12. Exempel på förtöjning vid ordinarie brygga. Variationer i vattenstånd tas upp av långa förtöjningar. För hårt sträckta förtöjningar frestas kraftigare och kan inte ta upp dessa variationer eller rörelser vid kraftigt svall.

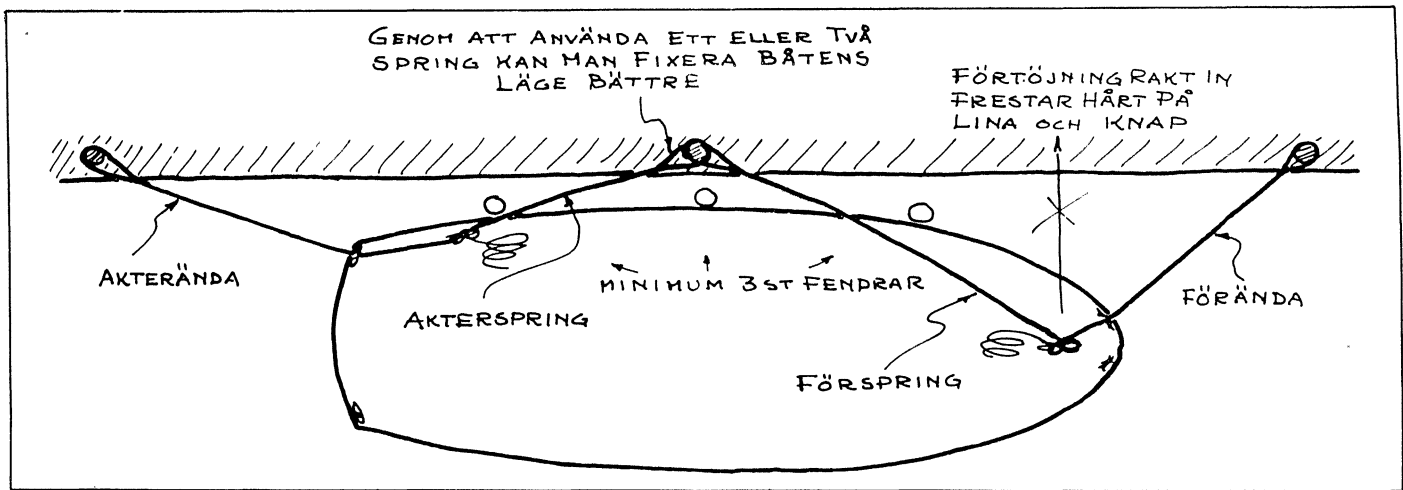


Fig. 13. Förtöjning längs en brygga. Sätt fast förtöjningslinans ända ("tampen") i land och lägg fast på knap ombord, så att den del av linan som ej behövs ligger ombord på båten.

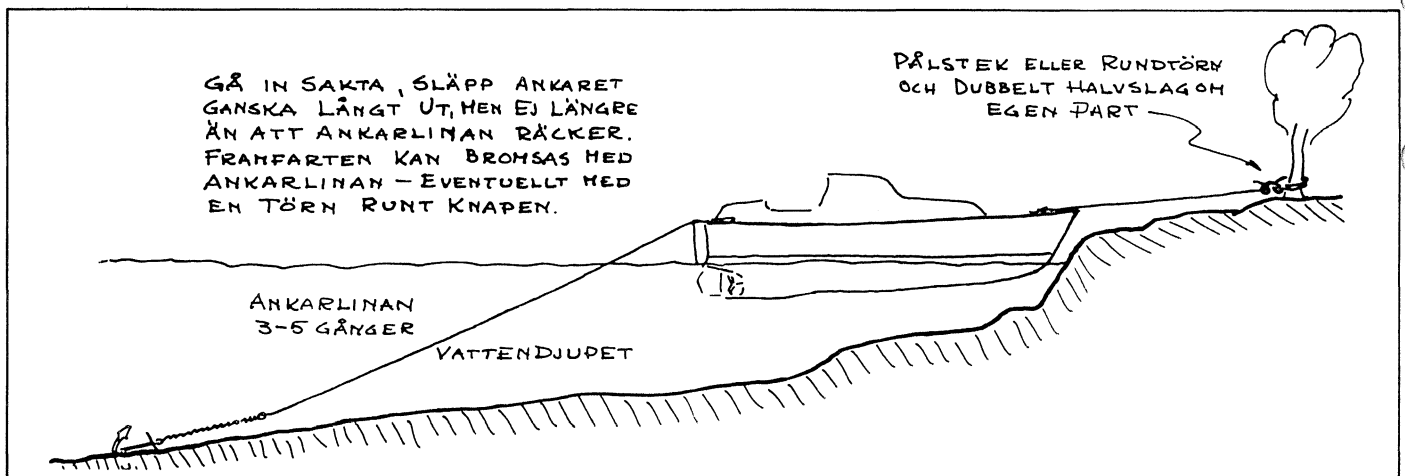


Fig. 14. Tillfällig förtöjning med stäven mot land eller brygga.

