

VEGA-klubben



Tekniska Tips!

VEGA - seglare !

Tekniska tips har tillkommit genom bidrag från medlemmar. Har du tips eller idéer - kontakta någon i styrelsen som arbetar med tekniska frågor. Din idé kan vara värdefull för andra medlemmar som sitter i samma båt.

Kontrollera de mått som förekommer på skisserna med din egen båt.

Vissa ändringar har nämligen gjorts på VEGAN under årens lopp.

Tekniska sektionen.

Register över tekniska tips

NR.	INNEHÅLL	NR. 1 - 34
1	Antenner för PR radio	
2	Slutet WC system	
4	Minskad deviation	
5	VEGA -nummer på ruff sida	
6	Loggplacering	
7	Uppmärkning av pejlsticka för cylindrisk tank	
8	Sjökorthållare	
9	Hake mot klapprande fall	
10	Brandsläckning i motorrum	
11	Kökslucka som avställningsbord	
12	Förvaring av rullade sjökort	
13	Sjökortshållare i sittbrunn	
14	Slingerkojer i förpiken	
15	Kikarfack	
16	Durkar i kistbänken	
17	Fack för tampar	
18	Nattgardiner	
19	Remspännare för startmotor eller generator	
20	Justering av dirkens längd	
21	Ankarlinans stuvning	
22	Översyn av bränslekran till O-21	
23	Förvaringsskåp på aktra ruffskottet	
24	Kam för rorkulten	
25	Diverse småtips	
26	Inplastade båtsportkort	
27	Invändiga fall	
30	Kompass placeringar	
31	Bågar av omagnetiskt material för sprayhood	
32	Slingerkojer	
33	Stuvning av bordet	
34	Stuvning av bordet	

- 35 Stuvning av bordet samt gångjärn på översta trappsteget
- 36 Sjökortsfack
- 37 Storskot på bridgedäck
- 38 Luckor i sargen 2 alt.
- 39 Trallor på bänkarna i sittbrunn
- 40 Flyttbar trall
- 41 Kylvattens avlopp
- 42 Fiskspöränna
- 43 Lättgående WC-pump
- 44 Lättskött ankring från aktern
- 45 WC-lock fotpall
- 46 Sjökortlåda under britsen i salongen
- 47 Vikdörr
- 48 Durktrallor i sittbrunn
- 49 Stuvning av blyplätt på däck, kättingbox
- 50 Rorkulten på akterdäck. Teleflexstyrning
- 51 Arbete till väders
- 52 Stöd för skotblock
- 53 Stuvning av bordet
- 54 Småtips om slutet WC-system, motorns manöverspak
- 55 Dubbelkoj
- 56 Säkring av vinschvev
- 57 Tätningslucka vid fönsterhaveri
- 58 Fällbord
- 59 Gasolfrågor
- 60 Fönster på förkant av ruffen
- 61 Manövrering av nedhalare och lift från sittbrunnen
- 62 Säkring av vattenpropp
- 63 Grabblast på fördäck
- 64 Stuvning av nedgångsluckor
- 65 Installation av brikettkamin
- 66 Böjd rorkult
- 67 Sjökorthållare

- 68 Strömbrytare för dieselmotorn
- 69 Installation av åskskydd
- 70 Sjökorthållare
- 71 Förvaring av bordet
- 72 Förlängningshandtag till manöverspaken
- 73 En femte koj och variant på tips nr. 32
- 74 Maststötta
- 75 Starkare stävbeslag
- 76 Erfarenheter av Lidénvärmaren
- 77 Rorkulten på akterdäck
- 78 Mätsticka för dieseltanken
- 79 Regnskydd över sittbrunn
- 80 Upphängning av dirk på akterstagets hanfot
- 81 Självskotande fock med rak skena
- 82 Skydd för startnyckel
- 83 Inredning av garderob
- 84 Ändring av ryggstöd.
- 85 Isolering av värmeslangar
- 86 Kablar i mast
- 87 Halkskydd för koppar
- 88 Rufflucka i plexiglas
- 89 Skarvning av antenn
- 90 Akterförtöjning vid boj
- 91 Stuvning av bordet i förpiken
- 92 Tre små kojor i skansen
- 93 Nerdragna fall
- 94 Förstärkning av mastbalken
- 95 Oljetryckbortfall MD 6
- 96 Nedhålningsfall för focken
- 97 Breddning av kojor i salongen
- 99 Löplina till säkerhetsele
- 100 Montering av VHF antenn
- 101 Kilremspännare till startgeneratorn
- 102 Alternativ vagga

103	Att ta ur motorn
104	Av och påmastning för hand
105	Monteringsanvisning för Autohelm 800-1000
106	Motorlyft med båten i sjön
107	Myggfönster till förluckan
108	Avställningsbord av köksluckan
109	Termostat till ALBIN O-11, O-21, O-22, rengöring av kylsystem
110	Kärvande avgasventiler till MD 6A , MD 6B, rengöring av kylsystem
111	Smörjning av roderhylsan
112	Öppningsbar akterpulpit
113	Tankning från dunk
114	Sittbrunnspall
115	Sittbrunnskapell
116	Badstege med plattform
117	Enkel vattenmätare

Register över tekniska tips

NR. INNEHÅLL

- 90 Akterförtöjning vid boj
- 102 Alternativ vagga
- 21 Ankarlinans stuvning
- 1 Antenner för PR radio
- 51 Arbete till väders
- 103 Att ta ur motorn
- 104 Av och påmastning för hand
- 108 Avställningsbord av köksluckan
- 116 Badstege med plattform
- 10 Brandsläckning i motorrum
- 97 Breddning av kojor i salongen
- 31 Bågar av omagnetiskt material för sprayhood
- 66 Böjd rorkult
- 25 Diverse småtips
- 55 Dubbelkoj
- 16 Durkar i kistbänken
- 48 Durktrallor i sittbrunn
- 73 En femte koj och variant på tips nr. 32
- 117 Enkel vattenmätare
- 76 Erfarenheter av Lidénvärmaren
- 17 Fack för tampar
- 42 Fiskspöränna
- 40 Flyttbar trall
- 58 Fällbord
- 60 Fönster på förkant av ruffen
- 72 Förlängningshandtag till manöverspaken
- 94 Förstärkning av mastbalken
- 71 Förvaring av bordet
- 12 Förvaring av rullade sjökort
- 23 Förvaringsskåp på aktra ruffskottet
- 59 Gasolfrågor

63	Grabblist på fördäck
9	Hake mot klapprande fall
87	Halkskydd för koppar
26	Inplastade båtsportkort
83	Inredning av garderob
65	Installation av brikettkamin
69	Installation av åskskydd
27	Invändiga fall
85	Isolering av värmeslangar
20	Justering av dirkens längd
86	Kablar i mast
24	Kam för rorkulten
15	Kikarfack
101	Kilremspännare till startgeneratorn
30	Kompass placeringar
41	Kylvattens avlopp
110	Kärvande avgasventiler till MD 6A , MD 6B, rengöring av kylsystem
11	Kökslucka som avställningsbord
6	Loggplacering
38	Luckor i sargen 2 alt.
43	Lättgående WC-pump
44	Lättskött ankring från aktern
99	Löplina till säkerhetssele
61	Manövrering av nedhalare och lift från sittbrunnen
74	Maststötta
4	Minskad deviation
100	Montering av VHF antenn
105	Monteringsanvisning för Autohelm 800-1000
106	Motorlyft med båten i sjön
107	Myggfönster till förluckan
78	Mätsticka för dieseltanken
18	Nattgardiner
96	Nedhållningsfall för focken
93	Nerdragna fall
95	Oljetryckbortfall MD 6
79	Regnskydd över sittbrunn

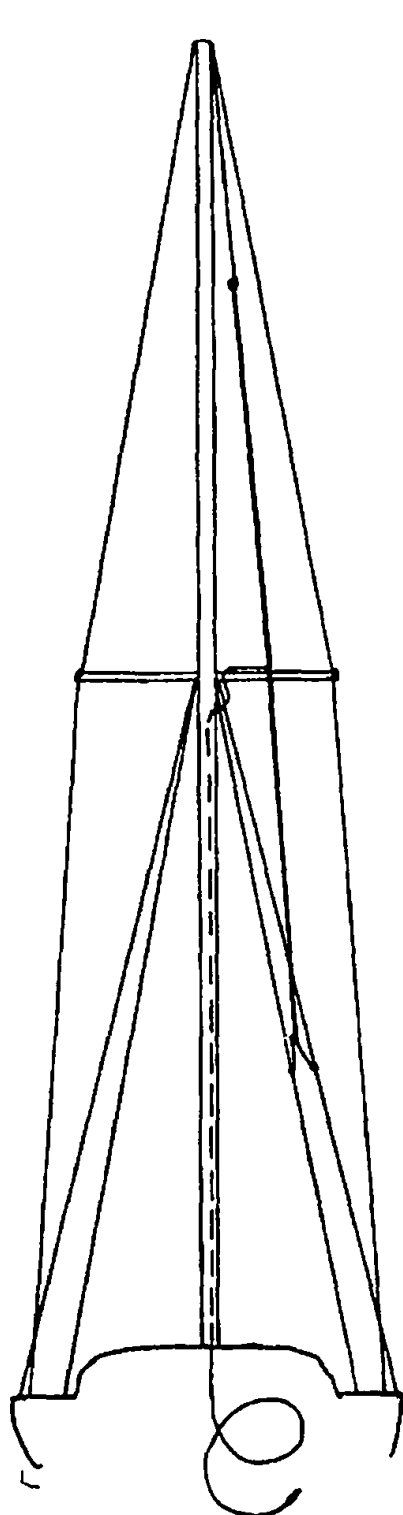
93	Nerdragna fall
95	Oljetryckbortfall MD 6
79	Regnskydd över sittbrunn
19	Remspännare för startmotor eller generator
77	Rorkulten på akterdäck
50	Rorkulten på akterdäck. Teleflexstyrning
88	Rufflucka i plexiglas
115	Sittbrunnskapell
114	Sittbrunnspall
81	Självskotande fock med rak skena
8	Sjökorthållare
67	Sjökorthållare
70	Sjökorthållare
46	Sjökortlåda under britsen i salongen
36	Sjökortsfack
13	Sjökortshållare i sittbrunn
89	Skarvning av antenn
82	Skydd för startnyckel
32	Slingerkojer
14	Slingerkojer i förpiken
2	Slutet WC system
54	Småtips om slutet WC-system, motorns manöverspak
111	Smörjning av roderhylsan
75	Starkare stävbeslag
37	Storskot på bridgedäck
68	Strömbrytare för dieselmotorn
49	Stuvning av blyplätt på däck, kättingbox
33	Stuvning av bordet
34	Stuvning av bordet
53	Stuvning av bordet
91	Stuvning av bordet i förpiken
35	Stuvning av bordet samt gångjärn på översta trappsteget
64	Stuvning av nedgångsluckor
52	Stöd för skotblock
62	Säkring av vattenpropp
56	Säkring av vinschvev
113	Tankning från dunk

- 57 Tätningsslucka vid fönsterhaveri
- 80 Upphängning av dirk på akterstagets hanfot
- 7 Uppmärkning av pejlsticka för cylindrisk tank
- 5 VEGA -nummer på ruff sida
- 47 Vikdörr
- 45 WC-lock fotpall
- 84 Ändring av ryggstöd.
- 112 Öppningsbar akterpulpit
- 22 Översyn av bränslekran till O-21

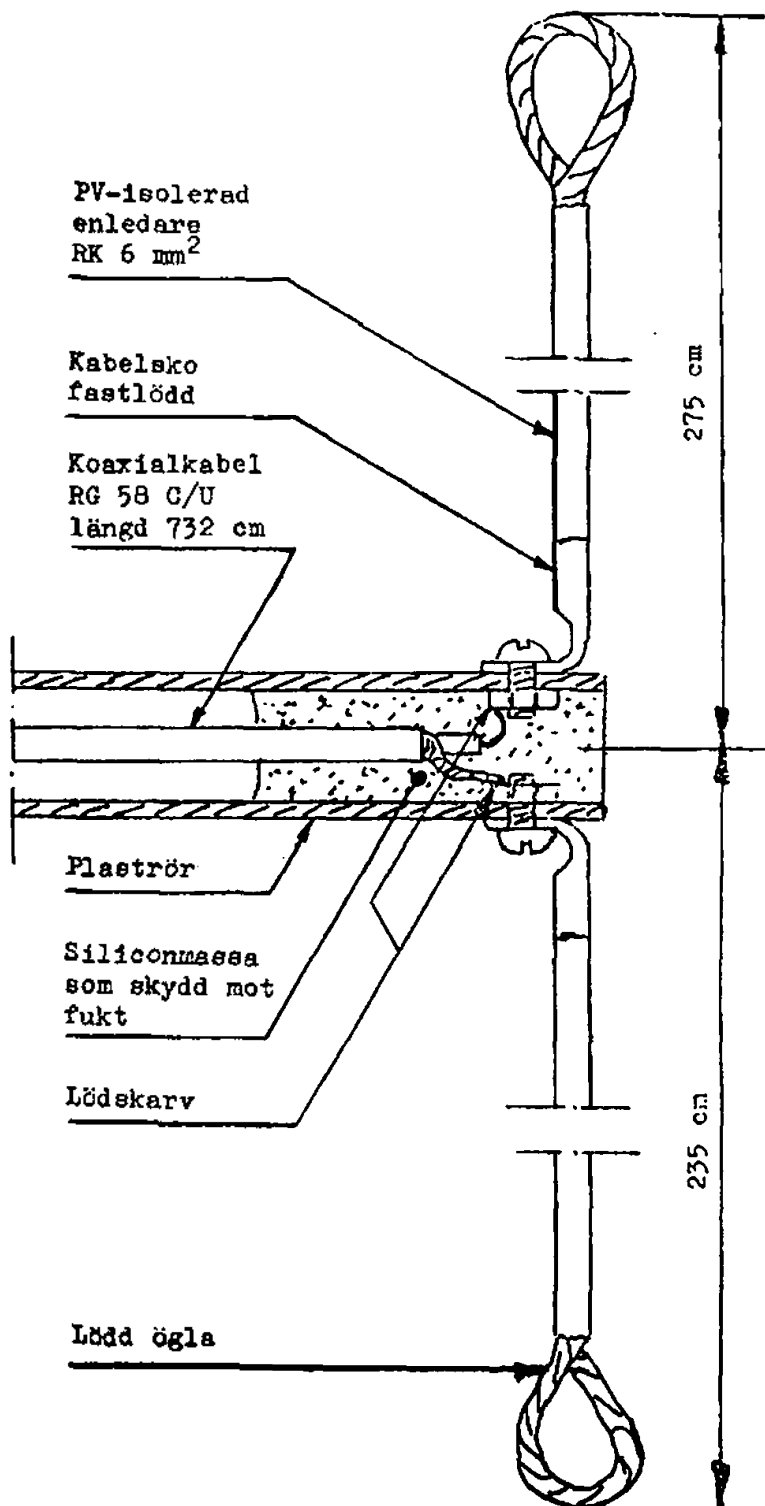
Nackdelen med antennen är att den måste provas ut på platsen. Detta beror på att antennen sitter nära mast och stag. Antenner till radiosändare måste vara avståndade till den frekvens som sändaren arbetar på, i detta fall 27 megahertz, vilket man uppnår genom att välja lämplig längd på dipolens övre och undre antenndelar. För en fritt placerad antenn kan dessa längder lätt beräknas men i detta fall måste man prova sig fram. De längder som visas i figur 2 har provats ut på den antenn som jag byggt för min Vega. Jag har ingen erfarenhet av om de även passar för andra Vegor. Speciellt känslig tycks längden på den undre antenndelen vara ävensom dess placering i förhållande till undervanten. Uprovningsen måste göras med hjälp av en stående vågmeter.

