

SAIL	LUFF	LEACH	PERK FOOT	CLOTH	AREA	NOTE
MAIN	8.800	9.360	3.400	270	170	1/
GENUA	10.450	10.000	4.870	250	25,2	
JIB	9.500	8.600	2.800	270	13,0	1/
SPINNAKER	10.260	10.260	6.120	50	57,0	

1. STANDARDSEGEL.
GEN PURPOSE SAIL.

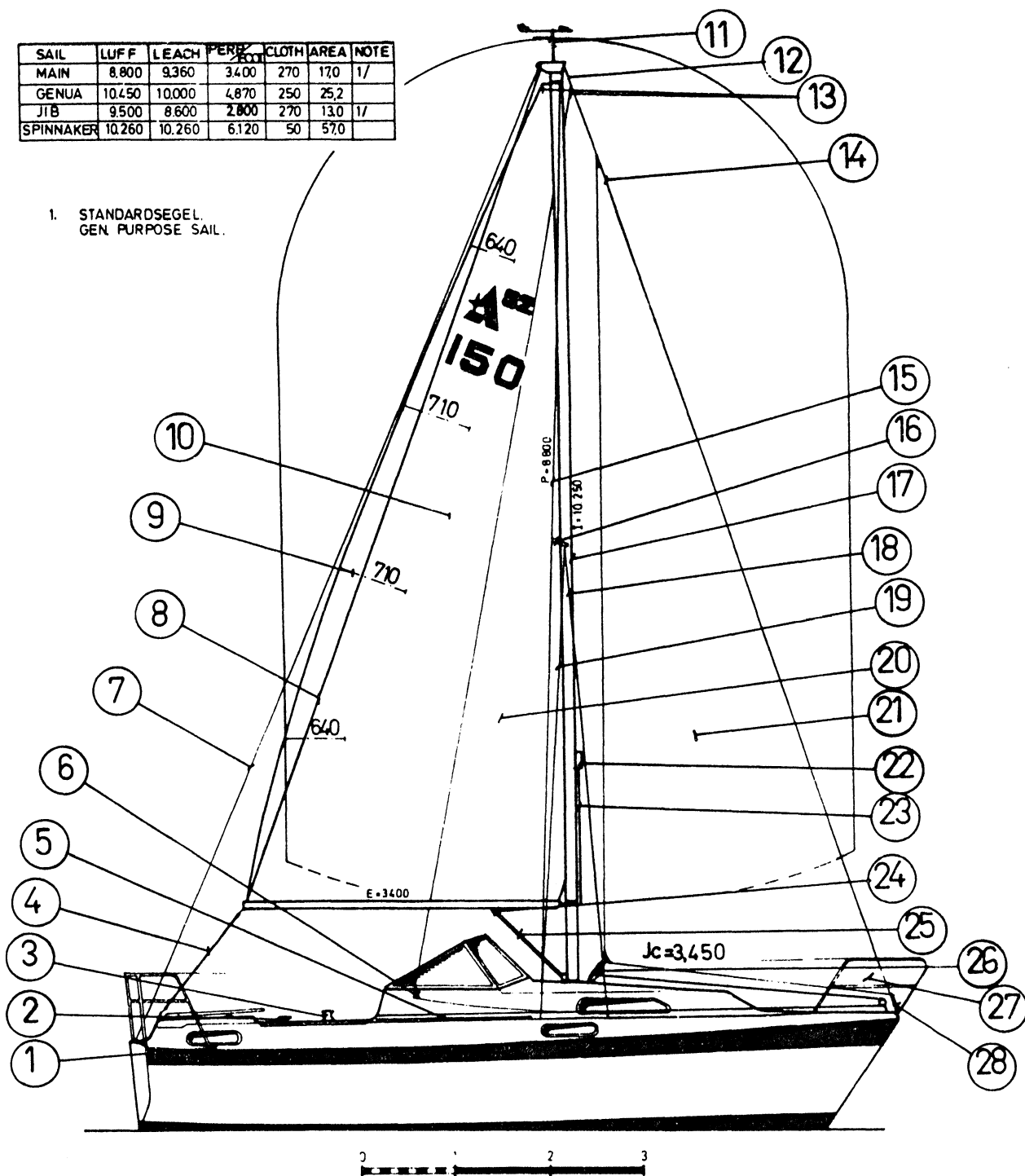


Fig 2

- | | | | |
|----|------------------------|----|----------------------|
| 1 | Spinnakerblocksbeslag | 15 | Toppvant |
| 2 | Knipknapp för skot | 16 | Vantspridare |
| 3 | Plats för ev skotvinch | 17 | Ev spinnakerlift |
| 4 | Storskot | 18 | Förligt undervant |
| 5 | Genuaskotskena | 19 | Aktre undervant |
| 6 | Skothorn | 20 | Genuafock |
| 7 | Akterstag | 21 | Självskotande fock |
| 8 | Dirk | 22 | Topplanterna |
| 9 | Latta | 23 | Spinnakerbomsskena |
| 10 | Storsegel | 24 | Nyckel för kicktalja |
| 11 | Masttoppvimpel | 25 | Kicktalja |
| 12 | Fockfall | 26 | Fockskot med block |
| 13 | Fallhorn | 27 | Halshorn |
| 14 | Förstag | 28 | Vantskruv |