Båtars utrustning

ALBIN-båtarna levereras med en ganska fullständig utrustning, men viss ytterligare utrustning är nödvändig (tex 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 bla om utrustning som tagits fram speciellt för de olika båttyperna. 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. Dammsugare — till god hjälp för att hålla mattorna rena. Avfallskorg. Stävstege. Bad- och räddningsstege. Gummi- eller plastjolle.

"Båtutrustning"

Ankare med lina. Ett 8—12 kg Danforth-ankare, 10—15 kg stockankare eller en 10 kg dragg med min. 30 m nylonlina (diameter 10 mm) kan anses som normal-ankare. 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. Stavlampe med batterier. Gummistroppar med kulor — är bra för fastsättning av utrustning.

Verktyg. Förutom den verktygssats som ev. 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 reservdelssatser för motorerna. En större och en mindre sats finns. Man bör dessutom ha med teflontätningstejp, isoleringsband, vattensäker tejp, 1 liter smörjolja, en tub fett 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 akterräcke 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 ev. elektriskt signalhorn. Radarreflektor. Kommunikationsradio.

För havskappsegling finns omfattande bestämmelser beträffande säkerhetsutrustning. I dessa ingår huvuddelen av det som nämnts ovan och en hel del mera.

Navigeringsutrustning

Kompassen bör vara en lugn och lätt avläsbar modell med inbyggd belysning som kan anslutas till båtens el-nät. Sjøkort, 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 väderreporter. Och mycket annat . . .

Vård och underhåll

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. Åldringsbeständighet — väsentligt högre än för trä och stål.
4. Låga underhållskostnader — obetydligt vårutrustningsarbete.
5. Lätt att reparera — se nedan.

Glasfiberlaminaten

ALBIN-båtarnas skrov och däck är tillverkade av glasfiberarmerad polyesterplast av högsta kvalitet. Laminatet görs transparent för effektivare kvalitetskontroll. (Fyllmedel används ej). Detta kan 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 tex. lite utstrött skurpulver (ej på släta ytor!). Hårt smutsade ytor kan rengöras med något av de avfettningsmedel som rekommenderas för bilar eller med medel som tex Ajax, Interlux Båt-tvätt eller Alcro Båtcleaner. För rengöring kan även användas tvål, sprit, bensin, fotogen, lacknafta, thinner eller nedan nämnda "rubbing". Med försiktighet kan även acetone 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 tex. Interlux eller Skagerak båtrubbing eller vanlig ljus bilrubbing, tex 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 plastyorna.

För polering används bil- eller golvvax på samma sätt som för bilpolering. Det finns även speciella båtpreparat, tex Interlux båtpolish. Polish innehåller 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 lagningssetsen används för reparation av skador i gelcoaten och laminatets ytterskikt.

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 används lämpligen härtill. Härdarpastan skall inblandas till $1/25$ -del (kan uppskattas).

Det färdigblandade spacklet, som har en geltid (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 enligt fig. 15.

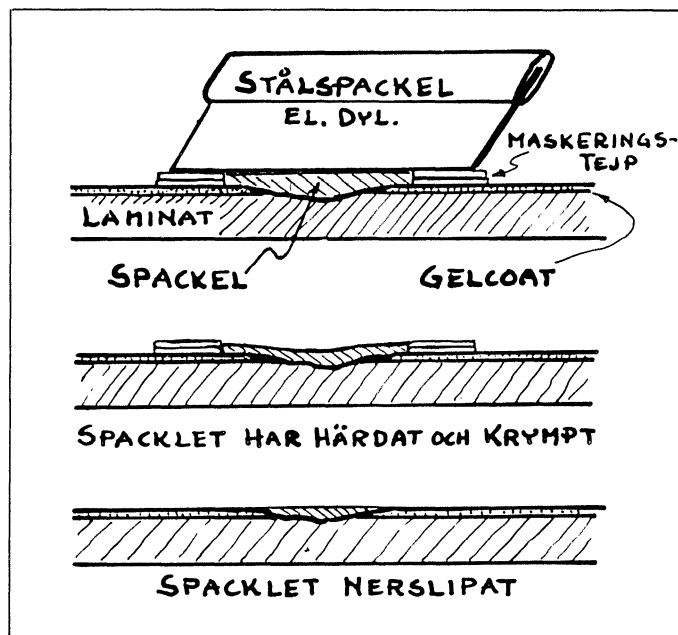


Fig. 15. Med hjälp av maskeringstejp kan man få lämplig tjocklek på spacklet och undvika att kladda ner runt skadan.

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. För bästa finish kan man avsluta med slippapper nr 800 eller to m nr 1200 (om man kan få tag på det!).

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 värme-lampa för uttorkning och uppvärmning av skadan samt för på-skyndande av härdningen. Håll ej värmekällan för nära.

Händer och spackel rengörs i aceton.

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

Lilla lagningsatsen innehåller:

200 gr däckspackel	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	

Reparation av större plastskador

Exempel på något större skador, som en händig båtägare kan laga själv är: kölskador, skadade laminat utan genomgående hål och to m genomgående hål, som inte är alltför stora. Andra arbeten, som är vanliga och som en amatör kan våga sig på är tex fastlaminering av trädetaljer (kanske en trækloss att skruva fast någon detalj i).