Gjorda försök tyder på att antennen fungerar lika bra i alla riktningar. Mast och stag tycks inte skärma i någon riktning.

Nils Lundqvist, Vega 834



Figur 1



Figur 2

Den för båtar lämpligaste antenntypen som finns i handeln är en ek förkortad antenn med i fästet inbyggt jordplan. Att placera en sådan antenn på en motorbåt vållar inga större problem. Det är svårare på segelbåt. Masttoppen är en utstrålningssynpunkt utmärkt plats, men eftersom antennen är cirka 2 meter lång vill väl ingen misspyda sin Vega med ett sådant spröt. Den lämpligaste placeringen är därför på akterpulpitten eller akterdäcket. Men även här kan antennen vara i vägen.

Den antenn som visas i figur 1 har fördelen att vara helt ut i vägen. Den är hemmagjord och har visat sig fungera utmärkt. Antennen är utformad som en dipol ansluten till koaxialkabeln vid babords vantspridare. Den uppåtriktade antenn delen är $1/4$ våglängd lång och med en nylonlina hissad i den ögla för standertkäpp som sitter på babordssidan vid masttoppen. Den nedåtriktade antenn delen är ca 15% kortare och fäst med en gummisnodd som är spänd mellan undervanten. Koaxialkabeln går inuti masten genom ett hål strax under vantspridaren.

Fördelen med denna antenn är förutom den undanskymda placeringen att den är billig att tillverka. Konstruktionen framgår av figur 2. Det är viktigt att alla lödförbindningar görs noga samt att god kontakt erhålles mellan kabelskorna, skruvarna och muttrarna som måste vara av mässing för att inte rosta.

En vanlig WC-anläggning i en båt eller ett fartyg fungerar på så sätt, att utpumpning eller spolning sker direkt till sjön omedelbart efter användning. Det slutna systemet däremot innebär, att spolning eller pumpning sker till en särskild tank, som sedan kan tömmas vid lämpligt tillfälle.

Såvitt bekant levereras inga fritidsbåtar med slutet WC-system och i hela fritidsflottan finnes antagligen bara ett fåtal, större yachter med sådana anordningar.

VEGA-klubbens medlemmar erbjuds nu en möjlighet att komplettera sina WC-anläggningar till slutna system. Under sommaren har nämligen en sådan installation provats i VEGA nr 30 och befunnits fungera mycket bra. Det ser nu ut, som om ALBIN MARIN kommer att kunna erbjuda erforderliga tillbehör som extra utrustning under våren 1971. Något beslut därom har ännu inte fattats, så ett besked om hur det slutliga utförandet kommer att bli eller vad det kommer att kosta kan därför kanske dröja länge än.

För dem, som vill vara säkra på att hinna klara av sin installation före seglingssäsongen och för dem, som föredrar att utföra arbetet själva, lämnar Pontus Melin erforderliga ritningar, materialförteckning och arbetsanvisningar till självkostnadspris, kr 20:- per sats. Skriv och beställ med angivande av namn, adress och VEGA-nr. Rätten att utnyttja denna information är nämligen uttryckligen förbehållen VEGA-klubbens medlemmar. Postadressen är: Däckelvägen 49, 175 00 Jakobsberg.

Tillverkning av tank samt inköp av material torde kosta ca 350 kr, men blir naturligtvis beroende av vederbörandes egna resurser, förbindelser etc. På flertalet båtar måste en ändring av tvättfätsarrangemanget vidtagas.

På följande blad visas en arrangemangsskiss och ett rörschema.

Anläggningen fungerar alternativt som öppet eller slutet system. Det innebär, att WC kan användas och pumpas precis som förut, när man är på öppet vatten. I hamn, i badvikar eller på andra platser, där det är förbjudet eller olämpligt att tömma WC, pumpar man till tanken, vars kapacitet är tillräcklig för 4 personer över ca 2 dygn. Tanken kan sedan tömmas på öppet vatten. (Länsningen sker med självtryck och fordrar ingen pumpning). Anläggningen kan när som helst användas som öppet system även när tanken är helt eller delvis fylld. I en framtid kan systemet utbyggas för ilandpumpning till mottagningsstation (alternativt ilandsugning genom anslutning till vacuumsystem).

Som synes är systemet mycket flexibelt och är dessutom lättskött. Till en början måste man kanske läsa innan till i "bruksanvisningen" men snart nog lär sig även en tioåring att "förstå", hur systemet fungerar. Som ytterligare förklaring till skisserna kan nämnas, att

den i båttoalettens pump monterade backventilen av gummi har visat sig fullt pålitlig. Med "kontrollledningen" kan man kontrollera, att tanken töms. Då hörs nämligen tydligt, hur luft sugts in i tanken. Även inpumpning till tanken kan kontrolleras på detta sätt, men då följer också lukten med!

Det slutna WC-systemet utgör inte det slutliga svaret på fritidsbåtarnas toalettfråga. Så länge mottagningsstationer inte finns-och det torde dröja årtionden, innan sådana inrättats i sådan mängd, att de kan lösa problemet i någon ringa grad,-kan det slutna systemet bara påverka "närmiljön". Man bara flyttar bekymren bort ifrån de känsligare områdena, där skadorna och olägenheterna är påtagliga, till större recipienter, men totalnedsmutsningen i sjön blir densamma eller rent av ökar, eftersom man kan räkna med minskad nedsmutsning i land.

Vissa principiella invändningar har gjorts mot det slutna systemet. Man har hänvisat till länsstyrelsernas förbud mot tömning av avfall. Visserligen sägs där: "Här stadgade förbud innefattar icke hinder mot regelmässig användning av fartygs vattenklosettanläggning", men ett uppsamlande av avfall över en viss tid och sedan tömning i sjön menar man skulle inte kunna betecknas som "regelmässig", utan vara att betrakta som förbjuden.

Mot detta resonemang kan invändas, att lagen inte definierar, hur en vattenklosettanläggning skall vara utförd eller vad som är regelmässigt. Förmodligen menas med det senare uttrycket, att den endast får användas för vad den är avsedd för, d.v.s. mänsklig urin och avföring jämte erforderligt toalettpapper (men inte köksavfall, olja el.dyl). Då dessa frågor ännu inte varit föremål för domstolsbehandling, trots att överträdelser i stor skala varit kända under lång tid, torde risken för åtal kunna betraktas som obefintlig.

Då är det lättare att bryta mot 1964 års Naturvårdslag enligt vilken "var och en skall tillse, att han ej skräpar ned i naturen med plåt, glas, plast, papper avfall eller annat, så att därav kan uppkomma otrevnad eller skada för annan". Den bestämmelsen skall skydda både våra badvikar, nat.hamnar etc. och markerna, där man måste klara av sina behov, om man inte har det slutna WC-systemet.

Det kan vara av intresse att se, hur man från naturvårdssynpunkt ser på dessa frågor.

Svenska Naturskyddsföreningen har yttrat sig över Statens naturvårdsverks utredning om fritidsbåtarnas vattenvårdsfrågor. Där sägs bl.a. följande: "Även fritids- och andra mindre båtar måste underkastas strängare bestämmelser än nu....."

"Småbåtsägaren kan ligga ute till sjöss en längre tid (en vecka är t.ex. inte så ovanligt) utan att söka sig till någon form av bebyggelse med mottagningsanordningar. Det är ofta långt till sådana mottagningsanordningar, om man befinner sig i den yttre skärgården.

Man kan knappast vänta sig, att båtägare är beredda att anslå flera timmar för att uppsöka en sopstation. Särskilt seglaren är dessutom beroende av vind m.m. Föreningen anser det viktigt, att den av naturvårdsverket påbörjade verksamheten med att upprätta sopstationer och toaletter i skärgården fortsätter och utvidgas. Ett samarbete med båtorganisationer och kommuner bör därvid ske, så att ett representativt urval frekventerade naturhamnar också kan väljas för sådana anordningar. Antalet fritidsbåtar med slutet toalettsystem torde f.n. vara mycket ringa. Båtfolket antingen förorenar vattnet eller går iland på öar och holmar. Många avstår från att använda båttoaletten till ankars med tanke på kringliggande båtar och vattnets användning för disk och bad. Öar i närheten av lämpliga natthamnar blir följaktligen utsatta för hygieniska olägenheter och otrivsel som följd.".....

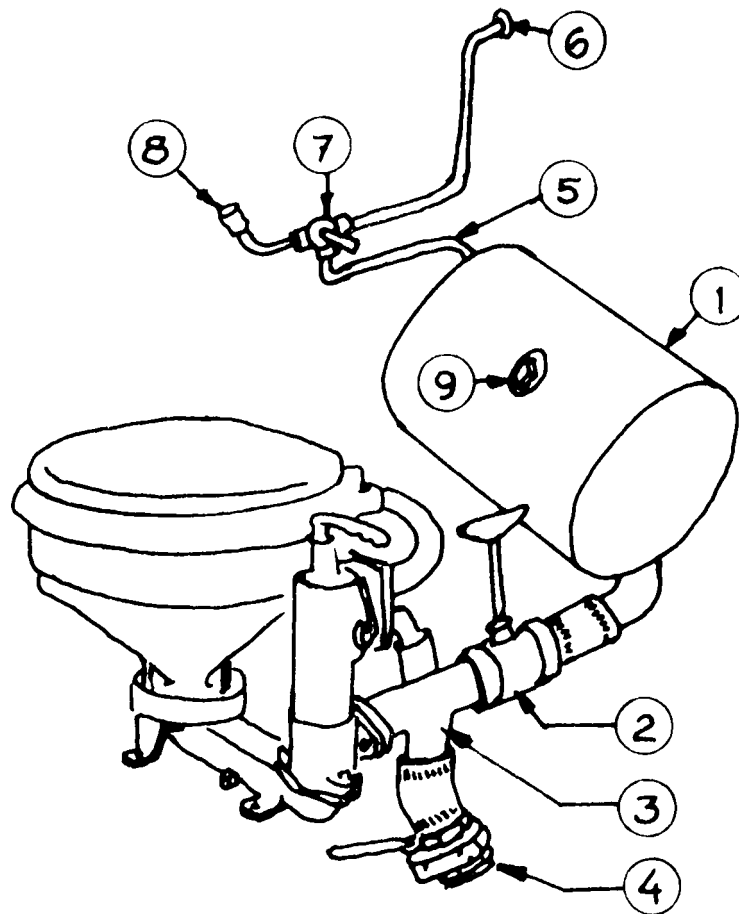
"Arbetet på att få fram toaletter med slutet system av lämplig typ för fritidsbåtar behöver stimuleras. Båtarnas begränsade utrymmen, ev. olägenheter av lukt och kraven på en inte alltför ringa kapacitet måste beaktas. Likaså måste klara föreskrifter finnas, om hur latrin skall tas om hand, så att sekundär förorening (t.ex. från kemiska toaletter) undvikas.

Generellt förbud mot utsläpp av toalettavfall från fritidsbåtarna kan inte f.n. föreskrivas, men vissa regler skulle kunna ges."...

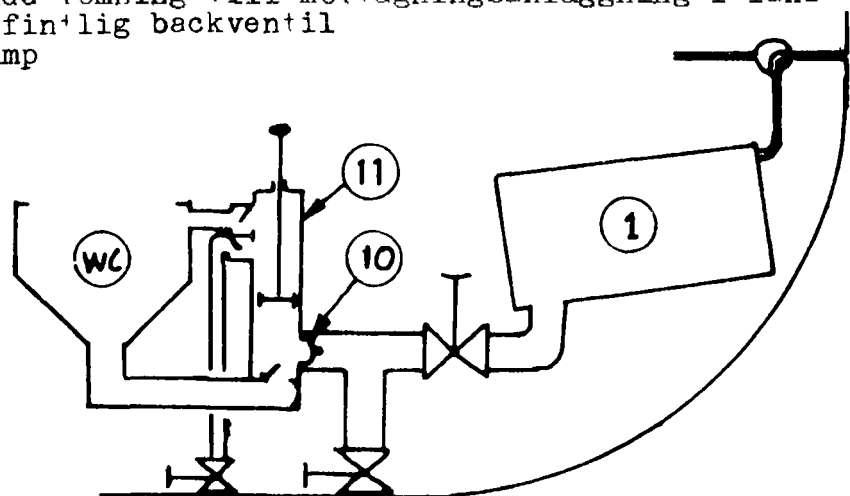
En redogörelse för Kryssarklubbens tekniska nämnds "funderingar och rekommendationer" återfinnes i PÅ KRYSS nr 7/70, sid 30. Eftersom den artikeln är lätt att få tag i skall här endast återges Regel 1: "Töm aldrig toaletten (hinken, avloppstanken) på närmare avstånd från land än 300 meter".

Att denna anläggning och aspekterna på toalettfrågan behandlats så utförligt här, har skett för att förslagställaren om möjligt skall slipa dra alla argument och redogöra för alla detaljer per telefon och/eller brev!

Pontus Melin, VEGA nr 30.



1. WC-tank, 22 liter, rostfritt stål
2. IDO-kran, R 1 1/4"
3. T-stycke, ersätter befintlig rörkrök
4. Bottenventil
5. Avluftningsledning 5/16"
6. Avluftning till utsidan
7. Tvåvägs- och avstängningskran
8. Kontrollledning
9. Propp för ev. spolning med slang och för ev. framtida tömning till mottagningsanläggning i land
10. Befintlig backventil
11. Pump



Rörschema.

Nr 4 Minska kompassens deviation!

Kompassens deviation beror på inverkan från järn- och stålföremål i dess omedelbara närhet och speciellt magnetiska föremål. Närheten till motorn är ett besvärande faktum på VEGA. Hur deviationen förändras med krängningen kan väl ännu ingen svara på. Vad som i alla fall kan göras är att flytta undan den magnetism, som representeras av reläet, vilket ända till nyligen varit placerat omedelbart babord om kompassen.

Relälådan kan placeras på motorutrymmets babordsskott, nästan rätt under den nuvarande platsen, under huvudströmbrytaren. Den kan skruvas direkt till skottet och behöver således inte monteras horisontellt. Innan man börjar arbetet bör båda kablarna lossas från batteripolerna. Kontrollera, att alla kablar är märkta enligt kopplingsschemat i Vegahandboken, sid. 20, innan kablarna lossas. De grova kablarna från huvudströmbrytaren och till startgeneratoren behöver varken kapas eller skarvas. Se till att kablar, som skarvas bli lika grova som de ursprungliga. Skarvningen och fastsättningen av kabelskor göres medelst lödning. Alla skarvställen isoleras väl.

Denna flyttning har minskat maximala deviationen i vissa fall från 13° till ett fåtal grader.

Lycka till: Friskt bågat är hälften brunnet, säger ett elektriskt ordspråk!

Gunnar Eriksson, VEGA nr 480.

NR 5

Praktiskt taget alla VEGA-seglare har sitt VEGA-nummer i seglet, och vi kan därför lätt identifieras så länge vi är under segel. Men när vi kommer i hamn blir vi nästan anonyma. Varför inte anbringa VEGA-numret väl synligt på själva båten men ändå diskret?

På skissen nedan visas hur själhäftande siffror av styv plast, 80 mm höga, kan placeras på ruffsidan. Bokstaven V och siffrorna säljas av Lückners Reklam, Bondegatan 46 eller Luntmakargatan 80 i Stockholm och betecknas:

"RIWI" Nr 80, breda typen.