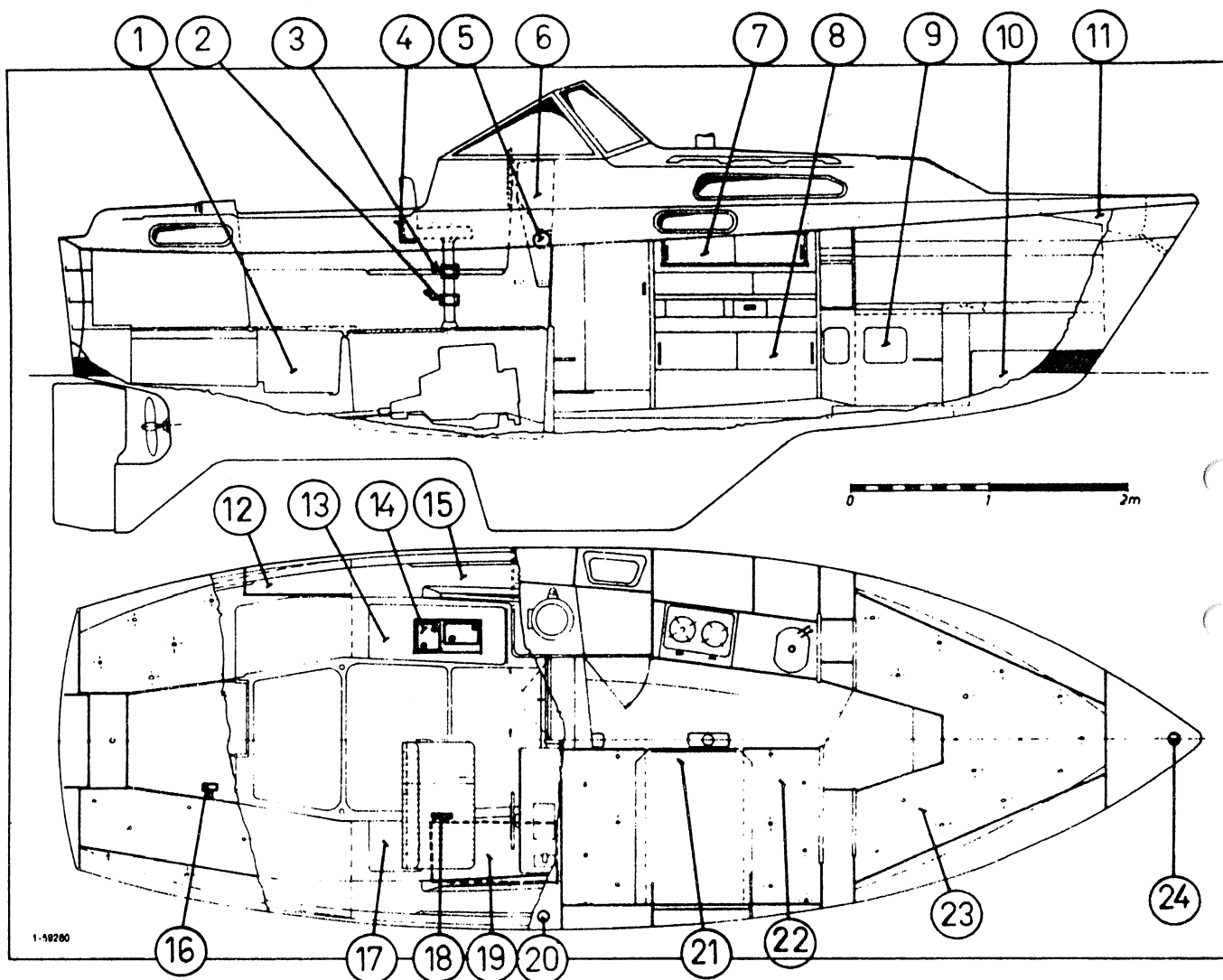


Fig 3

Inredning med exempel på stuvning

- | | | | |
|----|--|----|-------------------------------------|
| 1 | Stuvutrymme för segel | 13 | Fendrar, linor |
| 2 | Vridbart vred för låsning av förarsätets inställning i vertikal- och horisontalled | 14 | Batterier |
| 3 | Höjdleds säkring | 15 | Oljeställsgarderob |
| 4 | Tryckknapplösning av ryggstöd | 16 | Handtag för frikoppling av styrning |
| 5 | Plats för eldsläckare (bordvarts) | 17 | Reservbränsle, verktyg |
| 6 | Elcentral | 18 | Länspump (under förarsäte) |
| 7 | Köksutrustning och proviant | 19 | Bränsletank |
| 8 | Kokkärl | 20 | Bränslepåfyllning |
| 9 | Skor | 21 | Konserver (under dinettdurk) |
| 10 | Vattentank | 22 | Plats för kylskåp (under säte) |
| 11 | Ankare | 23 | Sjökort (under dyna) |
| 12 | Stuvutrymme för sittbrunnsbord | 24 | Vattenpåfyllning |

TEKNISKA DATA

L ö a	8,20 m
L v l	7,28 m
Bredd	2,84 m
Djupgående, ca	1,20 m
Deplacement, ca	3400 kg
Kölvikt, ca	900 kg
Motor, Volvo Penta 3 cyl diesel, MD 17C	26 kW (35 hk)
Fart, ca	7,5 knop
Tyngspunkt utan mast mätt från förstäven, ca	4,50 m

Segelyta, ca	30 m ²
Storsegel	17,0
Fock	13,0
Genua	25,2
Spinnaker, ca	57,0
Totalhöjd ovan kvl exklusive masttoppvimpel	11,60
Höjd över mark inkl vagga utan mast	3,50

Konstruktör: Per Brohäll.

SKROV. Laminattjockleken i fribord är ca 6-8 mm, botten ca 8 mm, kölövergång ca 13 mm, kölside ca 9 mm.

Tillverkning av glasfiberlaminatet (AP = armerad plast) sker enligt den s k sprutmetoden (huggen glasfiber blandad med polyester) kombinerad med ett lager vävd roving. Glasfiberhalten är ca 30 %. Skrovet är förstärkt med AP-vinklar (stringers och spant) och fastlaminerad durk. Barlasten av järn är inlaminerad. Fria insidor av skrovet är tapetserade, beklädnanden består av plastväv laminerad med polyesterskumplats.

DÄCK. De horisontella ytorna i ruff och skans är utförda i en sandwichkonstruktion med Divinycell (PVC-skumplast) som distansmaterial. Laminattjocklekar är ca 3 mm ytterskikt - 15 mm Divinycell - ca 3 mm innerskikt. Ytor utan s k sandwichkonstruktion har min 5 mm laminattjocklek.

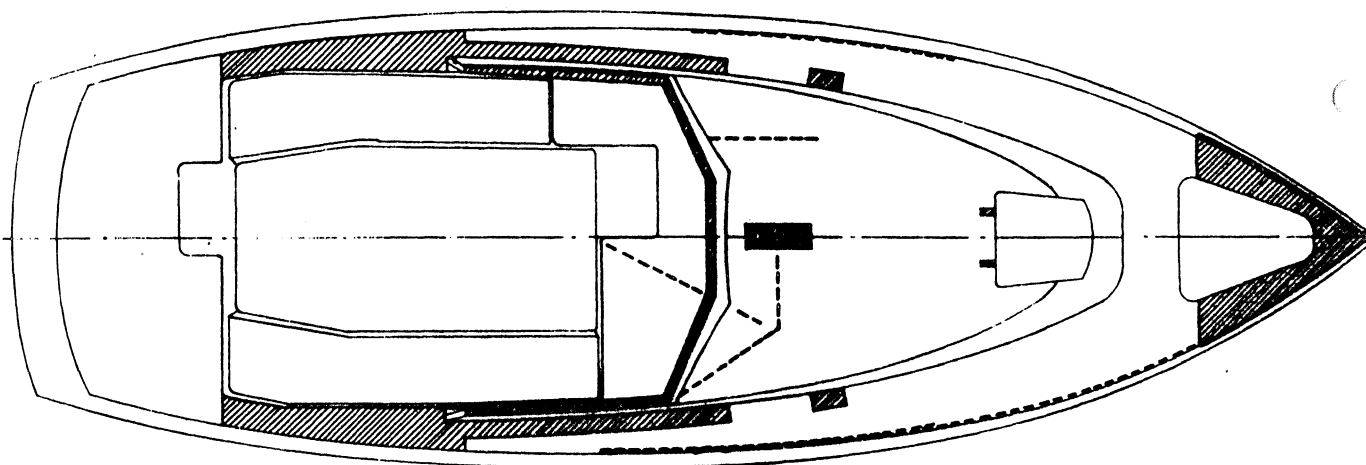
Luckkarmar och områden med genomgående bultar, samt skuggade områden i fig 4 har tryckhållfast fyllnad.

Inlaminerade elrör (se fig 4).

Fönster av härdat glas infattade i eloxerade ramar.

SKROV och DÄCK är hopfogade med rostfria bultar genom däckskena, däck, skrovfläns och mellanliggande elastisk packning.

RODER gjuts i uretanskum med inlaminerad hjärtstock av syrafast stål. Det lagras i smörjningsfria lager.



▨ Tryckhållfast fyllning
- - - Elledning

Fig 4

RUNDHULT. Mast och bom av eloxerad aluminium. Masten är utrustad med genomgående rullrev.

SEGEL av förstklassigt syntetmaterial.

STÅENDE RIGG. 19 trådig rostfri syrafast wire. Syrafasta vantskruvar.

LÖPANDE RIGG. 133 trådig rostfri wire och dubbelflätade haländar och skot i terylene.

BESLAG och FALLVINSCHAR av brons och syrafast stål.

TANKAR. Bränsletank av rostfri plåt, rymmer ca 125 liter, vattentank av plast rymmer ca 65 liter.

FÖRSTA SJÖSÄTTNINGEN

ALBIN 82 MS levereras i en transportvagg, som har följt båten under hela byggnadstiden.