Större kollisions- eller grundstötningsskador bör man däremot som regel överlämna till en specialist för reparation. Kanske inte för att svårighetsgraden är så mycket större, men därför att konsekvenserna av en icke fackmässigt utförd reparation kan bli så mycket svårare.

En stor skada måste besiktigas mycket noga så att inga defekter förbises. En exempel kan förtydliga detta. En båt som slitit sig i en höststorm fick ett hål i bogen. Detta lagades, men ute i öppen sjö och kraftig sjögång sprang båten läck. Det visade sig att laminatet hade skadats vid sidan av det synliga felet. Vid sådana skador måste laminatet friläggas helt från inredning och "tapetsering" för att sedan kunna genomlysas med en stark lampa utifrån. Om laminatet fått osynliga krosskador (polyestern pulveriserar inuti laminatet) syns detta som områden med mindre ljusgenomsläppning. Gel-coatsprickor kan också tyda på för stora påkänningar, men som regel är de varningstecken som framträder långt innan påkänningarna nått sådan storlek att laminatet skadas.

Material för reparationer

Polyester, tixotrop. Den bör vara för-accelererad — om inte behövs 1—3% accelerator. Härdare (ibland kallad katalysator) tillsätts när arbetet skall börja. 1—3% är normal härdartillsats. Blanda aldrig härdare och accelerator direkt med varandra — reaktionen kan bli mycket häftig. Så behövs det glasfibermatta 300—450 gr/m², metallrulle, penslar, aceton för rengöring av verktyg och händer, ev. flytande gelcoat, tape, slippapper, rasp eller grov fil, sax, pappersmuggar eller burkar att blanda plast i och kanske stålborste och bågfilblad. För spackling och mindre reparationer behövs tvåkomponents polyesterpackel tex Plastic Padding eller epoxispackel tex Interpad. Boxer-plast är en tixotrop polyester med inblandad glasfiber och kan med fördel användas vid mindre skador där endast spackel ej är tillfyllest och en fullständig laminering är onödig (kan erhållas från Albin Marin AB). I en del större färgaffärer kan erforderlig plastmaterial köpas. Följ plastfabrikantens anvisningar i fråga om blandning, härdningstider m m. Från Albin Marin AB kan en plastreparations-sats beställas.

Exempel på reparationsförfarande

Fig. 16—19 visar exempel på några olika typer av plastarbeten. Alla sådana arbeten skall ske vid temperaturer över 15°C och torr väderlek.

Kölskador är kanske de vanligaste. Ett jack som inte går genom laminatet kan man i de flesta fall nöja sig med att spackla igen (polyester- eller epoxispackel) och måla över med bottenfärg. Går skadan något djupare bör spacklet armeras med glasfiber (bitar av glasfibermatta) eller Boxer-plast användas. Vid större skador bör lagningen ske i princip enligt fig. 16. Stora fördjupningar in i något fyllnadsmaterial utfylls med spackel (helst armerat med glasfiber). Alternativt kan man fylla med glasfiber och polyester. Innan reparationsarbetet börjar bör laminatet runt skadan slipas ner med slipskiva eller grovt slippapper. Vid behov gör man rent med aceton. Skadans yttre del lamineras med lagom stora bitar av glasfibermatta som genomväts ordentligt med polyester. Innan mattan läggs på plats, skall ytan bestrykas rikligt med polyester och innan nästa lager läggs dit, stryker man åter på polyester. Använd metallrulle eller en styv pensel som man "stöter" med så att inga luftblåsor blir kvar. Till slut laminerar man ett eller flera lager matta som går utanför själva hålet. När plasten härdat delvis och fortfarande är något mjuk kan man skära bort överflödigt material med ett skarpt verktyg. Se dock till att härdningen har kommit så långt att vidhäftningen ej fördärvas. När lamineringen härdat tillräckligt kan man slipa den lagade ytan för att sedan måla med polyuretanprimer (tex Polygrund) och bottenmåla.

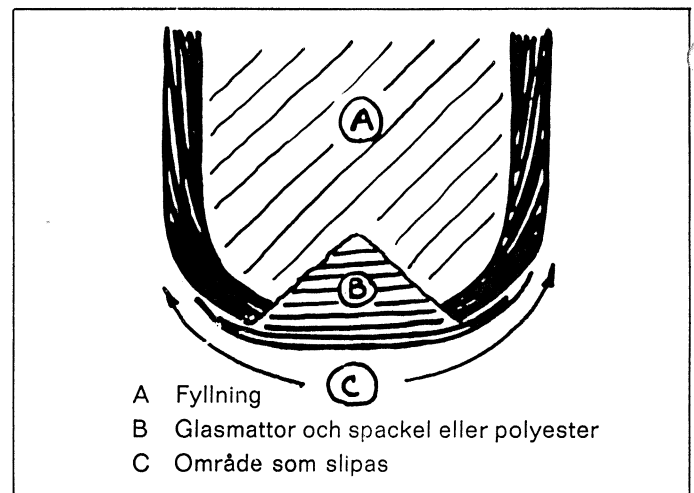


Fig. 16. Lagning av kölskada.