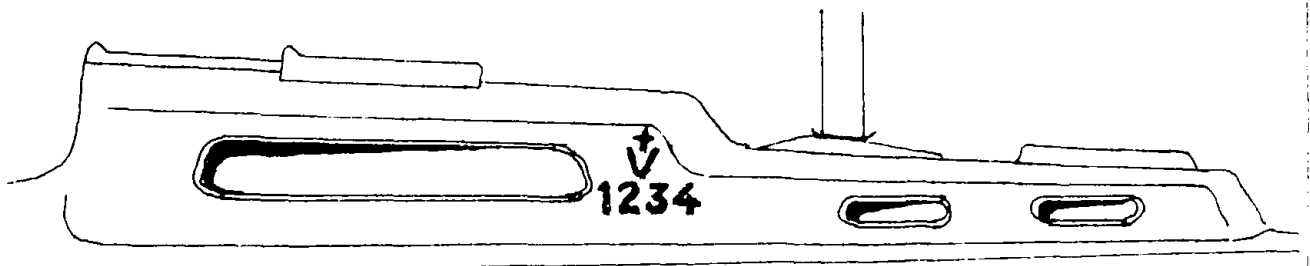
Glöm inte att beställa dubbel sats, för båten har ju två sidor.

Priset är kr 1.20 pr st + moms.

Den röda stjärnan i Vega-beteckningen får var och en skära ut ur ett rött ark (format A4 à kr 10:- + moms) Lückners har lovat att sälja halva ark till VEGA-klubbens medlemmar. Måtten på stjärnan kalkeras av från VEGA-handbokens baksida.

Om båten är väl vaxad är det bäst att tvätta bort vaxet där numret skall anbringas (t.ex. med lacknafta, kristalolja eller T-sprit).

Melin, VEGA nr 30



Nr 6

LOGGPLACERING

Den som tänker installera en SUM-logg kan få en bra placering av dess visarinstrument - och samtidigt en vettig dragning av den flexibla wiren från loggproPELLERN till instrumentet - genom att utnyttja komPASSPLATSEN! Då har man anledning att skaffa en komPASS för montering i eller på ruffens akterskott och får därmed en betydligt minskad deviation och kanske också en lättare avläsning av kompassen!

%

100

FULL

90

80

70

60

50

40

30

20

10

5

0

TOM

Uppmärkning av pejlsticka för cylindrisk tank

En pejlsticka för bensintanken kan man inte vara utan. Men den är svår att gradera! Ett sätt visas här och kan användas för alla cylindriska tankar med plana gavlar.

På pejlstickan, som enklast utgöres av en klen rundstav, sätter man först ut märkena för "TOM" och "FULL". Avståndet mellan dem skall vara lika med tankens diameter. Tag sedan en gummi-resår och sträck den lätt längs med vidstående skala. Märk av den procentuella fyllningen på resåren. Sträck sedan ut resåren utefter pejlstickan och för över märkena till stickan från 0 (tom) till 100 (full).

Kontrollräkna tankens volym = $L \times \frac{\pi \cdot D^2}{4}$. (Mått i dm ger volym i liter).

Förvandla sedan procenttalen till liter och markera önskade volymer på stickan (t.ex. var 5:e liter).

P. Hennler, VEGA Nr 240

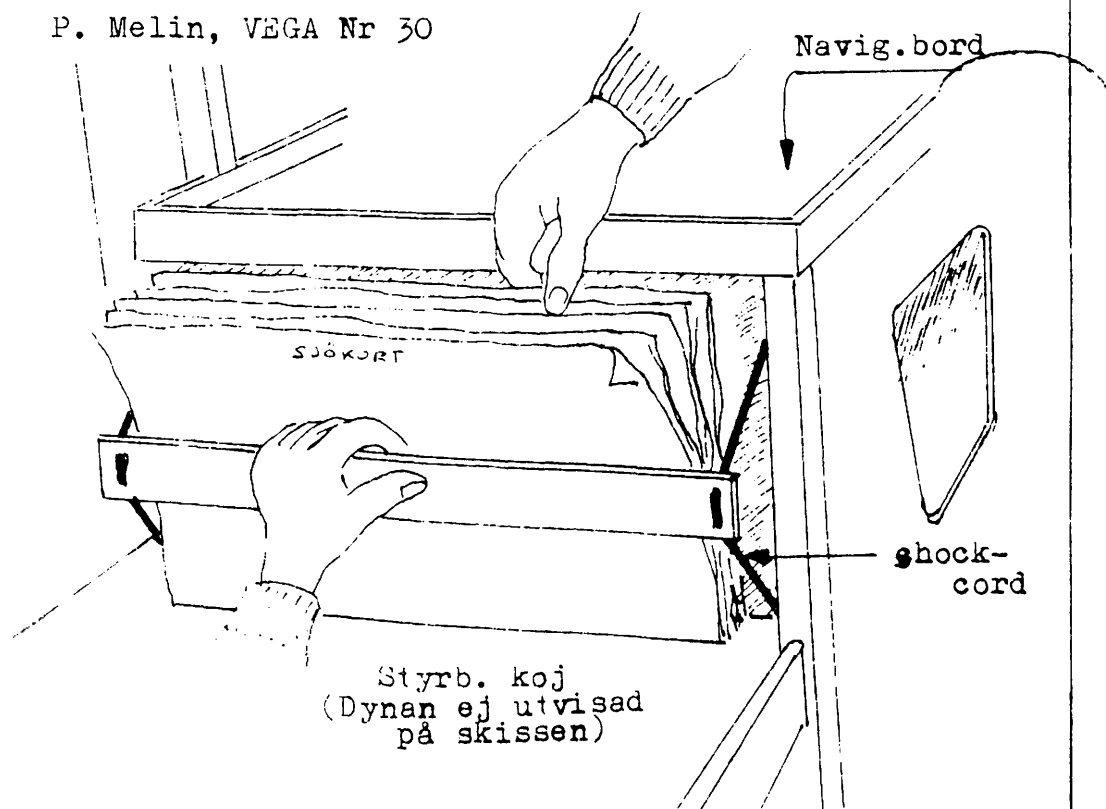
NR 8

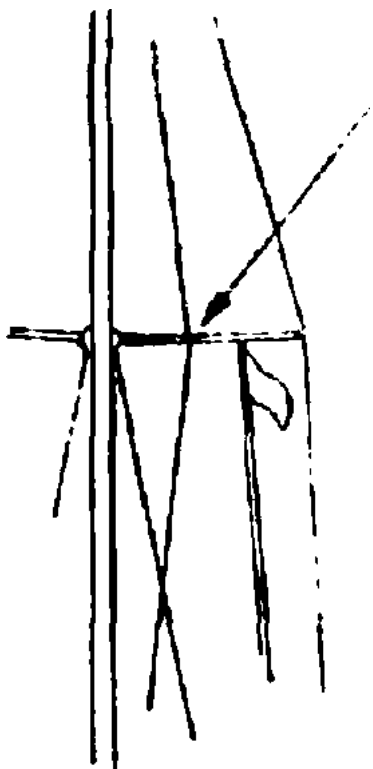
Sjökortshållare

En bra plats för sjökort finns vid akterkant av styrbords koj. Sjökortet vikas till 1/4 format, vilket är något större än båtsportkortet. Hela Kortbunten hålles på plats av en träslå, som i sin tur hålles tryckt akteröver av gummiliner (shock-cord). Nedtill håller kojdynan kvar korten.

Har man många sjökort med sig och är man själv inte alltför lång till växten, så kan man t.o.m. kapa av styrbords kojdyna ca en decimeter.

P. Melin, VEGA Nr 30



Hake mot klappbrände fall

För att hindra div. fall från att klappa mot masten kan man leda dem över plasthakar, som enbringas en bit ut på spridarna. Om man inte vill försvaga spridarna genom att borra skruvhål i dem, så kan man fästa hakarna med Teesband el. dyl. Linda först spridaren med ett lager band så att haken inte glider eller nöter av eloxeringsskiktet.

VEGA-klubben tar inget ansvar för vilka andra grejor, som kan trassla in sig i dessa krokar! Men sitter de bara fast med tejp, så behöver konsekvenserna inte bli fatala.

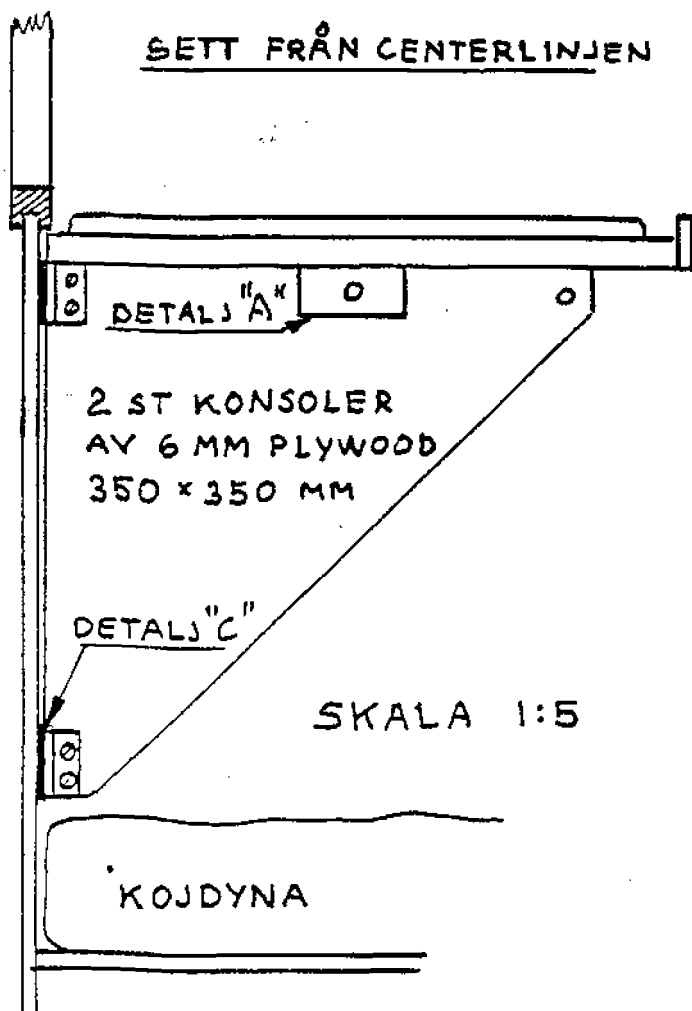
(Avritat från okänd båt)

Brandsläckning i Motorrum

Minsta brandsläckningsutrustning ombord bör vara en 2 kg pulversläckare. För att den skall kunna användas utan dröjsmål måste den vara så placerad att den kan nå såväl inifrån som utifrån utan forcering av ev. stängda eller låsta luckor. En sådan placering är t.ex. i ruffens aktra, styrbords hörn, d.v.s. rätt över navigationsbordet.

I marknaden finnes nu en förlängnings slang, som med en snabbkoppling anslutes till släckarens munstycke och kan dragas till motorrummets styrbordssida (förgässarsidan). I händelse av motorbrand behöver man då inte öppna till motorn och heller inte ta loss brandsläckaren. Skulle släckaren behövas på något annat ställe kan den utan besvär losskopplas från den fast förlagda slangen och lyftas bort.

Det finns ett annat sätt att komma åt motorrummet utan att behöva öppna luckan (= översta trappsteget). Risken är ju att man får ut flammorna i ruffen och att man blir bränd, samtidigt som mera luft tillföres brassen. Men om man i motorrummets förliga skott (det löstagbara av plywood) borrar ett hål stort nog för brandsläckarens munstycke, och täcker detta på insidan med ett fjädrande lock, så har man möjlighet att först inspektera rummet och sedan, om nödvändigt, köra in munstycket i hålet och blåsa in pulvret i det slutna rummet, vilket ger bästa effekten.



Kökssluckan förvandlas till avställningsbord över akterändan av BB koj genom att läggas på två konsoler, som svängas ut från skottet på förkant av köksbänken.

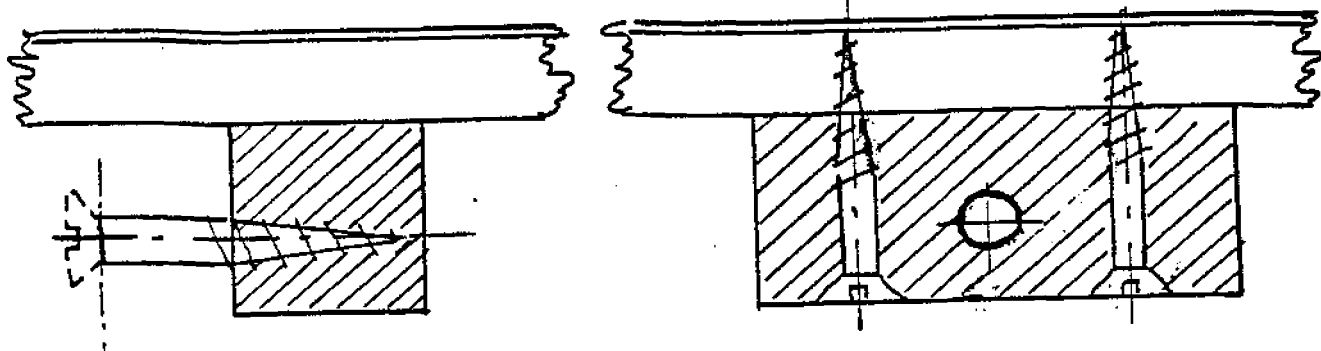
En säker låsning (även mot upplyftning) åstadkommes på så sätt att två tappor "A", fastskruvade i klotsar på luckans undersida, faller in i hål i konsolerna. Dessa tryckas mot klotsarna med hjälp av chock-cord.

Träbitarna "B" fixerar luckans läge tvärskepps. Den inre konsolen monteras på mellanlägg "C" 6 mm (markerade med svart) för att kunna ligga utanpå den yttre konsolen i stuvat läge.

För att få en ritning i tre projektioner, får man lägga blad 13 till vänster om detta blad.