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 ankring.
 - 2 Lagg lyftstroppar kring båten omedelbart framför och bakom kölen (OBS! eventuell logg-givare). 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.
 - 3 Fäst fendrar på lämplig sida och långa förtöjningsändar i för och akter. Med dessa kontrolleras båtens läge när den lyfts.
 - 4 Kontrollera att:
 - a/ dyvikan (bottenpluggen) är tillskruvad;
 - b/ avtappningskranarna för kylvatten är stängda;
 - c/ om båten är utrustad med elektronisk logg, att givare eller plugg är monterad.
 - 5 Stäng alla övriga bordsförskruvningar så att varje läckagerisk elimineras under sjösättningen.
 - 6 Lyft båten så att den kommer fri från vaggan och måla de omålade fläckarna efter vaggan i botten med den medsända bottenfärgen.
 - 7 Sjösätt därefter båten.
 - 8 Innan lyftstropparna lossas; lyft på durken och kontrollera att inget vatt^{tt} trängt in.
 - 9 Koppla loss lyftstropparna på båtens ena sida och låt kranen lyfta upp dem på kajen.
- Följ motorinstruktion och kapitlet "Åtgärder före första start" innan motorn startas.

RIGGNING

Stående och löpande rigg ligger förpackad i båten och är märkt. Glöm ej eventuell extra utrustning som spinnakerfall, lift och Windex.

Riggning sker lämpligen på följande sätt:

- 1 Lägga masten på två stadiga bockar eller lådor.
- 2 Fockfallets öga - fallet har en skothake i andra ändan - träs förifrån över styrbords trissor i masttoppen. Haländan kopplas till wirefallet så att de båda splitsade ögonen bildar en råbandsknop (fig 5).
- 3 Storfallets öga träs över de intilliggande trissorerna akterifrån och haländan kopplas som vid fockfallet.
- 4 Dirken träs över en av de små trissorerna i masttoppsbeslagets aktra vinge. Dirken ska vara monterad så att haländan kommer mot masten.
- 5 Fäst de monterade fallens och dirkens respektive skothakar i spinnakerbomtravaren. Sträck upp i haländarna och sätt fast på respektive knap.
- 6 Montera eventuella extra fall. Plats finns för spinnakerfall och lift. Kontrollera att spinnakerfallblocket kan röra sig fritt i alla riktningar.
- 7 Förliga och aktere undervanten monteras i respektive fäste (omedelbart under vantspridarna).
- 8 Förstaget monteras i den förliga rörliga länken i masttoppsbeslaget. Den fasta förliga bygeln är avsedd för ett block till spinnakerfallet.
- 9 Akterstaget monteras i motsvarande aktere länk.
- 10 Toppvanten monteras i fästen på masten belägna under masttoppen.
- 11 Träd på vantskruvsskydden på vanten.
- 12 Skruva in låsskruvarna på vantskruvarna. Skruva ut vantskruvarna till tredjedelar och montera vantskruvarna till vant och stag med högergången nedåt.
- 13 Vantspridarmontering.
 - a/ Montera vantspridarna i sina respektive fästen så att sejnfallsbyglarna kommer nedåt. Spridarna är uppmärkta med sb och bb för montering på respektive styrbords- och babords sida.
 - b/ Skruva fast vantspridarna med bulten uppifrån och tejpa runt infästningarna.
 - c/ Skruva loss spridarnockskruven och för in toppvantet. Sträck vantet och skruva tillbaka skruven.
 - d/ Kontrollera spridarvinklarna! Vinkeln mellan vant/spridare ska vara li stor på spridarens över- och undersida.
 - e/ Tejpa spridarnockarna eller använd spridarnockskydd.
- 14 Skruva fast masttoppvimpel eller Windex i toppbeslaget.
- 15 Annan extra utrustning monteras i förekommande fall (t ex elektroniska vindgivare, radioantenn, sejnfall mm).

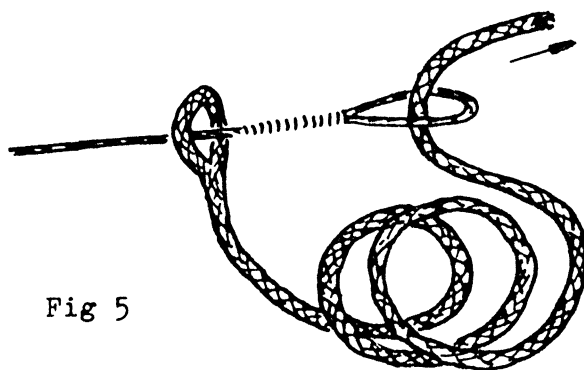


Fig 5

- 16 Kontrollera att genomgående bultar, riggbultar och block är säkrade. Där segel och fall kan nötas användes tejp el dyl som skydd.
 - 17 Kontrollera att mastfotsbulten är monterad i däcksfästet. Lämplig placering är mitthålet.
 - 18 En lina knopas runt masten under vantspridarna (under all stående och löpande rigg, ej undervanten,) till ett rymligt öga för krankkroken. Låt en ända hänga så att krok och ögla kan dras ned när masten är rest.
 - 19 Koppla krankkroken (säkra genom att belägga med en åtta runt kroken) och lyft masten så att fotändan kommer över mastfoten. Sänk därefter masten försiktigt tills den står på mastfoten. Mastfotens förligaste hål är för eventuell spinnakerbomsnedhalare.
 - 20 Montera stag och vant till röstjärnen.
 - 21 När masten kan stå för sig själv kopplas krankkroken bort.
 - 22 Sträck upp riggen. Målsättningen med stagningen är att masten ska vara rak under segling. Aktre undervanten ansätts löst, övriga vant och stag hårt. Slutlig intrimning utföres bäst under segling i moderat vind. Vid intrimning i lagom vind är det bra om masttoppen har tendens att peka något akteröver.
 - 23 Säkra vantskruvarna och skjut på vantskruvsskydden. Tejpa där så behövs.
 - 24 Koppla elkablarna vid mastfoten.
 - 25 Montera bom, mantågsstöttor, mantåg, block, kapell mm. Tejp runt mantågen vid stöttorna skyddar plathöljet mot nötning. Mantågen fästes upp mot akterräcket enligt fig 6.
- P g a mastprofilens aerodynamiska utformning kan båten börja pendla om den ligger fri mot vinden (på svaj t ex). Pendlingarna elimineras om en tunn självhäftande fönstertättningslist (t ex Tesamoll nr 700) monteras på båda sidor om mastens aktre del mellan spridarna och toppen.