Ett fel, som kan uppträda efter en grundstötning, är att en fena eller ett roder spräcks upp i sin hopfogning. I enklare fall kan man reparera genom att pressa in epoxilim i springan och skruva ihop de två halvorna med plåtskruv. Är skadan av större omfattning kan man göra en utvändig laminering enligt fig. 17. Skadan slipas och målas enligt ovan.

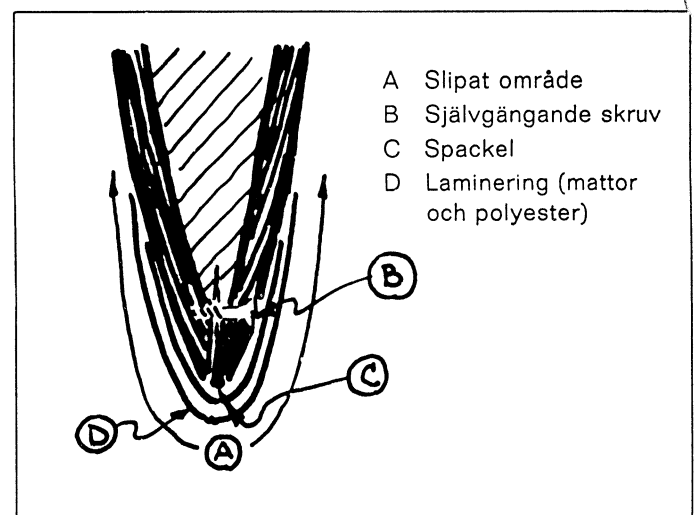


Fig. 17. Lagning av sprucken fena eller roder.

Fig. 18 visar hur man kan laminera fast en trädetalj i båten. Träklossen i detta fall kan limmas fast med en glasfibermatta indränkt med polyester eller också med epoxilim. Givetvis skall den underliggande ytan renslipas först. Sedan laminerar man över det hela med mattor.

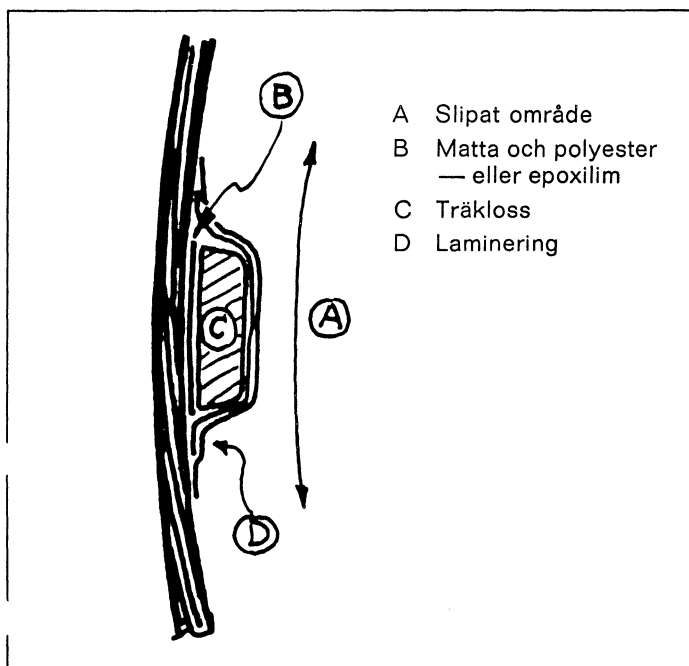
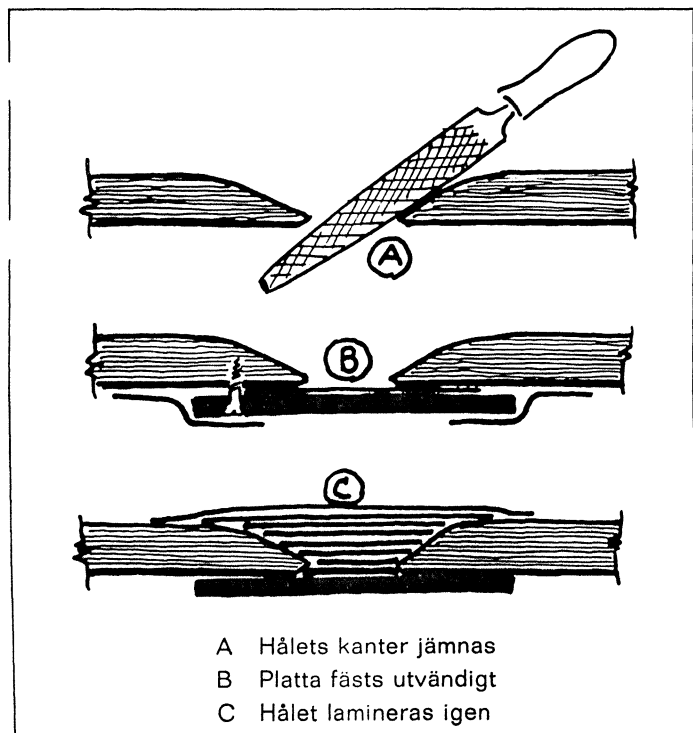


Fig. 18. Fastlaminering av träkloss.