Detalj "A"

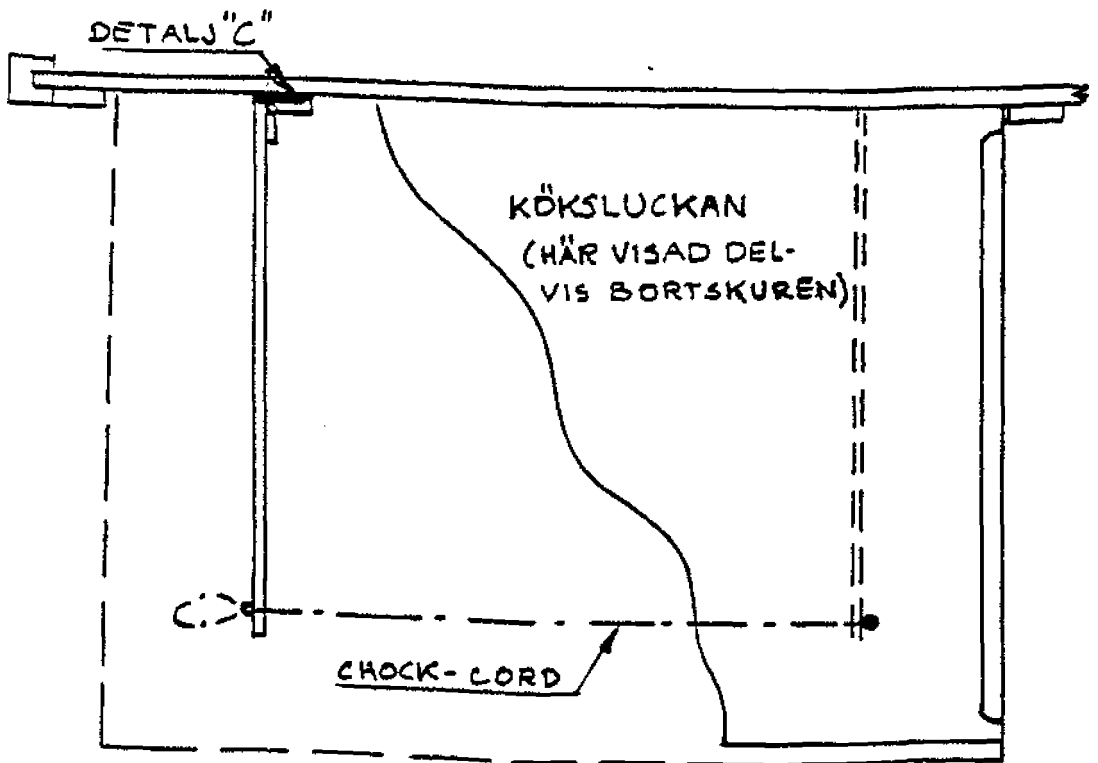
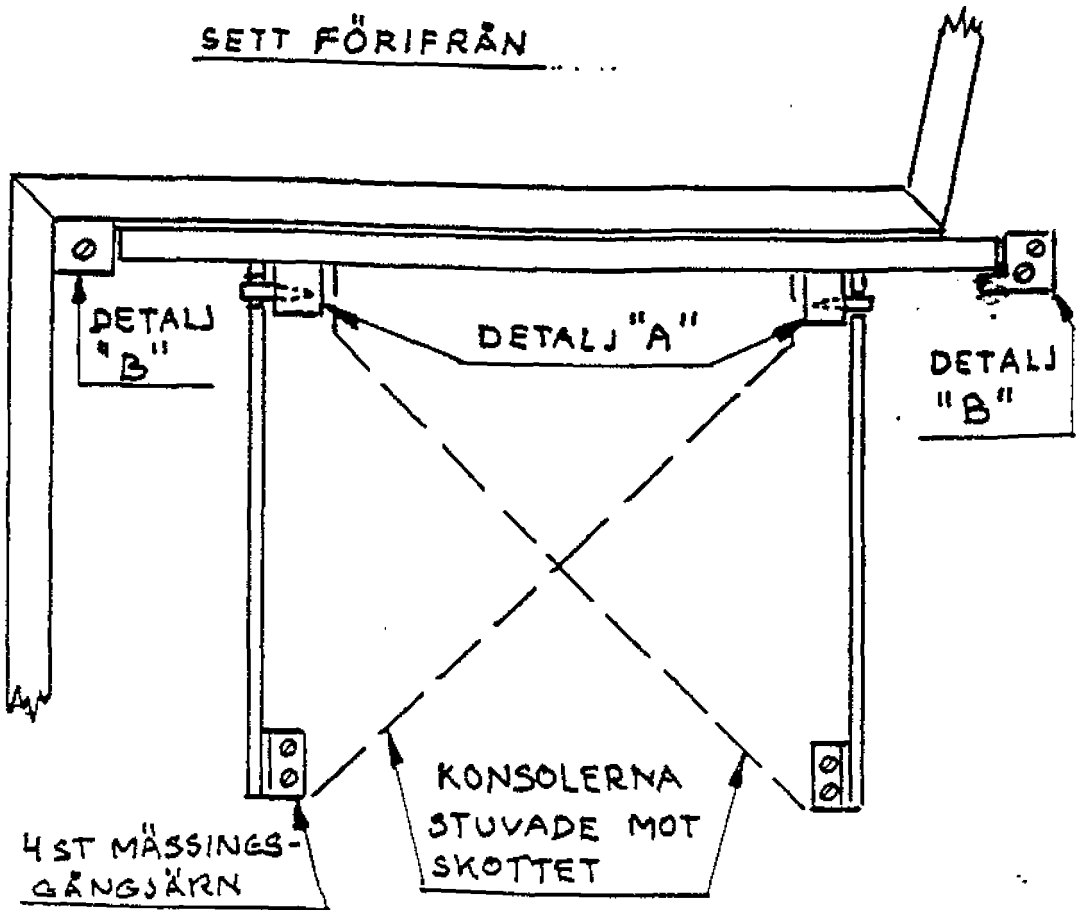
Skala 1:1



Sedan skruven dragits fast sågas skallen av med bågfil

P. Melin, VEGA Nr 30

SETT FÖRIFRÅN



SETT UPPIFRÅN

SKALA 1:5

NR 12. FÖRVARING AV RULLADE SJÖKORT

Den som föredrar att ha sina sjökort rullade, kan förvara dem i rör i motorrummet. Enklast är att fästa plaströr (avsedda för stuprör till villor) på insidan av motorrummets längskepps plywoodskott. Rören lutas så att sjökortsrollarna kan dragas ut sedan översta trappsteget lyfts undan.

Dubbla kapaciteten får man om man fäster långa rör av tunn, rostfri plåt på samma sätt och använder två plaströr efter varandra som hylsor i stålroren. Då måste åtminstone den akterligaste hylsan förses med en klen lina så att den kan halas ut.

Systemet kan varieras efter vars och ens behov och händighet.

(Efter Jarl Holmgren, Vega Nr 79)

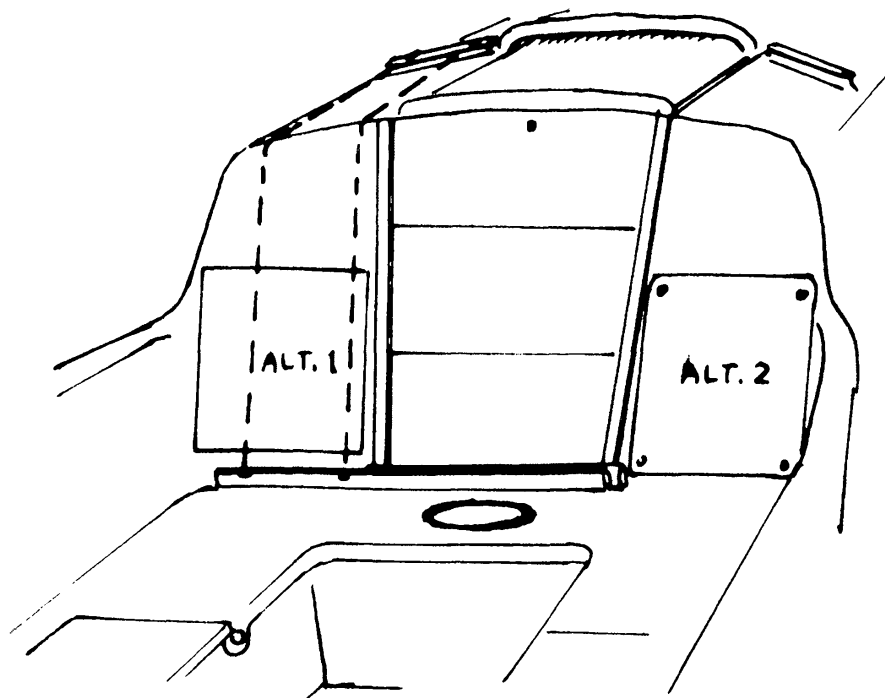
NR 13. SJÖKORTSHÅLLARE I BITTBRUNNEN

För att ha sjökortet till hands och ändå ur vägen, ja t.o.m. placerat för direkt studium, kan man ställa kortet, i eller utan fodral, mot ruffskottet. Där hålls det fast av två gummiliner, som är svända från "vågbrytaren" på rufftaket till en ribba, som skruvats fast till rufftröskeln. (Detta för att inte behöva borra hål i och sätta skruvar i plasten). Se figur, Alternativ 1!

(Bo Hjorth, Vega Nr 136)

Ett liknande arrangemang har berättats vid senaste mötet. Man skruvar en plexiglasskiva på skottet med ett visst utrymme mellan glas och skott. Där kan sjökortet stickas in. Se figur, Alternativ 2!

Ändå enklare är det att tejpa inplastade båtskortkort direkt på skottet!



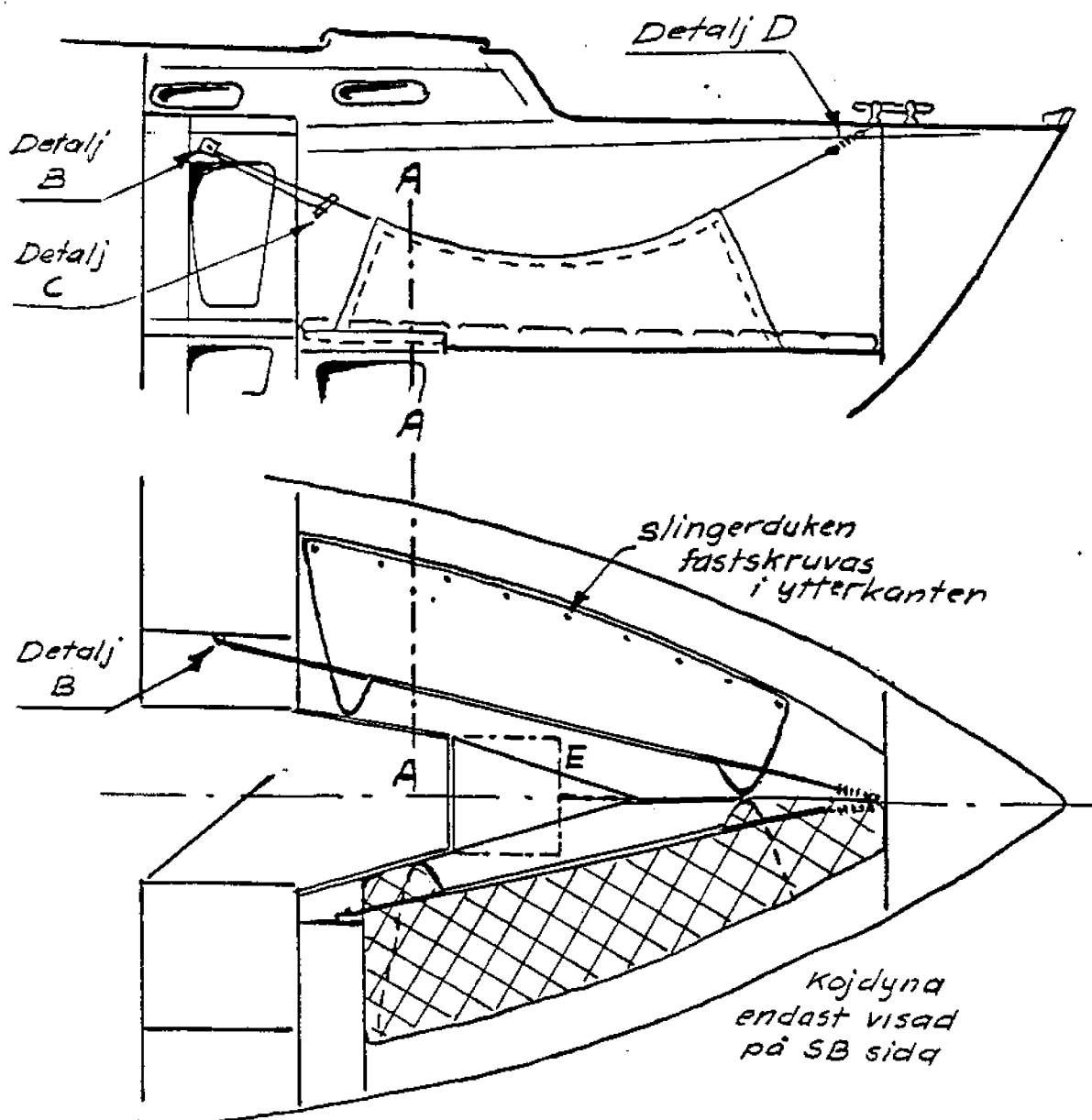
NR 14. SLINGERKOJER I FÖRPIKEN

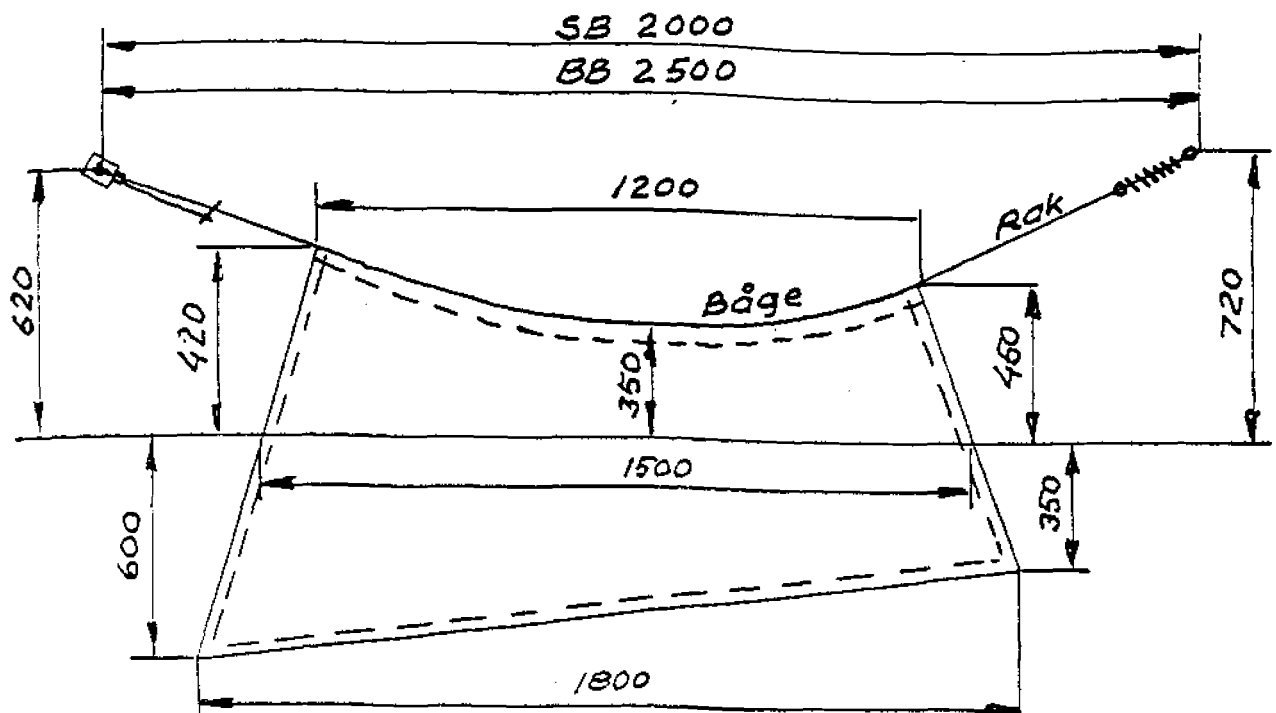
Slingerkojer (eller sjökojer) i förpiken gör det inte bara möjligt att sova vid krängning. De är också bra att ha uppriggade för att hålla lösa prylar på plats och de är fredsbevarande när gästarna inte tål intrång på varandras område!

Man syr slingerkojerna utan svårighet själv av smärting, varvid mätten på skisserna kan tjäna som ledning. Prova gärna ombord genom att rigga upp snören och gör sedan en mall av omslagspapper!