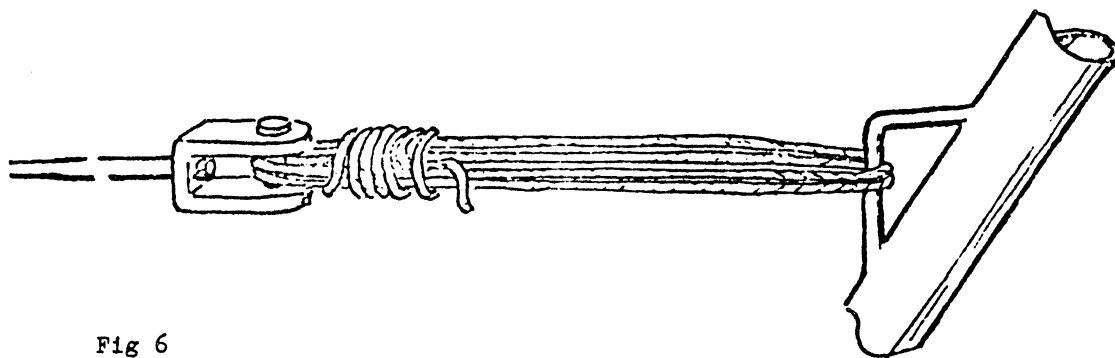


Fig 6

MOTORINSTALLATION

Tekniska data (för ytterligare information se motorhandboken)

Motorns typbeteckning	MD 17C
Arbetsätt	4-takts diesel med direktinsprutning och toppventil
Cylinderantal	3
Propelleraxeleffekt vid max varvtal	26 kW (35 hk)
Tomgångsvarvtal	12 r/s (700 r/m)
Motorvikt inkl backslag, elutrustning, gummiupphängning och olja, ca	290 kg
Backslag med vattenkyld reduktionsväxel	MS-B
Oljemängd vid oljebyte, ca	4,2 l
Oljemängd vid oljebyte backslag, ca	0,6 l
Oljekvalitet i motor och backslag	CD
Oljeviskositet över +10°C	SAE 20
under +10°C	SAE 10 W
Bränslekvalitet	"Autodiesel" cetantal lägst 45
Bränsleförbrukning, max ca	8,5 l/timme
Batterispänning	12 V
Växelströmgenerator, effekt max	420 W, 35 A
Startmotor, effekt	1,5 kW (2 hk)
Startbatteri, kapacitet	60 Ah
Belysningsbatteri, kapacitet	60 Ah
Motorn är försedd med automatisk köldstartanordning. Motorns vattenkylning är termostatreglerad. Cirkulationen ombesörjs av en vattensmord impellerpump.	
Propeller, 2-bladig, vänster	18" x 12"
Propelleraxel, syrafast stål	30 mm
Propelleraxel, längd	1740 mm
Propelleraxel, kona	1/10 Penta
Propelleraxellagring, inre	Stävlager med fettficka dubbla tätningringar
Propelleraxellagring, yttre	Vattensmord, sfäriskt gummi upphängt lager

Motorn är gummiupphängd i en tät motorbädd av glasfiberlaminat och effektivt ljudisolerad. Förbränningsluften leds in via speciella kanaler till motorrummet. Bränsletanken är placerad vid motorrummets styrbordssida. På bränsletanken är bränslekranen placerad. Lock för bränslepåfyllning är placerad på styrbords skarndäck. I utrustningen ingår en sedimentavskiljare som placerats i motorrummet.

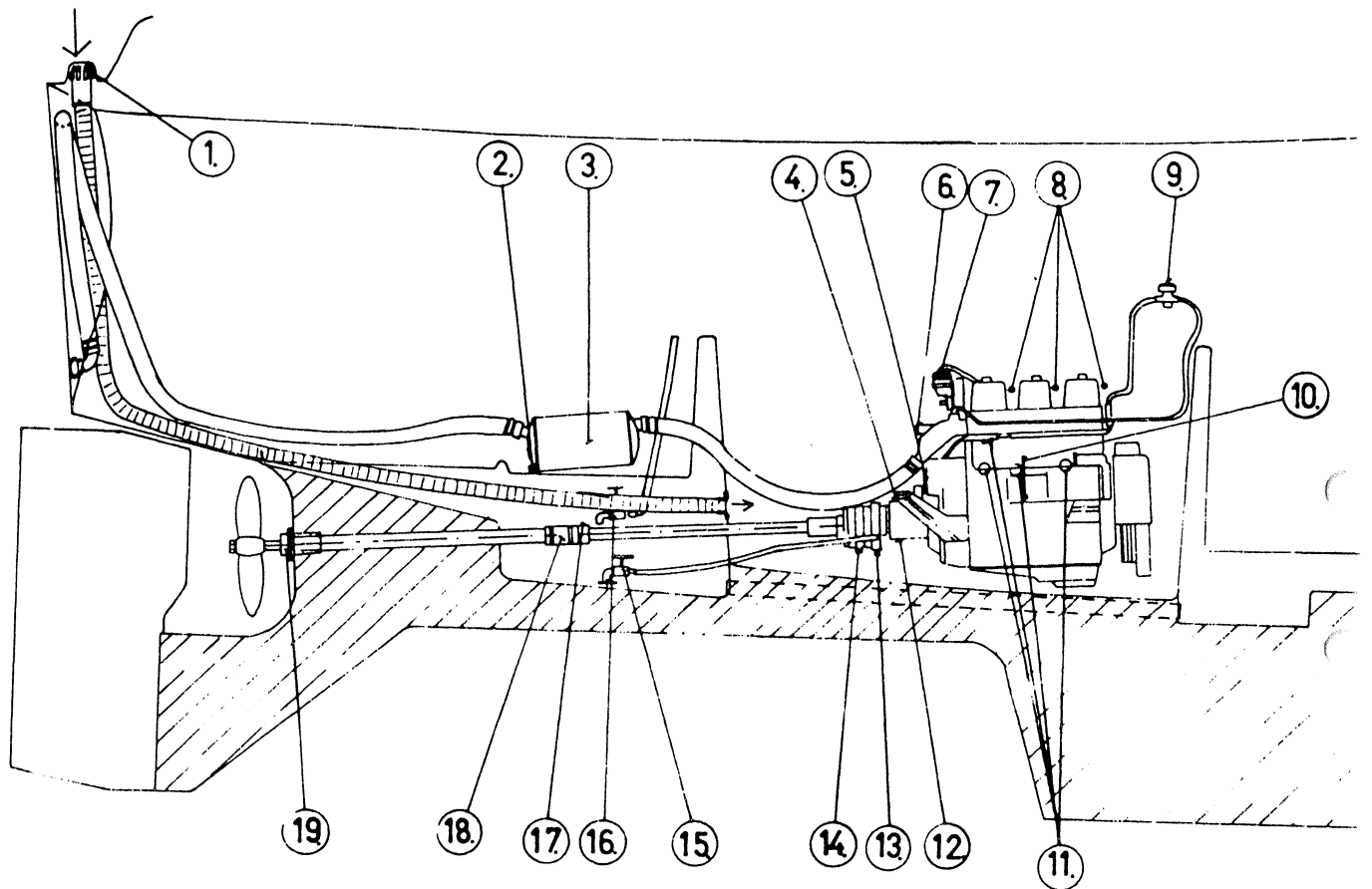


Fig 7

- | | | | |
|----|--|----|---|
| 1 | Luftintag | 11 | Kylvattenavtappningskran |
| 2 | Dräneringsplugg | 12 | Dräneringsplugg för olja i backslag |
| 3 | Vattenlås | 13 | Dräneringsplugg för kylvatten i reduktionsväxel |
| 4 | Kombinerad mätsticka - oljepåfyllning backslag | 14 | Dräneringsplugg för olja i backslag och reduktionsväxel |
| 5 | Vattenpump med impeller | 15 | Kylvattenkran |
| 6 | Luftskruv finfilter | 16 | Självlänskran |
| 7 | Oljepåfyllning - motor | 17 | Fettficka - plugg inre stävlager |
| 8 | Dekompressionshandtag | 18 | Inre stävlager |
| 9 | Vakuumentil | 19 | Vattensmort, sfäriskt uphängt yttr stävlager |
| 10 | Oljemätsticka - motor | | |