Har man fått ett hål rakt igenom laminatet kan man gå tillväga enligt fig. 19. Allt skadat laminat sågas bort med ett bågfilblad eller slipas bort med en rasp eller grov fil. Utvändigt täcks hålet med en skiva som polyestern ej fastnar i. Man kan använda en bit akrylglas eller masonite, plywood eller plåt som täckts med cellofan eller polyetenfolie. En liten skiva kan tejpas fast — en större kanske man får skruva fast. När detta är klart kan man om så behövs börja med att stryka på gelcoat. När denna härdat så att den ej skadas av lamineringsarbete, kan detta påbörjas. Den färdiga lagningens gelcoatsida kan finjusteras enligt anvisningar ovan.



- A Hålets kanter jämnas
- B Platta fästs utvändigt
- C Hålet lamineras igen

Fig. 19. Lagning av hål.

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, tex 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 knappt att tvätta bort). Därefter slipar man med medelfint våtslappapper för att få gott fäste för färgen och tvättar sedan med rent vatten. Följ sedan färgfabrikantens anvisningar. Grundfärg (primer), tex 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 1—1½ liter färg för de mindre ALBIN-båtarna, 2—2½ liter för de större.

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

Inredning och utrustning

Fernissa, lim, tätning mm

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 färgfabrikantens anvisningar. Fernissade ytor kan bättras med tex Beckers Fernibonyl NM 141, sidenmatt. Övriga ytor kan målas med valfria båtfärger. TEAK (handräcken mm) skall oljas flera gånger per säsong. Vid behov slipar man med sandpapper eller sicklar. Använd speciell "teakolja" (tex Westcoast) eller rå linolja utspädd med ca 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 plastytor med rostfria plåtskruv — där är riktig förborring ännu viktigare. Lite epoxilim på gängorna kan ge stor hållfasthet. Epoxilim (tex CASCO eller ARALDIT) är så starkt att man to 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 skruvar läcker 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 kontaktilim. Självhäftande material fordrar en helt slät yta. Glasfiberlaminatets insida har ej den släthet som fordras för god vidhäftning.

Textilier

Båtens bomullsgardiner kan tvättas i maskin ("fintvätt") och mattorna kan skumtvättas. Dynornas överdrag av syntetiskt material kan tas av och kemtvättas, 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.

Kapell, sprayhood

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 uppspant 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 mm med enbart rent vatten, och kapellen skall sedan torka i uppspant läge. Tvätt- eller lösningsmedel tar bort impregneringen. Om man måste tvätta bort oljefläckar eller dylikt bör man använda tvåtvättmedel (ej trikloretylen, varnolen eller dylikt), men sedan måste duken impregneras igen. Man kan köpa impregneringsmedel för tältduk — i färghandeln finns sådana på sprayflaskor.

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

Sprayhood och mindre kapell tillverkas av PVC-duk (vävuren plast). De rengörs bäst med rent vatten och mildt tvättmedel — medel, som innehåller aceton eller ammoniak gör att plasten blir brun och torkar sönder.

Vattentank

Vattentankens påfyllning är på fördäck. Vattennivån kan man se genom den genomskinliga plastväggen i 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 pumpas ut. Tanken har "handlucka" så att man kan inspektera och göra ren den invändigt.

Bordförskruvningar, ventiler och slangklämmor

Alla bordförskruvningar under vattenlinjen — in- och utlopp WC, avlopp diskho, intag sjövattnen till pentry och kylvatten motor — har avstängningsventiler för att undvika risk för överfyllning om något rör eller någon slang skulle skadas. Bordförskruvningarna för avgasrör och ev. självläns har ej avstängningsventiler, men dessa kan man nå från däck och tätta vid behov.

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

Alla avstängningsventiler på bordförskruvningar bör funktionsprovas då och då — i varje fall minst en gång per säsong — så att de ej korroderar fast. Några droppar olja bör man kosta på även sådana undangömda och sällan använda säkerhetsdetaljer som avstängningsventilerna.

Toalett

Använd endast toalettpapper och sparsamt! Figur 20 visar en sprängskiss på toalett typ "Brydon Boy". Mönstrat och extra mjukt toalettpapper ger större risk för stopp i toaletten.

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.