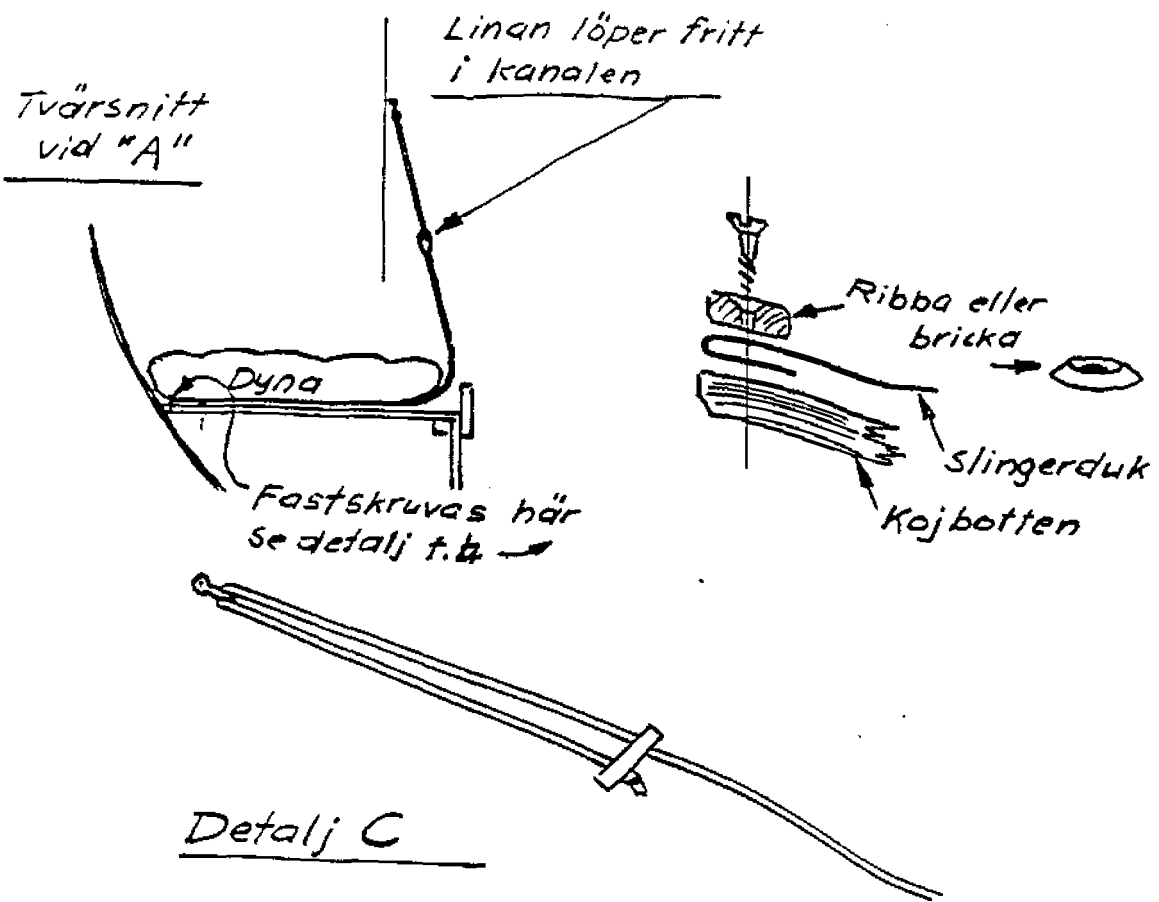
Den bärande linan löper helt fritt i övre fällens kanal, så det finns inga ansträngda punkter där duken skulle kunna brista. Kanalen ges en bågform, som anslutes till linans riktning mot fästpunkterna. Slingerduken skruvas fast vid yttre kojsidan. Idén med detta är att man kommer att ligga med hela sin tyngd på duken (ja, givetvis med kojdynan emellan!) så att friktionen mot kojboten håller duken kvar. Därigenom ansträngs inte duken vid skruvarna.

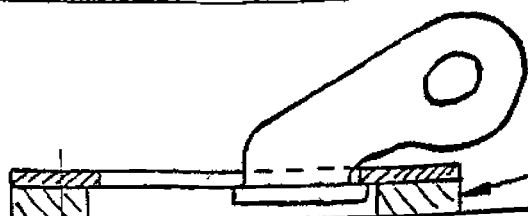
Eftersom kojdynorna inte är rakt skurna på de sidor som vetter mot mittlinjen uppstår en viss knölighet vid "E" på figuren (prickstreckad linje). Det går visserligen bra att ha det på det viset, men förslagsställaren ämnar låta se om sina dynor enligt den heldragna linjen.



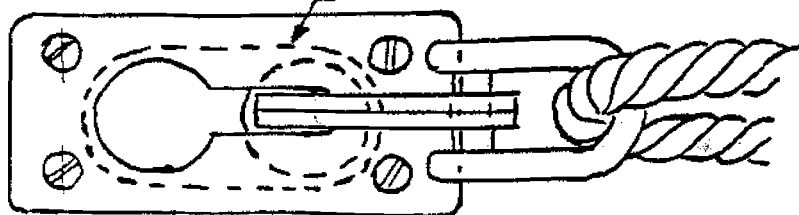


Ungefärliga mått för tillskärning, utan sömsmän





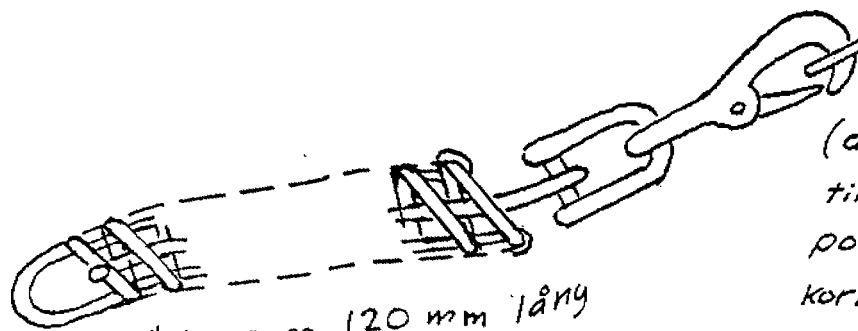
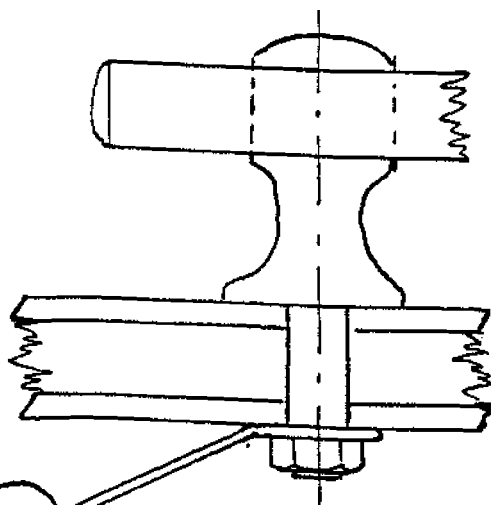
Monteras på 4 mm plywood
med uttag i mitten



Detalj B

Nyckelhålsbeslag, skala 1:1

Nyckelhålsbeslag av rostfritt
stål och spiralfjäder av galva-
niserat stål finnes att köpa i
båttillbehörsaffärerna.



Fjädern ca 120 mm lång

Rostfritt beslag
(avsett som vantfäste
till jollerigg). Om
pollarens bult är för
kort för två beslag får
man göra ett fäste
med ett stort hål för två
karbinhakar eller två hål.

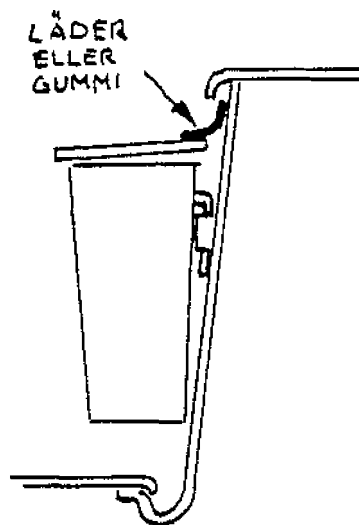
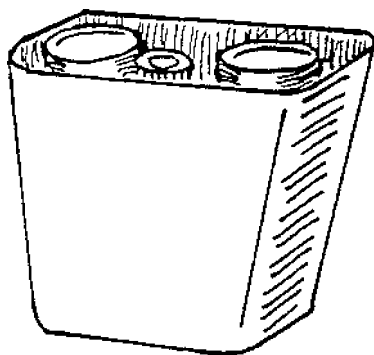
NR 15. KIKARFACK

Ett fack som passar de flesta 7 x 50 kikare kan man arrangera av en papperskorg av plast, avsedd för bilar!

Kontrollera först med Din kikare att den ryms i facket. I regel är utrymmet så knappt att man måste vika ihop den något för att den skall gå ned. Det medför bl.a. att man alltid måste ställa in ögonavståndet på nytt, även om man är ensam om kikaren.

Så länge man inte ordnar med ett regn- och stänksäkert lock, så måste placeringen bli "inomhus" (eller i skydd av sprayhooden).

En plats, som är åtkomlig för rorsman, och där ett lock lätt kan anordnas, är mellan motorinstrumenten och lanterneströmbrytarna. En olägenhet är ju att det är lätt att kliva just där, när man kommer upp ur ruffen.



NR 16. DURKAR I KISTBÄNKARNA

Något av det värdefullaste hos VEGA är de stora stuvningsutrymmena. De är faktiskt så stora att man inte når ned till botten av kistbänkarna. Och där samlas ju allt löst på djupaste punkten (och de smalaste grejorna fortsätter under plywoodskottet ned i kölen!) Man kan enkelt lägga in durkar av 7 mm plywood.

Durken behöver endast skruvas fast mot motorrumsskottet på befintlig ribba. Skär först till en mall av wellpapp!

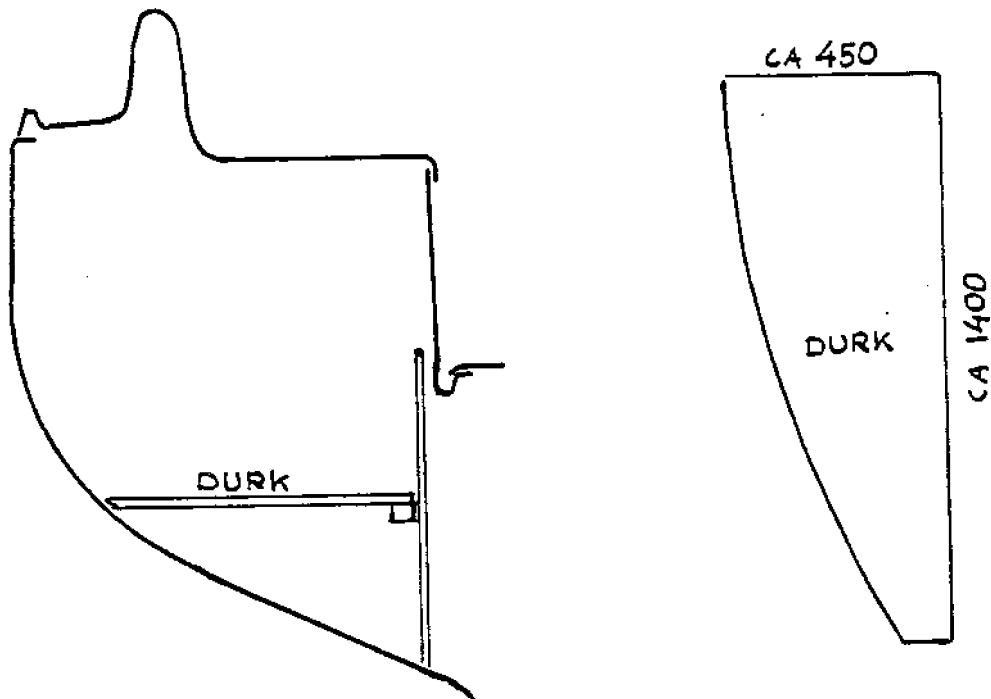
Längden är ca 1400 mm och största bredden ca 450 mm.

Med dessa durkar har man faktiskt en extra kojplats åtminstone om babord!

Figur på Blad 19.

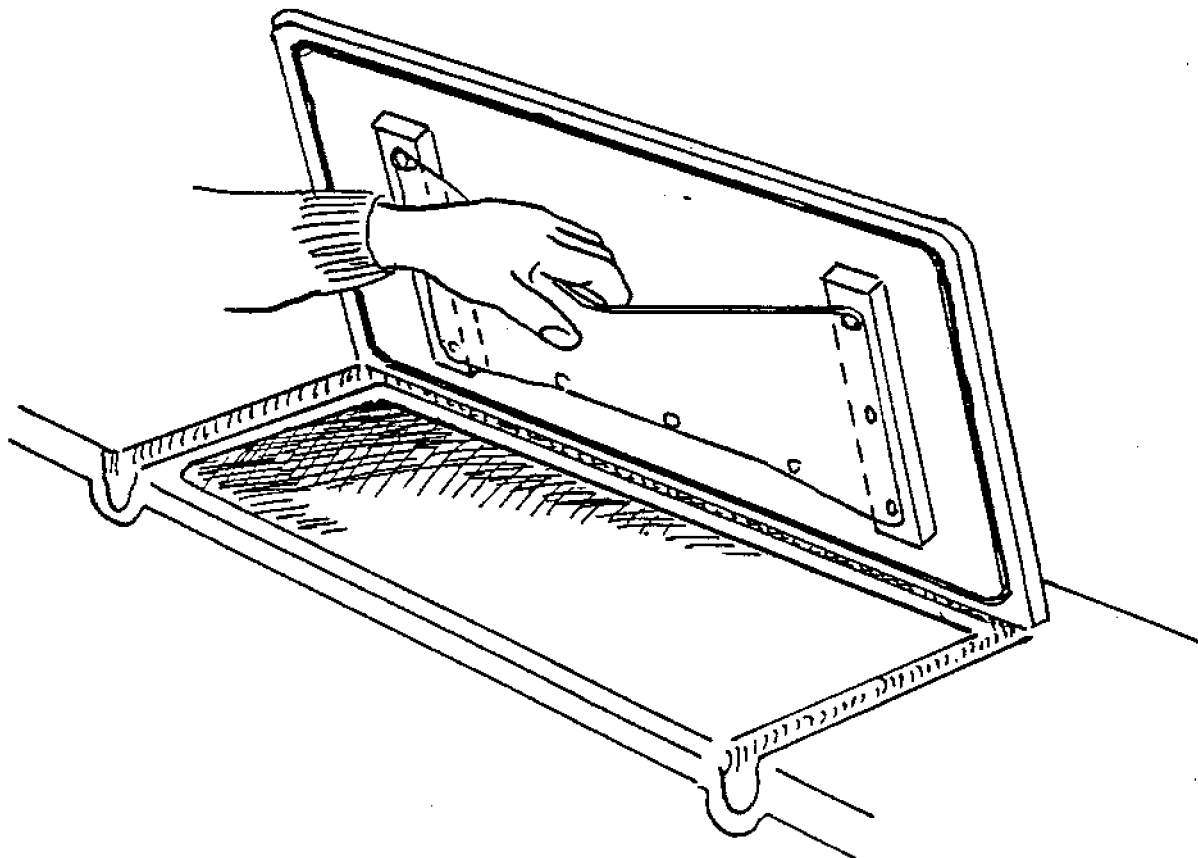
NR 16.

För text:
se blad 18!



NR 17. FACK FÖR TAMPAR

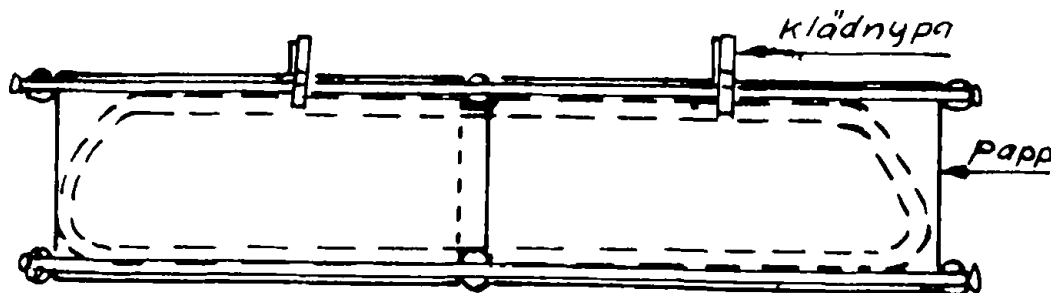
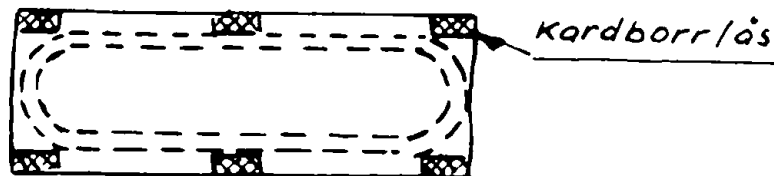
Det lättåtkomligt fack för beslagsband och småtampar blir man på undersidan av kistbänkarnas lock. Lämpligt material är ett finmaskigt nät av nylon (t.ex. från vissa billiga shoppingkassar). Man fäster det enligt skissen utmed tre sidor. (På senare VEGOR finnes ej de visade tvärsåarna). Uptill låter man en gummlina (shock-cord) lösa i en fäll. Men tag till övermått på alla sidor och mest upptill så att fickan verkligen får någon volym och också får ett öron!