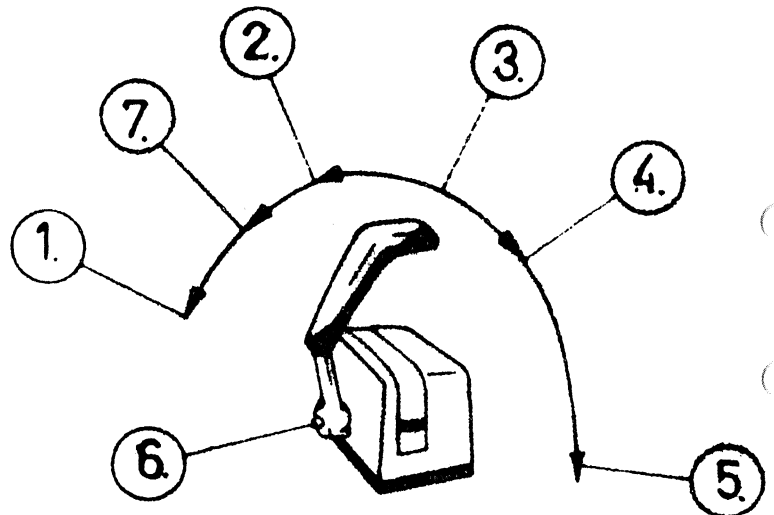
Åtgärder före första start

Innan Motorn startas efter sjösättningen ska följande åtgärder vidtagas:

- 1 Motorn är fylld med olja vid leverans. Kontrollera att oljenivån i motor och backslag är mellan min och max.
- 2 Kontrollera att elektrolytnivån är ca 10 mm över blyplattorna. Fyll med destillerat vatten vid behov.
- 3 Kontrollera att batterikablarna är anslutna.
- 4 Slut huvudströmbrytarna (2st placerade bakom toaletten) OBS! Motorn får ej köras utan slutna brytare.
- 5 Kontrollera att kylvattenintagets bottenkran är öppen. Kontrollera att kylvattensystemets avtappningkranar är stängda.
- 6 Vid leverans är ca 15 liter konserveringsbränsle påfyllt i tanken. Tanken bör fyllas helt med "autodiesel". Den rymmer ca 125 liter.
- 7 Vid provkörning innan leverans urlufts bränslesystemet, men en urluftning före start rekommenderas. Det är viktigt att man behärskar urluftningen, om man råkar få luft i systemet under gång, med följd att motorn stannar. Detta kan inträffa vid låg bränslenivå och kraftig rullning. Man bör därför aldrig ha mindre bränslemängd än 20 l i tanken. Urluftning se motorhandboken.
- 8 Skruva bort proppen på propelleraxelns inre stävlager (fig 7) och kontrollera att den är nästan fylld med fett. Fyll på fett om det behövs. Lämpligt är ett mjukt vattenfast fett t ex Shell Retinax A i tub. Fettet pressas ur tuben in i hålet tills fettfickan är så gott som fylld. Använd ej för högt tryck. Tryckspruta får ej användas. I så fall föreligger risk att trycka ut packboxens tätningssringar. Om fickan är alltför fylld kan även nedskruvning av proppen medföra risk för att tätningssringen trycks ut.

Start

- 1 Kontrollera att kylvattenintagets bottenkran är öppen.
- 2 Kontrollera att huvudströmbrytarna är tillslagna.
- 3 Kontrollera att stoppreglaget (T-handtaget placerat nedanför enspaksreglaget) är intryckt.
- 4 Tryck in frikopplings-spärren (se fig 8) och för manöverspaken framåt till startläge, läge 7.
- 5 Sätt in startnyckeln och vrid ett steg till läge 1 (fig 9).
- 6 Kontrollera att kontrolllamporna lyser.



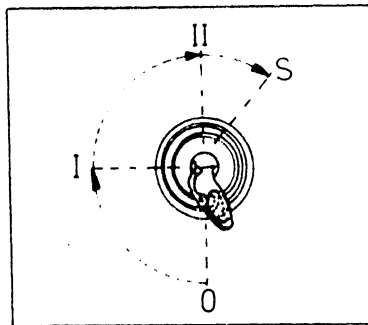
- | | |
|------------------------|----------------------|
| 1 Framåt - max varvtal | 5 Back - max varvtal |
| 2 Framåt - tomgång | 6 Frikopplingsspärr |
| 3 Friläge | 7 Startläge |
| 4 Back - tomgång | |

Fig 8

- 7 Tryck in startnyckeln och vrid medsols till läge 3 (fig 9). Startmotorn inkopplas då. Håll nyckeln kvar i detta läge tills motorn startar. Släpp den sedan (återgå till körläge 11), annars kan startmotorn skadas.

- 8 Reglera varvtalet så att motorn går på snabb tomgång.
- 9 När motorn kommit upp i normalt varvtal, kontrollera att kontrollamporna slocknar.
- 10 Kontrollera att kylvatten kommer ut ur avgasröret.

OBS! Huvudströmbrytaren får inte brytas under gång. Då skadas dioderna i växelströmgeneratorn. Analogt med detta bör påpekas att ej heller batteripolskorna får lossas under gång.



- 0. Neutralläge
- I, II. Köriläge
- S. Startläge (inkoppl. av startmot.)

Fig. 9. Startnyckelns lägen.

Rekommenderat marschvarvtal

Lämpligt varvtal ca 200-300 r/m lägre än maxvarvtal rekommenderas på grund av slitage och bränsleförbrukning.

Stopp

- 1 Ställ manöverspaken i neutralläge, och låt motorn gå någon minut på tomgång.
- 2 Dra ut stoppreglaget. Så snart motorn stannat tryck in det igen.
- 3 Vrid tillbaka nyckeln till neutralläget och ta ur nyckeln.

Motorservice

Oljebyte i motor och backslag skall ske var 50:e driftstimma eller minst en gång per säsong. Oljebyte bör ske vid varm motor då oljan är tunn och lätt att pumpa ur.

Smörjoljefiltret bytes va 100:e driftstimma eller en gång per säsong.

Bränslefiltret (finfilter) bytes var 100:e driftstimma eller en gång per säsong.

Samtidigt med detta rengöres matarpumpens finfilter. Sedimentavskiljarens behållare skall tappas på eventuella föroreningar vid behov eller minst en gång per säsong, genom dräneringskranen i botten.

I övrigt se motorhandboken.

Inkörningsperioden

Under de 50 första timmarna skall motorn inte överbelastas. Varvtal bör vara 300-500 r/m lägre än max varvtal. Efter 20 timmar skall första service göras. Det innebär:

- 1 Byte av olja i motor.
- 2 Byte av smörjoljefilter.
- 3 Efterdragning av topplock.
- 4 Kontroll av ventilspel.
- 5 Läckagekontroll med avseende på olja, vatten och bränsle.
- 6 Kontroll att alla åtkomliga slangklämmor, bultar och muttrar är dragna.
- 7 Kontroll av kilrepspänning. Nedtryckning på mitten med hjälp av tumme, 3 - 4 mm.
- 8 Kontroll av inre stävlager.

Manövrering

När enspaksreglaget står i neutralläge - läge 3 (fig 8) är propellern urkopplad och motorn arbetar på tomgång. När spaken förs framåt till det distinkta läget 2 för fart framåt (tomgångsvarvtal) kopplas propellern in. Motsvarande gäller bakåt till läge 4 för gång back. För varvtalsökning förs spaken vidare framåt respektive bakåt varvid motorn och propellerns vartal ökar. OBS! Vid manövrering från fram till back eller vice versa måste motorn arbeta på tomgångsvarvtal mellan läge 2 och 4. För användning av endast gasreglaget måste frikopplingsspärren tryckas in.