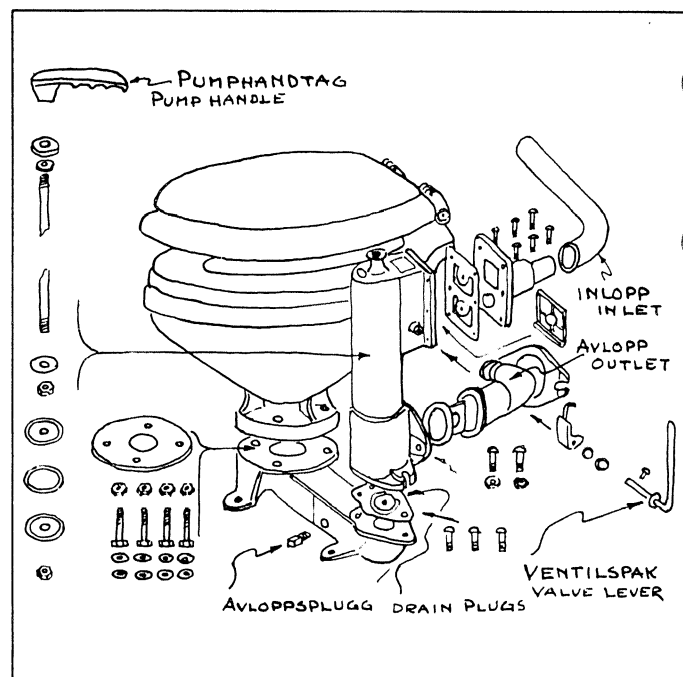


Fig. 20. Toalett, typ "Brydon Boy".

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

Vid vinteruppläggning skall en eller båda av de röda avloppspuggarna 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. Läcker kan uppträda vid slangklämmor och packningar, som kan behöva dras efter. Ev. kan någon packning behöva bytas.

Toaletten kan kompletteras med en **WC-tank** (fig. 21). I denna kan avföringen samlas när man ligger i hamn eller i en badvik. Den kan tömmas när man kommer ut på öppet vatten. Tömmningen sker med självtryck och fordrar ingen pumpning. Toalettanläggningen kan när som helst användas som öppet system, även när tanken är helt eller delvis fylld. Tankens kapacitet räcker för 4 personer 2—3 dygn.

I en framtid, när mottagningsstationer för latrin anordnas, kan systemet apteras för ilandpumpning eller ursugning. Tanken är nämligen försedd med en förskruvning avsedd för anslutning genom däck.

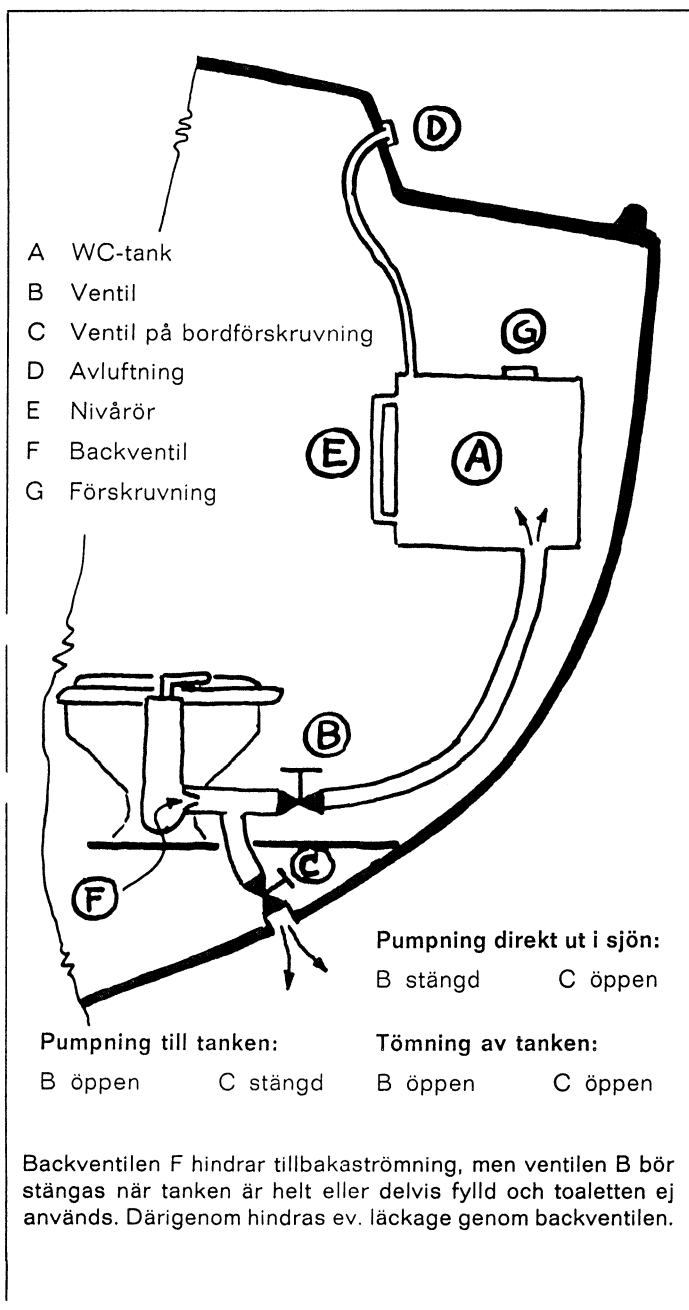


Fig. 21. Principskiss på toalett med WC-tank.