NR 18. NATTGARDINER

Till de fyra småfönstren kan man sy nattgardiner av blå eller grön smärting. Man förser varje gardin (ca 400 x 150 mm) med 6 st. drygt frimärksstora bitar av kardborrlås (nylonullsdelen). Runt om fönstret fäster man motsvarande bitar av låsets plastband med epoxi- eller kontaktlim. De vita plastbitarna syns knappast på båtens insida.

Gardinerna sätts sedan upp och tas ned med lätthet och de håller ljustätt! På båtar som inte har gardinstänger vid småfönstren kan även prydnadsgardinerna sättas upp på samma sätt (och sedan bytas ut till natten!)



För de stora salongsfönstren kan man använda en annan metod. Man köper s.k. glanspapp (tidigare kallad presspapp) kvalitet 07. Ett ark är 670 x 500 mm och kostar ca kr 4:70. Två ark går åt. Denna papp är mycket litet fuktkänslig vilket är viktigt eftersom det ofta bildas kondens på fönstrens insida.

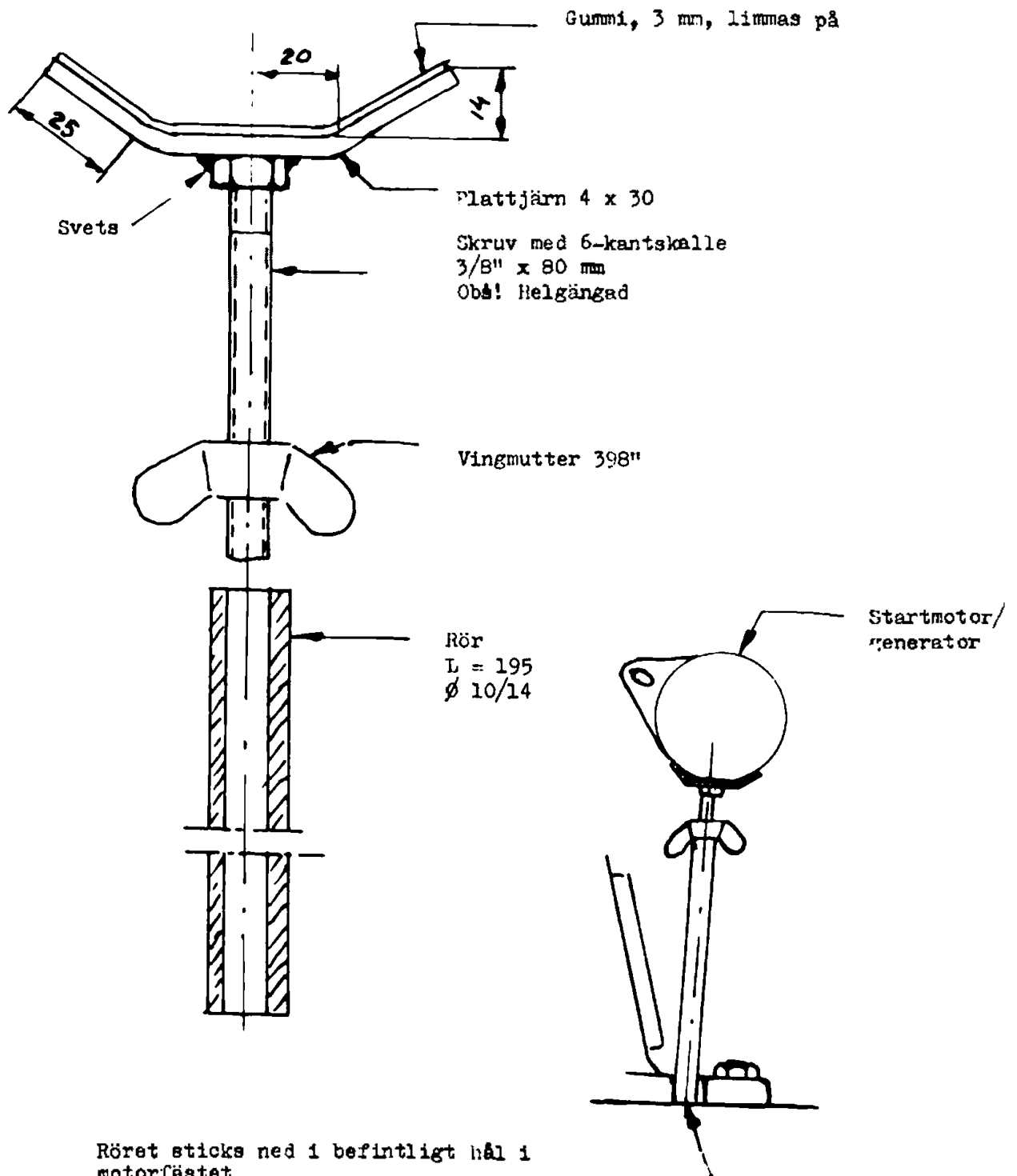
Man skär till 4 st. bitar, var och en något längre än halva fönstret (650 x 250) och gör små uttag för gardinstångshållarna enligt skissen ovan.

Sedan skjuter man bara in pappskivorna innanför prydnadsgardinerna och fäster dem om erforderligt med klädnyppor. Pappgardinerna är lätta att stuva undan t.ex. under en kojmadrass.

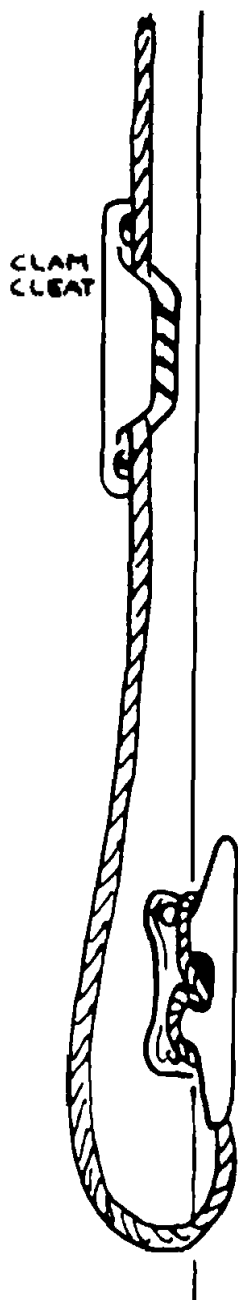
NR 19. REMSPÄNNARE FÖR STARTMOTOR/GENERATOR

Som bekant fordras tre händer för att justera spänningen av remmen till startgeneratorn på O-21. Med nedan visade verktyg kan skepparen klara av jobbet ensam och med större noggrannhet.

Åke Myhr, VEGA 409, VÄSTKUSTENS VEGAKLUBB



NR 20, JUSTERING AV DIRKENS LÄNGD



Dirkens längd behöver ibland finjusteras under segling; endera slänger dirken eller också står den som en fiolsträng när man skotar ned storbommen. Man blir i det senare fallet tvungen att lätta på skotet och sedan lägga av ett helt varv på dirkens knap (om inte rent av lägga av alltihop och börja från börjar igen!)

Med en "Clam Cleat" (längd 106 mm, kostnad ca kr 11:75) kan dirkens längd finjusteras vid alla tillfällen. Tammen kan beläggas permanent på en knap, så att bommen under inga omständigheter kan falla i däck.

Beslaget fästes med självgående, rostfri skruv eller också borrar och gängas ett hål för vanlig, rostfri skruv med kullrig, försänkt skalle. Beslagets håldiameter är 6 mm men bör kunna rymmas upp så att 1/4" skruv kan användas.

NR 21, ANKARLINANS STUVNING

Linan till "lunch"-ankaret (t.ex. en 10 - 12 kg blyplätt) stuvvas lämpligen i en tvättkorg av plast, som kan förvaras i aktra kistbänken. (Båtar som har en burk för 6 kg gasolflaska där får kanske svårt med utrymmet). Ev. kan en plasthink räcka. Den bör då perforeras så att vatten kan rinna av och luft komma till.

Man har många fördelar av en sådan stuvning:

Linan löper lätt ut utan kinkar därför att den inte kommit i oordning genom stor krängning eller när man rotat efter andra grejor.

Man flyttar lätt hela linan med bibehållen ordning till fördäck eller vice versa.

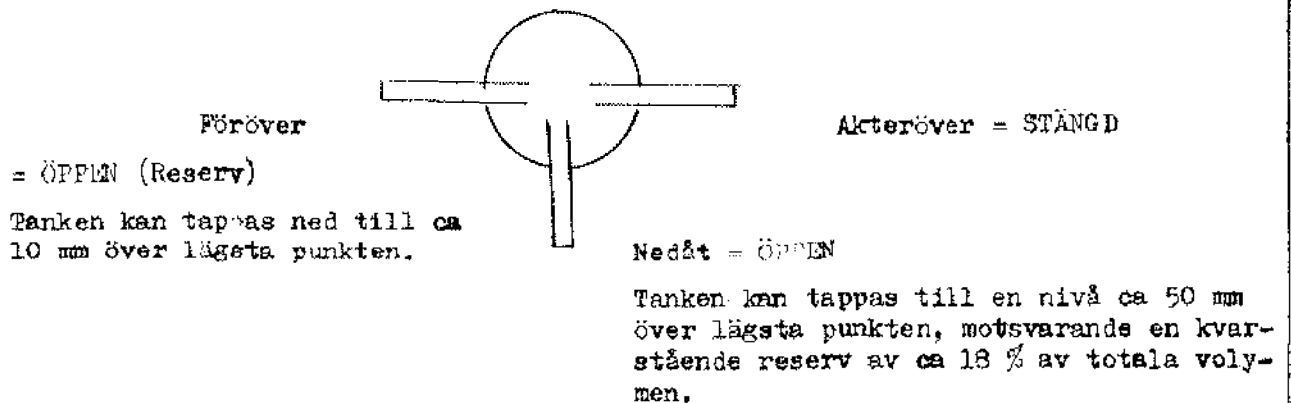
Linan kan få torka t.o.m. under segling genom att korgen får stå kvar på däck (surrad) innan man stuvar ned den i båtens inre, där fukten inte är välkommen.

Genom att hela korgen lyfts upp ur luckan blir det ingen risk att man skadar en lucka eller ett gångjärn, vilket annars lätt kan ske när en lina kommer i kläm i luckan och någon sedan trampar på luckan.

"ORDINARIE"
KNAP..

NR 22. ÖVERSYN AV BRÄNSLEKRAN TILL O-21

På bensintanken till de båtar, som har motorn Albin O-21 (d.v.s. VEGA nr 1 till 600 å 625) finns en kran, som kan ställas i tre lägen enligt skissen nedan:



Den här kran bör man se över före båtsäsongens början. Sedan bensin fyllts i tanken blir det mycket besvärligare!

Det har visat sig att en packning av vidstående utseende på båtar med låga nummer varit gjord av två lager gummi, som sedan delat sig och kanske även blivit kraftigt slitna. Härigenom har kranen kunnat bli otät i alla lägen, likaväl som den kunnat bli igensatt i alla lägen. Numera görs packningen av kork. Har din packning blivit förstörd så skickar Albin en ny i ett kuvert, om du säger till.



I kranen finns också en stålbricka av detta utseende och en stål-fjäder. Dessa detaljer kan lätt rosta, speciellt när tankens rest-vatten och kondens tillbringat vintern där. Dessa delar kan inte erhållas som reservdelar. (Kranen kostar komplett, exkl. moms kr 24:--.) Brickans uppgift är att begränsa kranens ändlägen så att man får rätta lägen utan att behöva fininställa handtaget. Men för det fördras att ett litet knaster på kranen finns kvar. Har brickan rostat, så har nog också knastret rostat bort. Då kan man lika gärna vara utan brickan och istället se till att man stäl-ler in kranen noga i de rätta lägena.

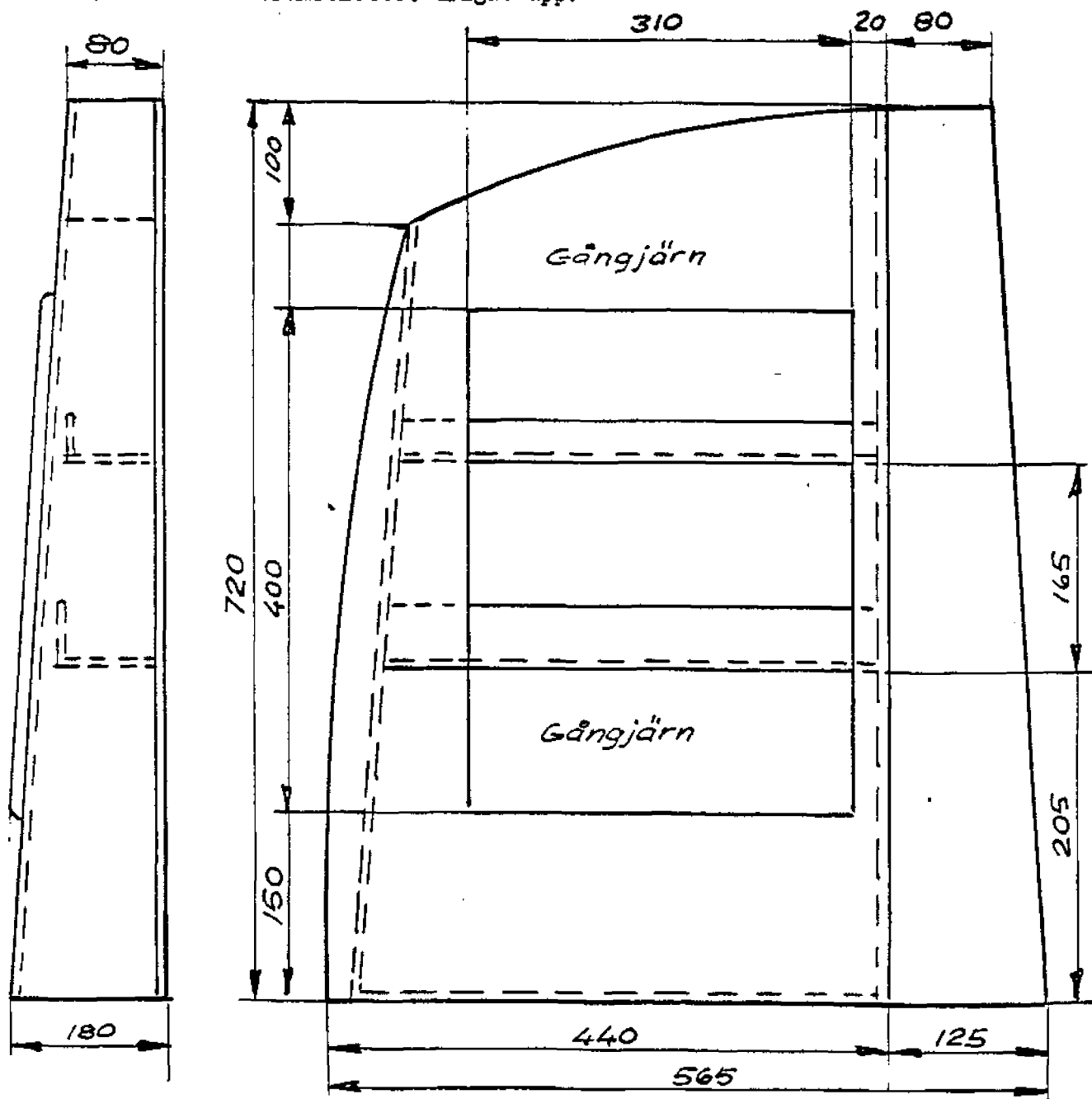


Stålfjädern måste i alla fall vara i sådant skick att den inte ger upp under säsongen, för då blir kranen otät inte bara mellan tank och bränsleledning utan också direkt ut i båten.