Körning

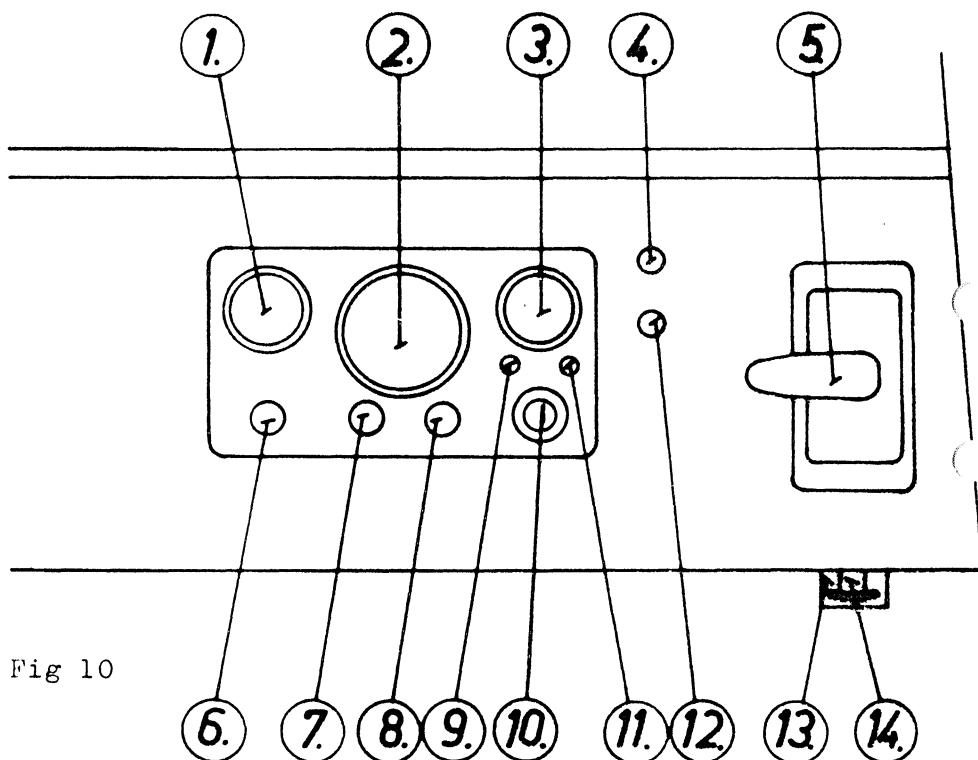
Tag för vana att regelbundet kontrollera:

- 1 Att oljetryckslampan är släckt.
- 2 Att kylvattentemperaturen ej är för hög.
- 3 Att generatorlampan är släckt.
- 4 Att tillräckligt med bränsle finns.
- 5 Att motorn har rätt oljenivå. Oljekontroll skall tidigast utföras när motorn har varit stoppad i fem minuter.
- 6 Att elektrolytnivån i batterierna är den rätta, ca 10 mm över blyplattorna.
- 7 Att eventuellt vatten uppsamlat i bränsleledningens sedimentavskiljare bli avtappat genom att öppna bottenkruven.

Åtgärder vid vinteruppläggning och före första start nästa säsong - se motorhandboken.

Instrumentbräda

- 1 Bränslemätare
- 2 Varvräknare
- 3 Kylvattentemperatur
- 4 Ev brytare för masttoppljus
- 5 Enspaksreglage
- 6 Ev brytare för sumlog- och kompassbelysning
- 7 2-läges strömbrytare.
Läge 1: styrbords vindrutetorkare.
Läge 2: styrbords- och mitt vindrutetorkare.



- 8 2-läges strömbrytare. Läge 1: för och akter lanternbelysning. Läge 2: för och akter lanternbelysning samt topplanterna och instrumentbelysning.
- 9 Oljetryckslampa.
- 10 Startnyckel.
- 11 Laddningslampan.
- 12 Ev brytare för däcksbelysning.
- 13 Eluttag.
- 14 Stoppreglage.

ELSYSTEM

Elsystemet har 12 V spänning och är uppbyggt enligt separat kopplingschema. Motorns och båtens elsystem har skilda batterier.

Några av elledningarna är dragna i rör i däck. Separat eluttag för t ex dammsugare eller sladdlampa finns monterat vid förarplatsen. Lanternor, belysningslampor och eluttag är säkrade med 8 A säkringar, längd 25 mm (Bosch l 904 520 014). Ett extra säkringsuttag finns för anslutning av t ex kylskåp.

Säkringarna sitter i en dosa i elcentralen under instrumentbrädan. I dosan finns en reservsäkring.

Glödlampor 12 V

Lampor	Antal	Watt	A M Det nr	Osram nr	Socketyp
Lanternor svensk/dansk modell	4	10 W	66137	6411	Sv 8,5
Lanternor tysk (certificat) modell	3	25 W	59673	-	-
Häcklanterna tysk modell	1	10 W	59674	-	-
Läslampor skans	2	10 W	66137	6411	Sv 8,5
Taklampor pentry	2	10 W	66137	6411	Sv 8,5
Taklampa salong	1	15 W	66165	7430	BA 15d
Toalettlampa	1	10 W	66137	6411	Sv 8,5
Läslampor (plast)	3	10 W	66152	5008	BA 15s
Instrumentlampor	3	2 W	66188	3898	BA 7s
Kontrolllampor	2	2 W	66188	3898	BA 7s

Laddningstid för ett urladdat belysningsbatteri (60 Ah) är vid fullvarv (ca 2500 r/m) ca 2 tim och vid tomgång ca 4 tim. Om enbart laddning ska ske bör detta göras med förhöjt tomgångsvarv och ej inkopplad propeller.

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, oftast i strömbrytaren. 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 A säkring ej tål nödvändig strömstyrka.

Om startmotorn ej orkar eller vill dra runt motorn är chansen ca 80 % att batteriet är dåligt, dåligt laddat, dålig kontakt mellan pol och polsko eller mellan kabel och polsko. Ett bra hjälpmedel för kontroll av batteriernas laddning är en syraprovare (kontrollerar syravikten). Om startbatteriet är dåligt laddat kan anslutningskablarna mellan starbatteri och belysningsbatteri skiftas (förutsatt att ej detta också är urladdat) för att få startström. Man kan inte flytta kablarna när motorn är igång p g a att dioderna i växelströmsgeneratorn tar skada.

Om startbatteriet är dåligt laddat kan man även göra ett startförsök med startmotorn och samtidigt använda motorns dekompressionshandtag (se motorns instruktionsbok).

Ventilation och värme

För att få god värmeisolering, minimal kondens och god ventilation är ALBIN 82 MS byggd enligt följande principer:

Sandwichlaminat i däck och överbyggnad ger god isolation. Skrovsidorna i ruffar och skans ovan vattenlinjen är klädda med en "tapet" av vävburen plast och 8 mm skumplast. Ordentlig genomluftning tack vare att "använd" luft evakueras genom 4 ventilatorer.

ALBIN 82 MS kan kompletteras med en Eberspächer båtvärmare som även under svåra temperaturförhållanden kan hålla båten varm och torr inombords. Värmeanläggningens principella funktion framgår av (fig 11). I värmarens helt slutna brännkammare förbränns dieselolja, som pumpas från ordinarie tank med en speciell elpump. För förbränningen erforderlig luft tas utifrån direkt genom bordläggningen och förbränningsavgaserna leds ut genom ett avgasrör bredvid intaget för förbränningsluft. En eldriven fläkt i värmaren suger friskluft från styrbords stuvutrymme. Friskluften värms upp när den under övertryck passerar runt brännkammaren. Den värmda luften leds (fig 11) genom en slang till ett fördelningsspjäll (pkt 4) och vidare till utblåsöppningar i för- och akterruff. Direkt på spjället kan man reglera hur stor del av varmluften som skall ledas till respektive utblåsningställe.