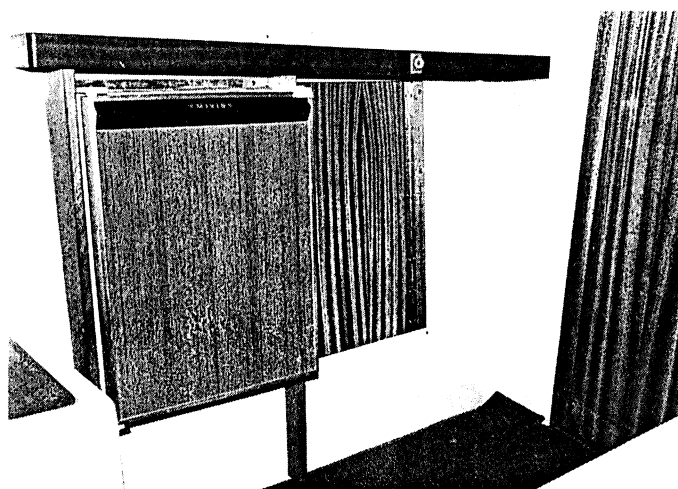


Fig. 22. Kylskåp installerat i ALBIN 25.

Riggens vård

När man tagit ner masten på hösten bör man besiktiga alla detaljer — även vant, stag och fall — och åtgärda eventuella fel. Tvätta och skölj mast och bom med sötvatten så att inga saltkristaller (eller något tvättmedel) finns kvar. Även invändig spolning är nyttig. Mastens nedre del är mest utsatt för korrosion och där bör man skölja speciellt omsorgsfullt.

Om masten skall emballeras i plast eller något annat tättslutande måste den först spolad enligt ovan och sedan torkas ordentligt. Under vintern skall masten ligga uppallad så att den ej kröker sig.

Innan masten reses på våren bör man behandla alla eloxerade ytor med paraffinolja eller lanolin för att bevara ytfinishen. Vattenfritt lanolin kan köpas på apotek.

Alla ställen, som är känsliga för korrosion och även rörliga delar bör fettas in. Speciellt känsliga är elektriska anslutningar, som bör fettas in eller besprutas med CRC 666. Däckskontakter bör skruvas isär och fyllas med vaselin. Vantskruvar, trissor, schaklar, patenthakar m m bör oljas eller fettas in. Propellerfett kan användas, men vill man ha renare fett kan man använda lanolin.

Likrännor och andra glidytor, tex för travare, bör smörjas ("vallas") med paraffin i fast form.

Montering av enklare beslag

Endast beslag av plast, rostfritt stål eller lättmetall skall användas. Mässing och andra kopparlegeringar ger svåra korrosionsproblem.

Mellan beslag och mast/bom måste man isolera för att förhindra korrosion. Plastlaminat, zinkkromatprimer, vaselin och dylikt kan användas. Beslagen fästs med bultar eller skruv av syrafast stål eller popnit av monel. Epoxilim kan bidra till styrkan. Epoxilim ger också en bra isolering och kan användas på bultar och skruvgångor för att i möjligaste mån ge isolering — och skruvlåsning.

Självgående skruv (plåtskruv) bör undvikas då de ger större möjlighet för korrosion än andra fastsättningsmetoder (se upp så att ej skruvspetsar hindrar invändiga fall).

Kylskåp och frysbox

Ött 42 lit. kylskåp kan installeras i vissa ALBIN-båtar. 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 batterikapacitet.

För att snåla med ström kan man ställa om kylskåpets termostat till största kyla när man har motorn igång och batteriet laddas — när man ligger stilla drar man ner termostaten.

I andra ALBIN-båtar kan en 22 lit. kylbox monteras. Den har samma kompressor som kylskåpet ovan och alltså samma maximala strömförbrukning, men medelströmstyrkan torde vara 25% lägre. Termostaten sitter ej lätt åtkomlig (den sitter bakom ett galler som kan skruvas loss). Därför får man köra kylboxen med en konstant inställning, men denna kan alltså ändras om så behövs. Även för kylboxen är ökad batterikapacitet önskvärd.

Vinterförvaring och vårutrustning

Vid vinterförvaring skall båten stå i sin vagga eller också stå uppallad under kölen och med stödbockar i för och akter, tex enligt fig. 23. Båtar med delat lateralplan (tex Viggen) bör stötta upp även under roderfenan. I stället för träbockar kan givetvis ställbara stålstöttor eller dylikt användas. Titta på båtclubbar 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 doghuset eller i sittbrunnen. Helst bör man komplettera med en extra täckning över eventuell stävräcke. Speciellt på mörkpigmenterade skrov (tex blå) bör man akta sig för att använda tättslutande plastfolietäckning. Kondensfukt under folien kan tränga in i gelcoatet och ge ljusare fläckar — båten blir flammig. Flammigheten försvinner som regel så småningom när fukten avdunstar, men det kan dröja lång tid. I undantagsfall kan pigmentet förändras.

Före vintertäckningen skall alla lösa inventarier (även dyrbara 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.
2. Montera ur batterier och eventuell gasolflaska.
3. Länsa båten på slagvatten (öppna dyvikan — bottenproppen).
4. Tappa vattnet ur WC.
5. Länsa vattentanken — pumpa eller lossa slang.