Passa på att göra alla rör och kanaler rena före återmonteringen!

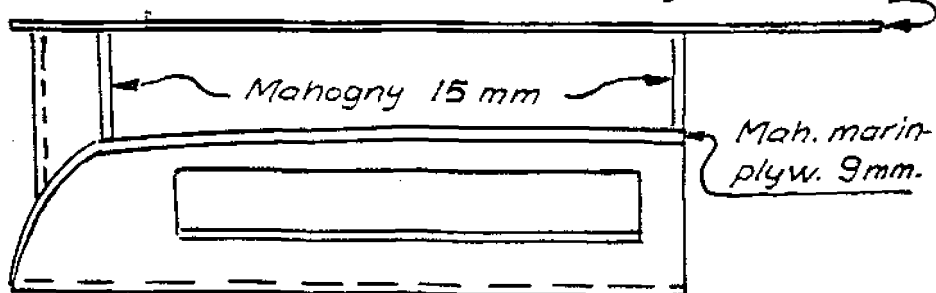
NR 23. FÖRVARINGSSKÅP PÅ AKTRA RUFFSKOTTET

Nedan visade skåp (för styrbords sida, babords göres spegelvänt) kan tillverkas på snickerverkstad och sedan sättas upp med kontaktlim och rätt många skruvar. (Varje skruv är ju tämligen kort eftersom den fastbakade plywoodskivan på skottet endast torde vara 7 mm tjock. Gör en noggrann pappersmall av skottet för att få rätt kontur (en för SB och en för BB!). Gör inte skåpet bredare mot båtens centrumlinje för då kan inte motorrumsskottet dragas upp!



Övertalsad skåp-lucka. 2 gångjärn av mässing. Infälld luckregel av mässing

Mah. marinplywood 6 mm.



OSTKUSTENS VEGA- KLUBB	RORKAM	TEKNISKA TIPS
		NR 24
		BLAD 25

NR 24. RORKAM

En rorkam har till uppgift att hålla rodröt en stund åt rorsman - vid bidevind kan det gå att segla ganska länge med rätt inställd rodevinkel - men rorkammen ger också rorsman en möjlighet att vila armen under segling då rodröt måste passas hela tiden. Rorsman "tar stöd" i rorkammen om så bara några sekunder i taget.

Här visas två utformningar av rorkamsidéen (ofta kallad hackbräda, som dock betyder något helt annat). Den ena konstruktionen, alternativ A, består av en bräda som sitter på gångjärn på durken. Den hålls uppe med en gummilina (shock-cord), men kan slås ned med foten och är sedan inte mycket ivägen. Lika lätt petar man upp den med tån.

De två figurerna kan läggas intill varandra med vinkelmärkenas spetsar mot varandra och bildar då en arbetsritning i skala 1:2,5.

Siffrorna i figuren avser:

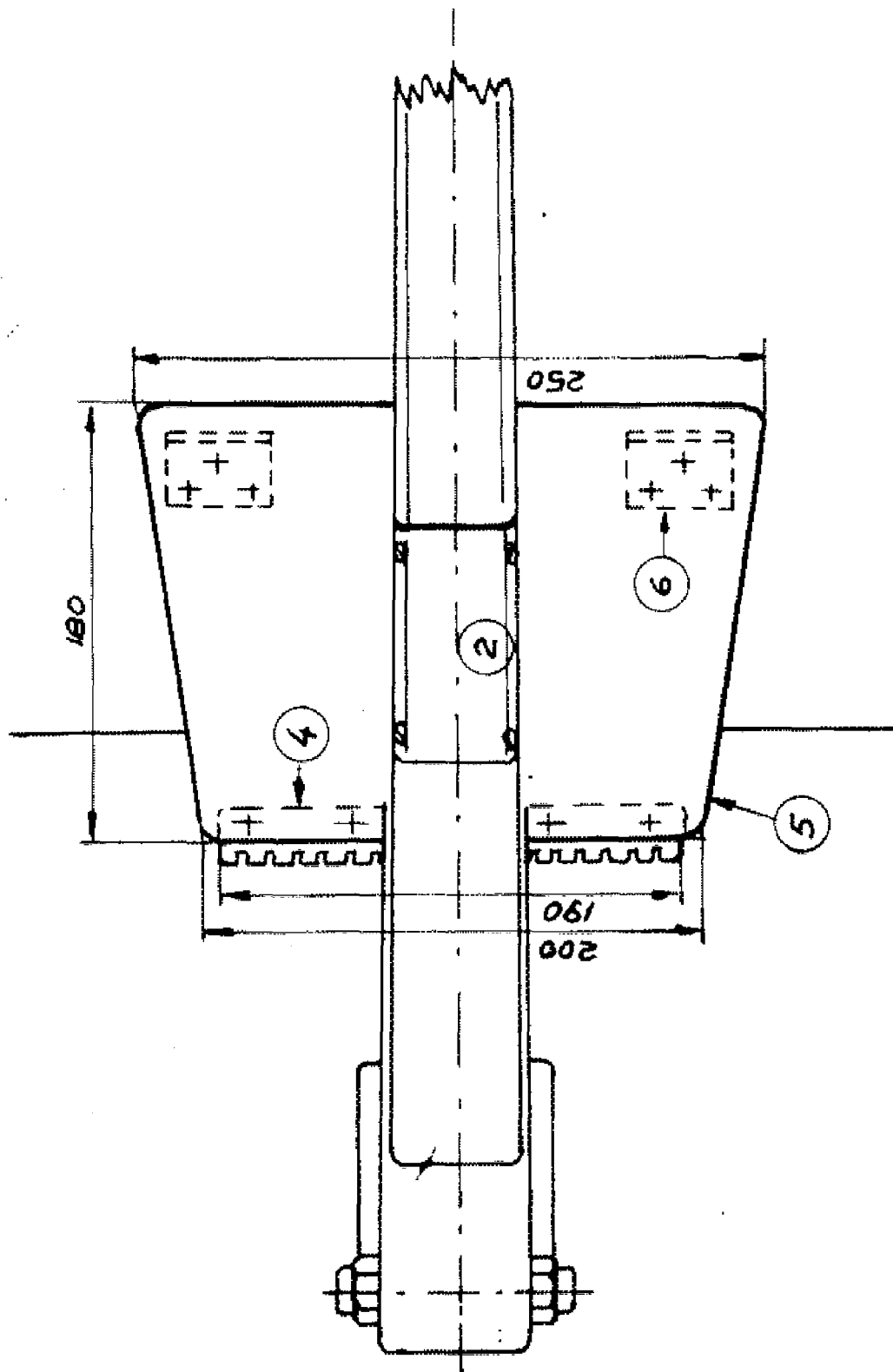
1. Rorkulten i genomskärning.
2. Mässingsplåt som skydd mot nötning i uppfällt läge (hör ej till rorkamsanordningen!)
3. T-profil av mässing $25 \times 25 \times 2,5$ mm där mittflänsen kapats till 10 mm höjd.
4. Rorkam av mässing $25 \times 2,5$ mm med 20 - 22 st ca 6 mm djupa hack.
5. Rorkamsbrädan i nedfällt läge.
6. Gångjärn, kraftigt, av gjuten mässing med metallten (ten av stål rostar genast fast). Rostfri ocherner (planogångjärn) kan också användas. Gångjärnen fästas med genomgående bultar till durken som på undersidan styvats upp med en ribba av ca 300 mm längd.
7. Gummiliner. (Linan från rorkulten till aktra sittbrunnskottet är endast anordnad för att hindra storskottet att falla ned och fastna bakom rorkhuvudet.)
8. Här lämnas arbetsmån så att man vid monteringen kan passa av brädans vinkel mot rorkulten ($90 - 95^\circ$ enl. figuren).

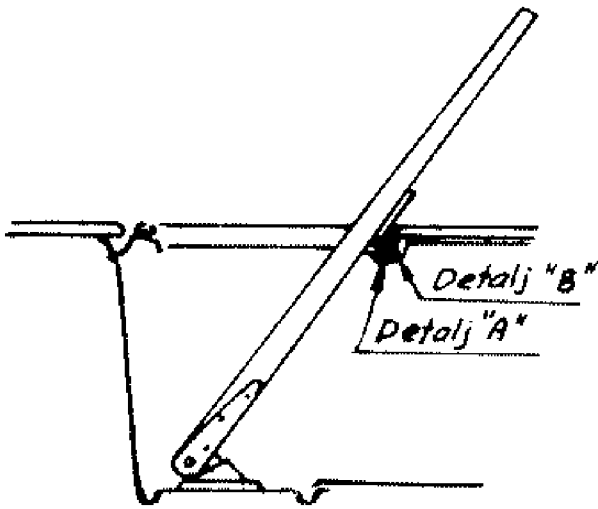
När brädan med rorkammen står i rätt läge placeras T-profilen (3) på rorkulten så att den även i ytterlägena landar på rorkammen.

9. Nylonöglor (svarta).

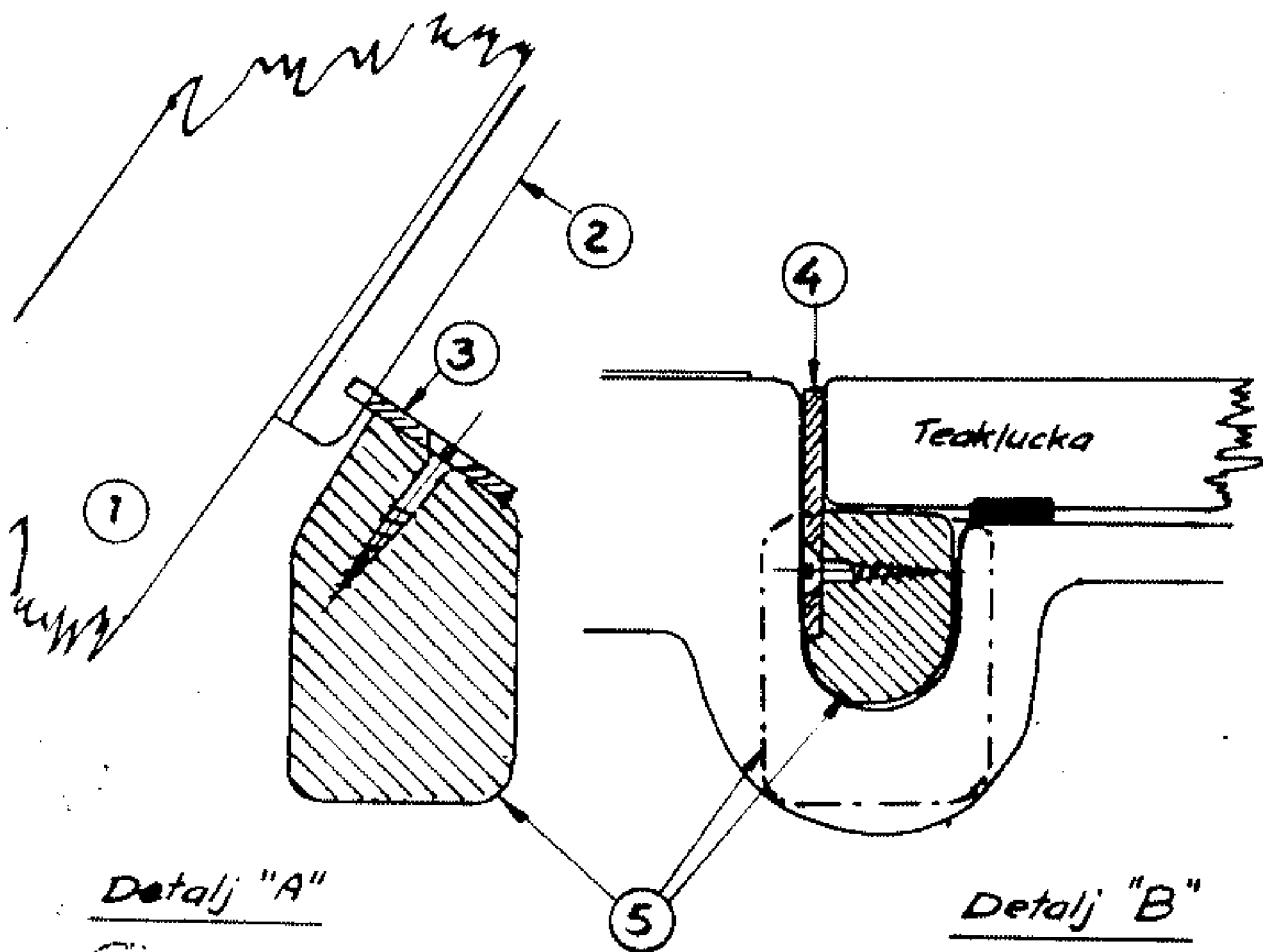
Alternativ B är utfört med en tvärslå som lägges ned i sittbrunnsbänkarnas vattenrännor. På tvärslåen är en mässingslänk anordnad. Den är längre än i alternativ A på grund av längre avstånd från rodröts axel.

Tvärslåen göres så kraftig man önskar (med hänsyn till risken att trampa av den t.ex.) men ändarna måste passas till vattenrännorna och övergången måste göras tvär så att tvärslåen inte kan förskjuta sig tvärskepps.





1. Rörkult.
2. T-profil av mässing
Längd ca 150 mm.
3. Mässingskam
Längd ca 300 mm.
4. Mässingsbit, som skall
hindra tvärsån 5 att
vrída sig.
5. Tvärsån, på vilken kameran 3
fastskruvas. Total längd
ca 680 mm.



Bland inkomna tips och frågor väljer vi ut några av allmänt intresse:

En medlem har funnit en artikel, som varnar för eventuella bakterieangrepp på plast. Vi vill framhålla att för våra båtar av polyesterplast är detta en sedan länge avlivad och kall anka. (Artikeln talar också om "mjukgörare" och "fyllnadsmaterial", men sådant förekommer inte i denna typ av plast.)

Sop-problemet har rönt ett mycket obetydligt intresse. Man använder varianter av systemet med plast-sop-påsar i rulle. Dessa kan kragas över kanten till särskild korg eller sophink. När de är fulla knyter man en råbandsknop upptill av påsens motsatta hörn och lägger "paketet" i annan större korg, pyts, låda eller kartong f.v.b. till soptunnan inlåd.

Papperskorg/Sop-påsehållare har ett par seglare anordnat under trappsteget på motorrumsskottet.

Sopnedkast via en glugg med gångjärnsklaff i aktra ruffskottet till sop-påsekorg i kistbänk har också beskrivits.

Dubbla förstag har efterlysts av en medlem. Finnes erfarenhet eller synpunkter på detta? Utom att båten då ej skulle uppfylla bestämmelserna för kappsegling i VEGA-klass.

"Kojlampa" på listen under porslinsfacket belyser spisen och det djupa facket bakom spisen. (Försedd med skärm ger den en diskret nattbelysning, som inte irriterar roresman). Luckan till det djupa skafferifacket förses man med gångjärn. (Pilligt arbete, men det lönar sig). Därvid måste luckan kapas ca 15 mm på förkant, vilket däremot är enkelt att göra.