Aggregatet startas med en strömbrytare i termostaten, som är placerad i dinett skottet. Kontrollera att termostaten är inställd på önskat värde. För att hålla innetemperaturen 10-15° högre än yttertemperaturen håller termostaten normalt värmaren i gång 20 % 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 A tändström under 30 sek. Driftströmmen är ca 3 A. Fläkten fortsätter en stund för att kyla brännaren sedan den stoppats.

Med ett fulladdat batteri (60 Ah) kan värmaren tack vare termostatregleringen användas ca 50 timmar innan man behöver ladda batteriet.

Om värmaren ej skulle fungera kontrollera först nedanstående:

- 1 Kontrollera termostatinställningen. Värmaren kan ej startas om innetemperaturen är för hög.
- 2 För låg batterispänning - ska vara minst 11 volt.
- 3 Bränslebrist.
- 4 25 A säkring (Bosch 9 351 242 006) avbränd - placerad i säkringshållare.
- 5 Glödstitssäkring utlöst - återställes (en svart knapp på en grå låda monterad vid aggregatet). Innan aggregatet startas på nytt, låt det svalna i 10 minuter.
- 6 6 A glassäkring, kontrolleras, kan bytas mot 8 A (placerad under den grå kåpan på aggregatets ovansida).
- 7 Kontroll av glödstit, byte.
- 8 Kontroll att ej avgasrör eller luftintag är igensatt.

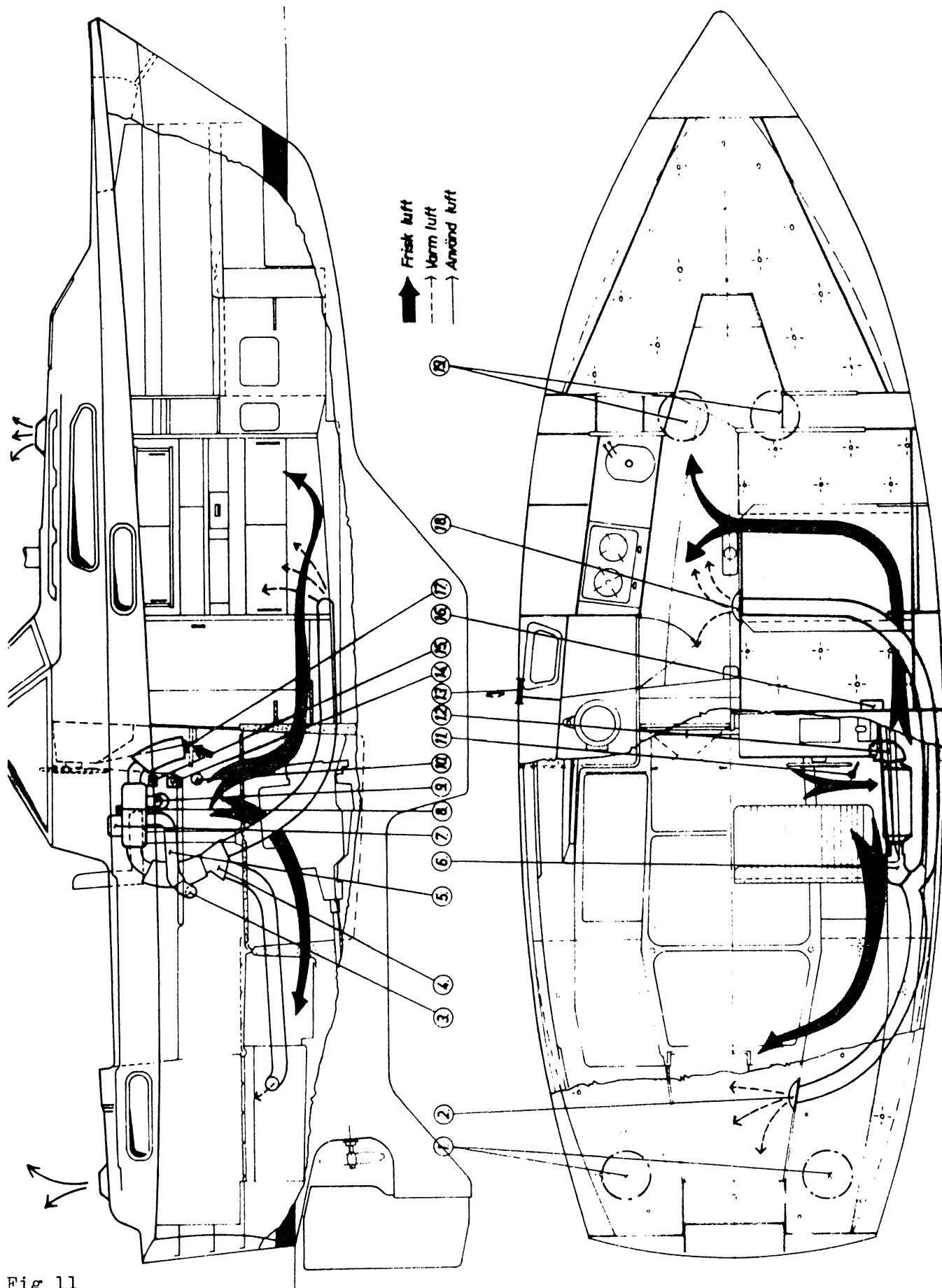


Fig 11

- | | | |
|---|--------------------------|-----------------------------------|
| 1 Lufttugs, akterruff | 8 Glödstift | 15 Reläbox med glödstifts-säkring |
| 2 Varmluftutsläpp, akterruff | 9 Insugningsljud-dämpare | 16 Termostat |
| 3 Avgasutsläpp | 10 Matarpump | 17 Friskluftintag |
| 4 Fördelningsspjäll | 11 Bränslekran på tank | 18 Varmluftutsläpp, förruff |
| 5 Avgasljuddämpare | 12 Ljuddämpare | 19 Lufttugs, förruff |
| 6 Ljuddämpare | 13 Öppningsbar ventil | |
| 7 Grå skyddskåpa med smältsäkring under | 14 Bränsledoseringspump | |