6. Pumpa ur fotpumparna.
7. Gör rent inne i båten — lämna inget slagvatten.
8. Kör slut på bränslet i ev. värmeanläggning — se särskild instruktion.
9. Gör till regel att ge alla rörliga delar en droppe olja eller en lätt inoljning (sprayolja). Elektriska detaljer bör ges en lätt dusch med speciell korrosionshindrande olja tex CRC 666 eller CRC 5·56). Dessa sprayoljor kan användas även till andra detaljer som behöver korrosionsskydd.

OBSERVERA! Gå redan på hösten igenom vad som skall åtgärdas eller repareras på båten. På våren har varv och båtfirmer bråda dagar. Ju tidigare man kan beställa arbeten eller tillbehör desto säkrare kan man vara 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 tex 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. Rigg, motor, värmeanläggning och utrustning i övrigt kontrolleras och justeras.

Endast bottenmålning och tvättning av skrovsidorna (samt fyllning av fett i ev. reversibel propeller) måste ske före sjösättningen. Alla andra arbeten kan ske med båten i vattnet.

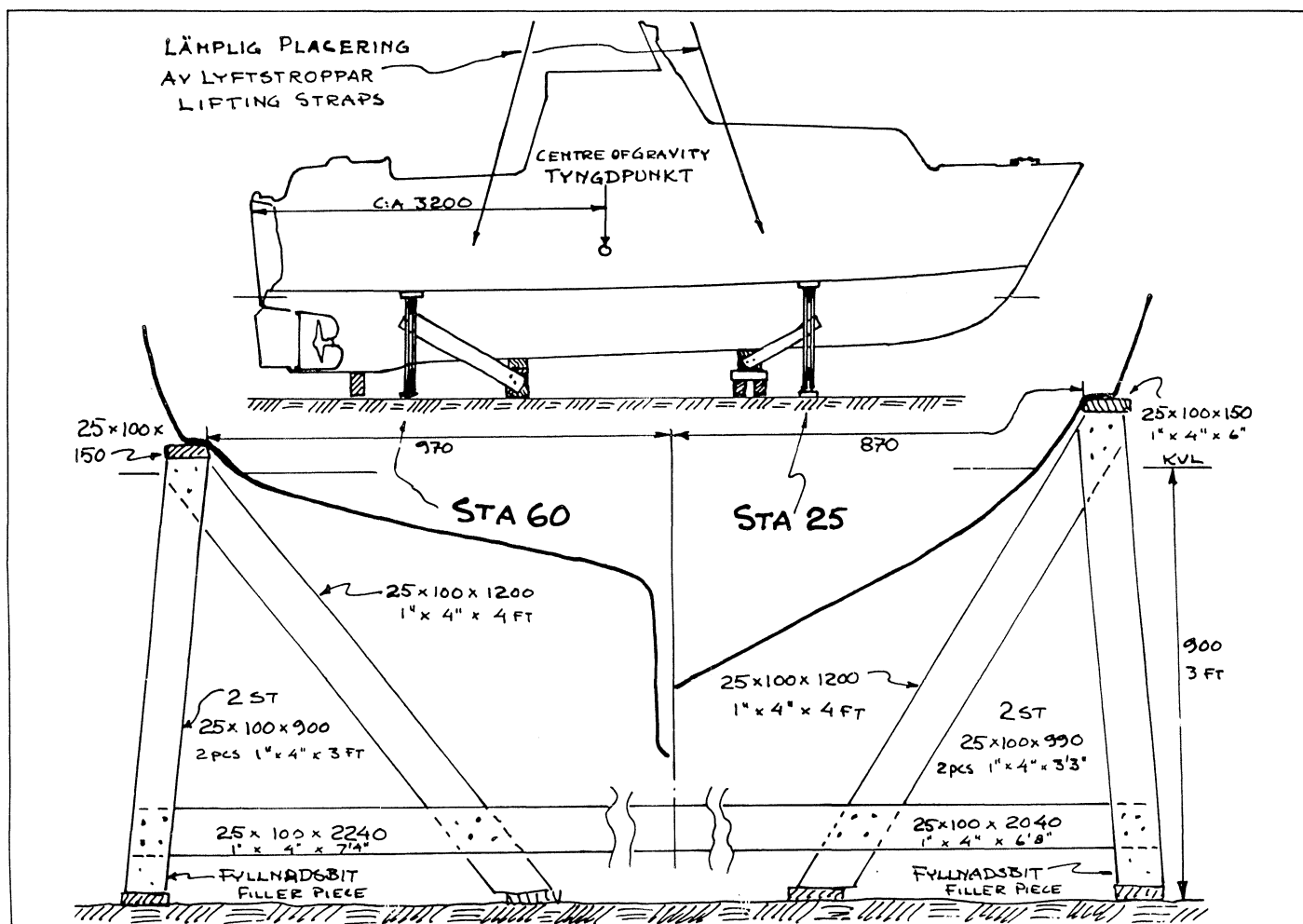


Fig. 23. Exempel på stödbockar för vinteruppläggning (ALBIN 25).