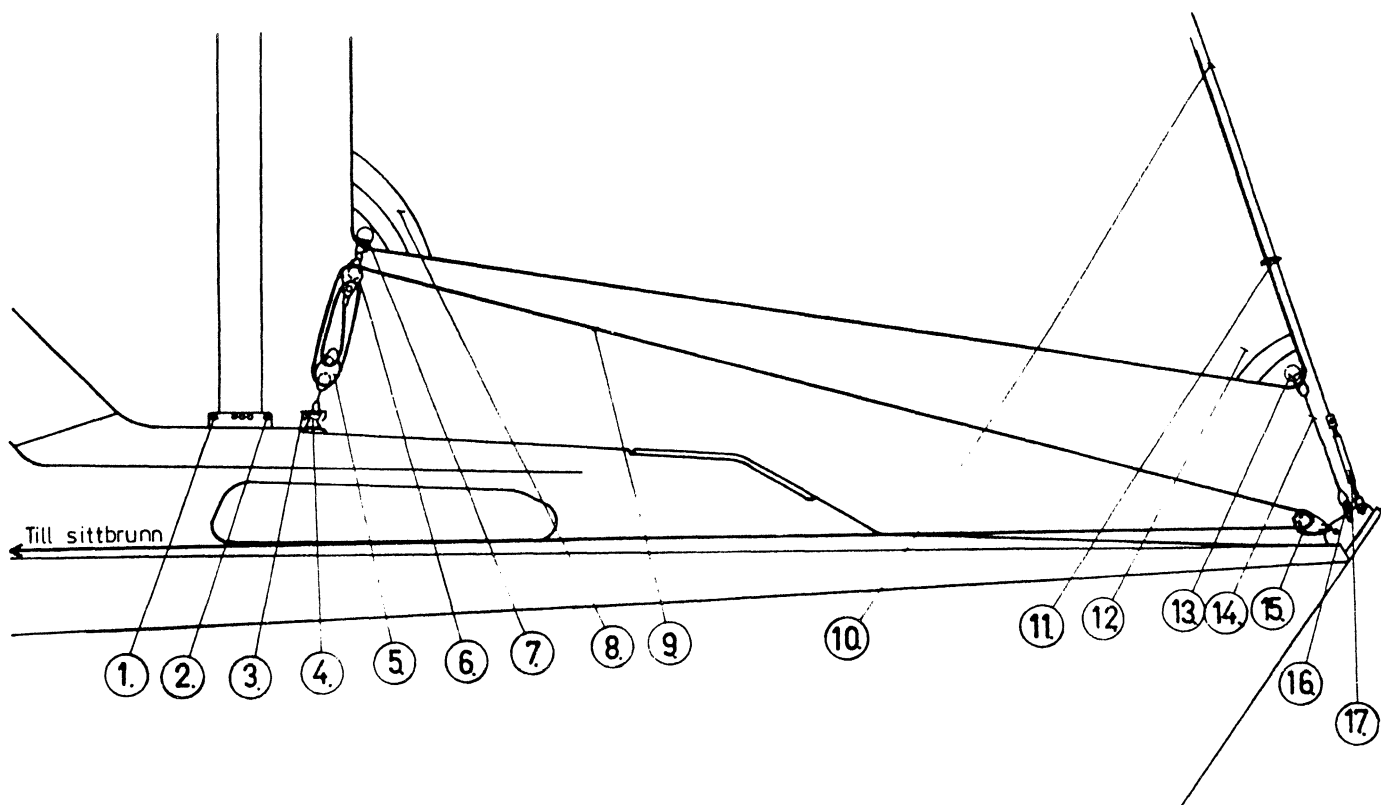


Fig 12

SJÄLVSKOTANORDNING

- | | | | |
|---|---------------------------------------|----|--------------------|
| 1 | Hål avsett för kicktalja | 9 | Fockskot |
| 2 | Hål avsett för spinnakerbomsnedhalare | 10 | Förstag |
| 3 | Fockskottravare | 11 | Pistolhake |
| 4 | Fockskotskena med stoppare | 12 | Halshorn |
| 5 | Fiolblock | 13 | Öljett |
| 6 | Fiolblock med hundsvott | 14 | Fockhalsförlängare |
| 7 | Skothake | 15 | Brytblock |
| 8 | Skothorn | 16 | Schakel |
| | | 17 | Vantskruv |

FRIKOPPLING AV RATTSTYRNING

ALBIN 82 MS är försedd med både ratt- och roderkultstyrning.

För att få god "roderkänsla" vid segling går rattstyrningen att koppla ur. Detta sker genom ett reglage placerat på styrbords kojfront i akterruffen.

Urkoppling av rattstyrning: Drag ut reglaget och vrid åt höger så att reglaget låses i utdraget läge.

Inkoppling av rattstyrning: Vrid handtaget åt vänster så att låsningen släpper. Gör några utslag med rorkulten och rattstyrningen är åter inkopplad.

För att den sprint som sammanlänkar "roderkvadranten" och styrarmen inte skall kärva bör den oljas med jämna mellanrum.

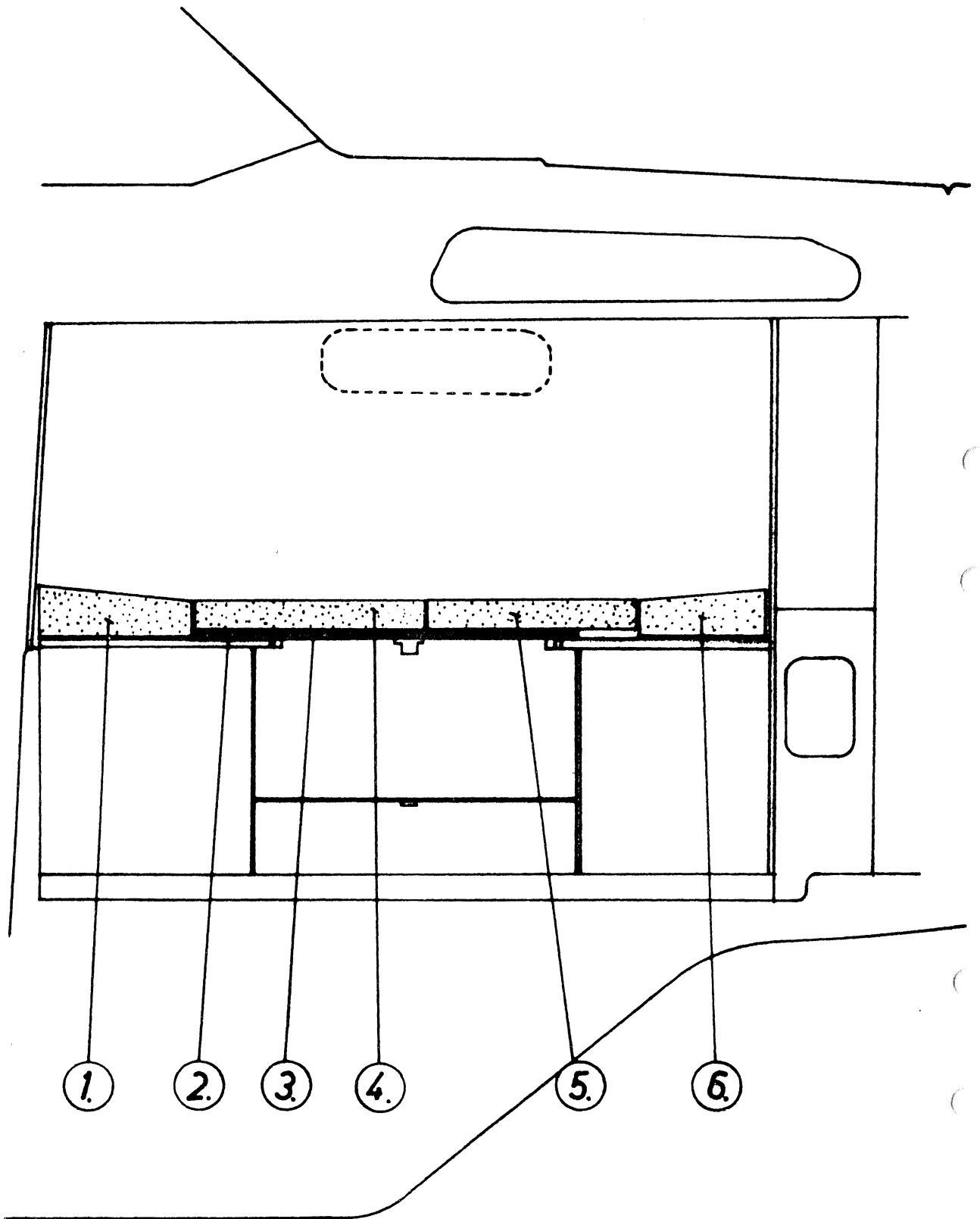


Fig 13

DINETTKOJ

- 1 Aktre ryggkudde
- 2 Mellanläggsskiva (standard från våren -77)
- 3 Bord
- 4 Aktre sittdyna
- 5 Förlig sittdyna
- 6 Förlig ryggkudde