Matbordets placering tycks inte funnit någon god lösning. I förpiken kan bordet lutas mot bordläggningen och hållas på plats med shock-cord från bultarna under däck till kojens ytterkant. Bordets ena ände kan också läggas på hyllan längst förut och den andra hängas på grov shock-cord, som sträcks mellan bultarna under däck.

I salongen kan bordet ställas mot en sofffrygg och spännas fast med en särskild rem (tygrem). Om man gör om luckorna till sängklädesfacken, kan man låta bordets rörhylsor sticka in där så att man får en slät yta att luta ryggen mot. Man kan borra hål för bordets rörhylsor i en kojboten och lägga bordet på kojen. Bordet kan också läggas på ett par ribbor mellan grabbräckena i taket. Men då får man huk' sej.

Och så kan bordet stuvras i en kistbänk. Den idealiska stuvningen av bordet kan nog inte göras förrän rörhylsorna eliminerats. Vem gör något bättre?

Enklaste antenn för rundradiomottagning: Gör en anslutning till någon av byglarna (röstjärnen) för mastens vant på undersidan av däck!

För diverse köksredskap såsom steksade, träsked, visp, potatisskalare, gaständare, sax och något dussin andra prylar finnes god plats på aktra ruffskottet ovanför spisen, om man syr en "beväringmamman" av galon med lämpligt antal fack av olika djup och vidd. Den skruvas fast utmed kanterna (använd brickor av vidstående typ).



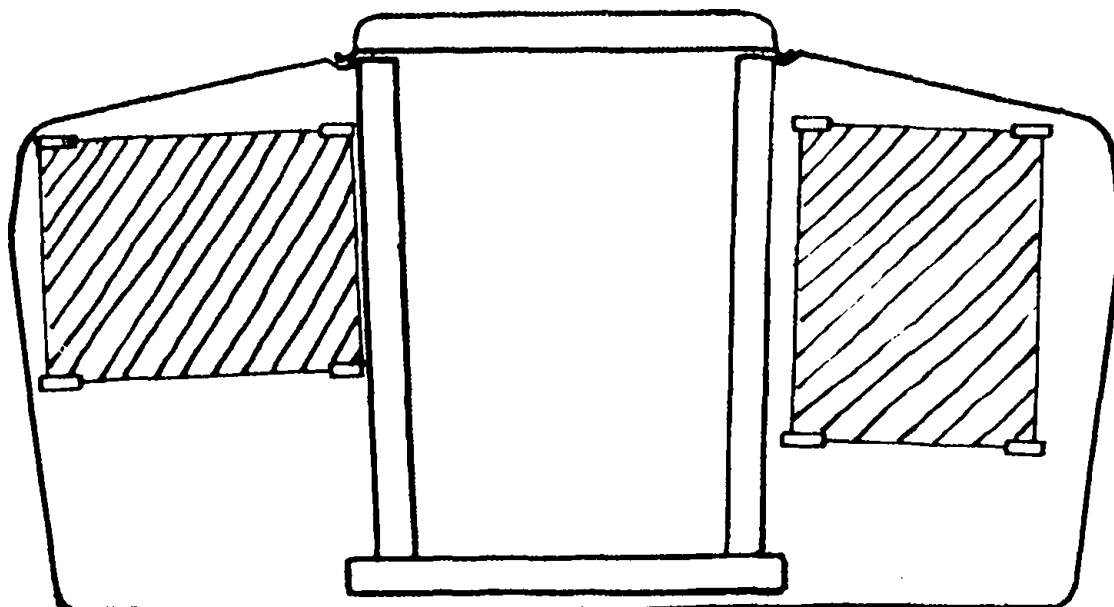
Båtsportkort renklippes d.v.s. den vita kanten bortklippes. Korten lämnas sedan in för inplastning vilket kostar ca 5 kr/st. Väljer man matt plastyta kan man rita in kurser och ringa in farliga grynnor m.m. Korten kan även beläggas med självhäftande kartplast (kostnad ≈ 4:20 kr kort).

Lämplig plats för de aktuella korten är att ha dem fastteipade mot ruffskottet.

Nils Magnius, Vega 225

Firmer, som utför inbakning i plast, återfinnas i telefonkatalogens yrkesregister under "Plaster etc.", där speciellt annonserna upplyser om firmornas möjligheter.

Kartplast brukar tillhandahållas av eller genom större försäljare av kartor.

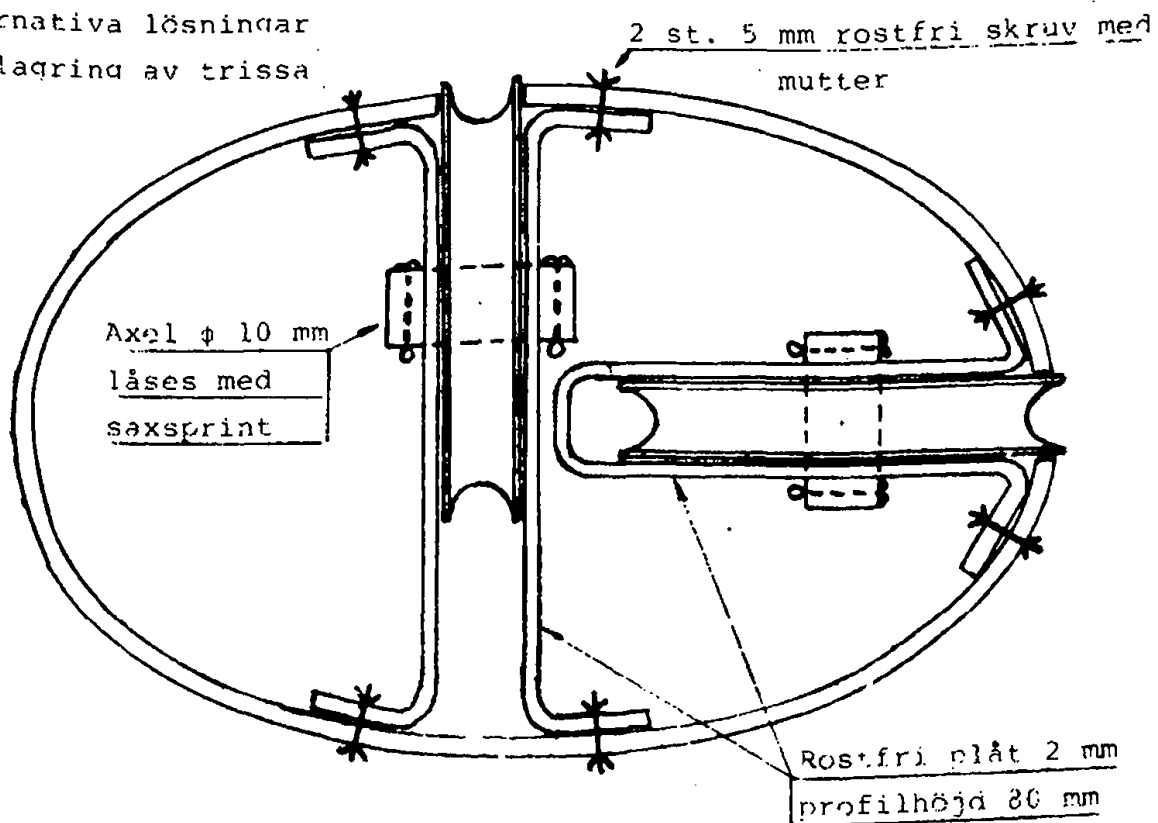


Invändiga fall kan på standardaluminiummasten relativt enkelt anordnas med trissor vid mastfot. I masttoppen finns redan fyra trissor och man kan utan ändring av masttopp lägga fockfall, storfall, dirk och om man vill, även spinnakerfall invändigt.

OBS ! Får ej användas vid kappsealing enligt klassbestämmelserna.

Nils Magnius, Vega 225

Alternativa lösningar
för lagring av trissa



NR 30. KOMPASSPLACERINGAR

I T.Tips nr 4 beskrev vi hur de äldre båtarna kunde minska det kompassfel (deviation), som härrörde från relälådan, genom att flytta ned den senare så som gjorts på nyare båtar. Tyvärr ger detta inte alltid mer än en begränsad förbättring. Eftersom kompassen dessutom är ganska svår att avläsa på den ursprungliga platsen, har många valt helt andra kompassplaceringar. (Därvid kan platsen under glaset användas t.ex. för en Sumlog /T.Tips nr 6/ eller ekolod /VEGA nr 785/).

Helst bör kompassen sitta högt över motorn och i ögonhöjd. Det betyder i allmänhet på skottet mot ruffen. Man kan där fälla in en kompass av flyginstrument-typ eller en kuolkompass, vilket fordrar håltagning i skottet. (Se skiss på Blad Nr 36, detalj A.) Den senare kompasstypen finnes också monterad i en teaksocket, som kan skjutas ned i gejdrar på skottet. Med ett par gejdrar på var sida kan man vid långa sträckor flytta sin kompass till den sida, där man ser den bäst. När kompassen inte behövs för seglingen kan den förvaras inombords på skyddad plats. (Se skiss på Blad Nr 36, detalj C.)

Placerar man kompassen på skottet måste man *se upp* med järn eller stålföremål på skottets insida (verktyg, knivar, brandsläckare, köksutrustning) så att de inte kommer för nära. Farligt är också att ha skåp på insidan, där oansvariga besättningsmedlemmar kan lägga in järnföremål, som undandrar sig navigatörens falkblick.

En annan felkälla är bågarna till sprayhooden. Med *up* eller nedfälld sprayhood får man olika deviation. (Kan undvikas: se T.Tips nr 31.)

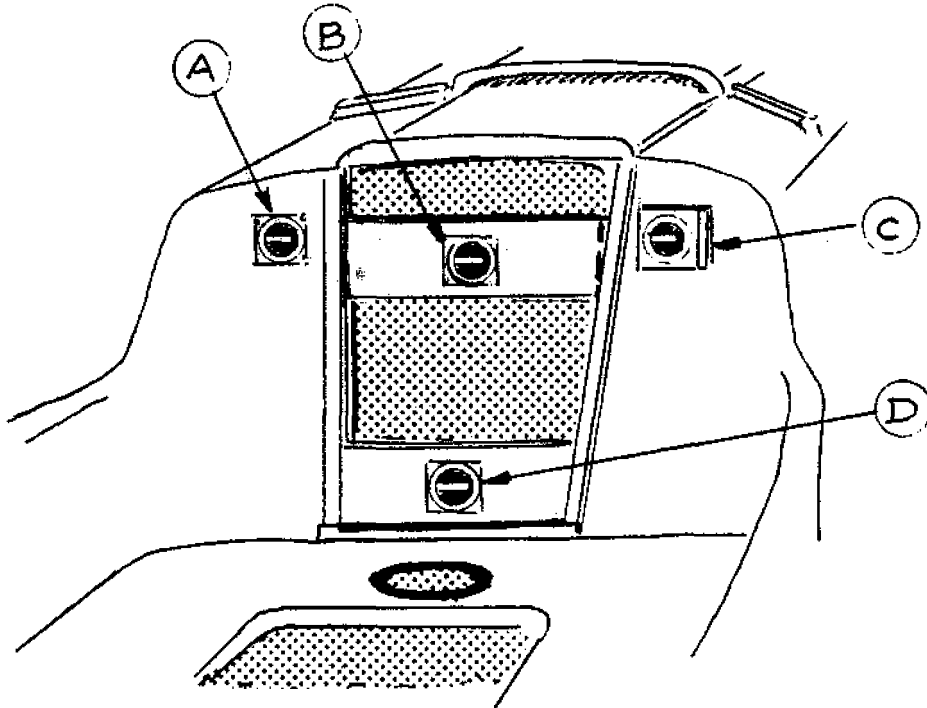
En originell kompassplacering har VEGA nr 785. Kompassen har monterats på undersidan av locket till aktra kistbänken (sedan den stora gasolflaskan slopats). I locket är ett hål upptaget, som täckts med en plexiglasskiva. Vid inställning av kurs (det är en kompass av grid-typ) öppnas luckan en bit så att man kan sticka in handen. Denna placering förutsätter alltså att inget ankare eller någon stor gasoltyp förvaras i kistbänken. Det synes dock som om observation av kompassen inte blir lättare.

På VEGA nr 225 har kompassen monterats i en särskild bräda, som passas i luckfalsarna, längst ned mot tröskeln. (Se skiss på Blad Nr 36, detalj D.)

På VEGA nr 952 sitter kompassen på en bräda högre upp i lucköppningen, men för att inte hindra passage är brädan svängbar på gångjärn in i ruffen, där den kan låsas fast på insidan av ruffskottet. (Se skiss på Blad Nr 36, detalj B.)

Vill man inte göra några större förändringar av sin ursprungliga kompassutrustning så kan det ända vara skäl att ha ytterligare en kompass ombord, som placeras på ett deviationsfritt ställe (t.ex. nära navigationsbordet eller som skepnarens skvallerkompass i närheten av kojn!) och vid kursättning lägger man båten på den önskade kursen enligt extrakompassen och läser därvid av styrkompassens motsvarande kurs och håller sedan denna kurs. En extra kompass kan även användas för bäringsbestämning vid radiopejling.

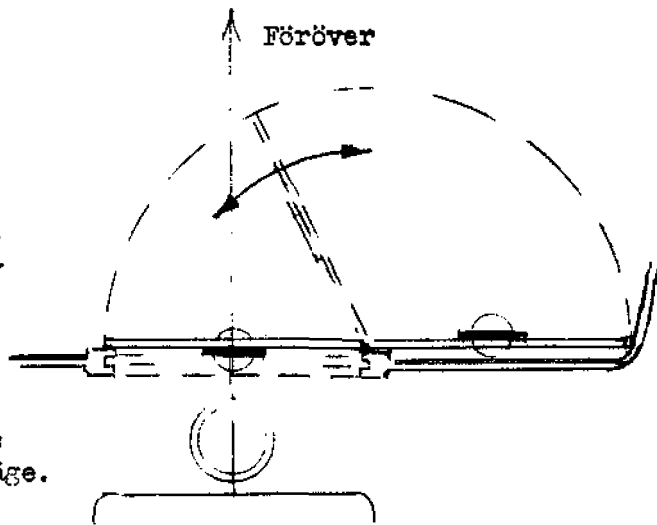
Till sist en varning för magnetlås till skåp och dörrar. De har visserligen små, men mycket kraftiga magneter, som kan påverka kompassen, om avståndet inte är tillräckligt stort. Prova medan båten står på land hur olika järn- och stålföremål, magneter etc. påverkar kompassen!



Kompassplacering
enl. alternativ B

Den svängbara brädans längd, höjdläge och gångjärnsplacering måste utprovas noga så att den kan svängas in mot akterskottet utan att ta i vid ruffsidan.

Pålitliga knäpås anbringas för både in- och utsvängt läge.



NR 31. BÅGAR AV OMAGNETISKT MATERIAL FÖR SPRAYHOOD

Med tanke på att de ordinarie bågar kan ge besvärande deviation åt en högt placerad kompass kan man från Albin Marin beställa sprayhood med rostfria bågar till en merkostnad av ca 120:- kr.

Man kan också själv tillverka sina bågar av lättmetall (Kvalitet SM 6249, SIS nr 4335) rund stång med 16 mm diameter. Totalkostnaden för bågar och beslag är då ca 75:- kr. Stången böjes lätt i kallt tillstånd med standardbågarna som mall. På två ställen, där krökningen är litet för skarp på den främre bågen, måste man dock värma med blåslampa eller gasolbrännare. Att själv gånga eller låta gånga dem i ytterändarna för beslagen är enkelt. Styvheten hos dessa bågar har visat sig vara fullt i klass med standardbågarnas rör; dessutom torde de vara något lättare.

(VEGA nr 228)

NR 32. SLINGERKOJER

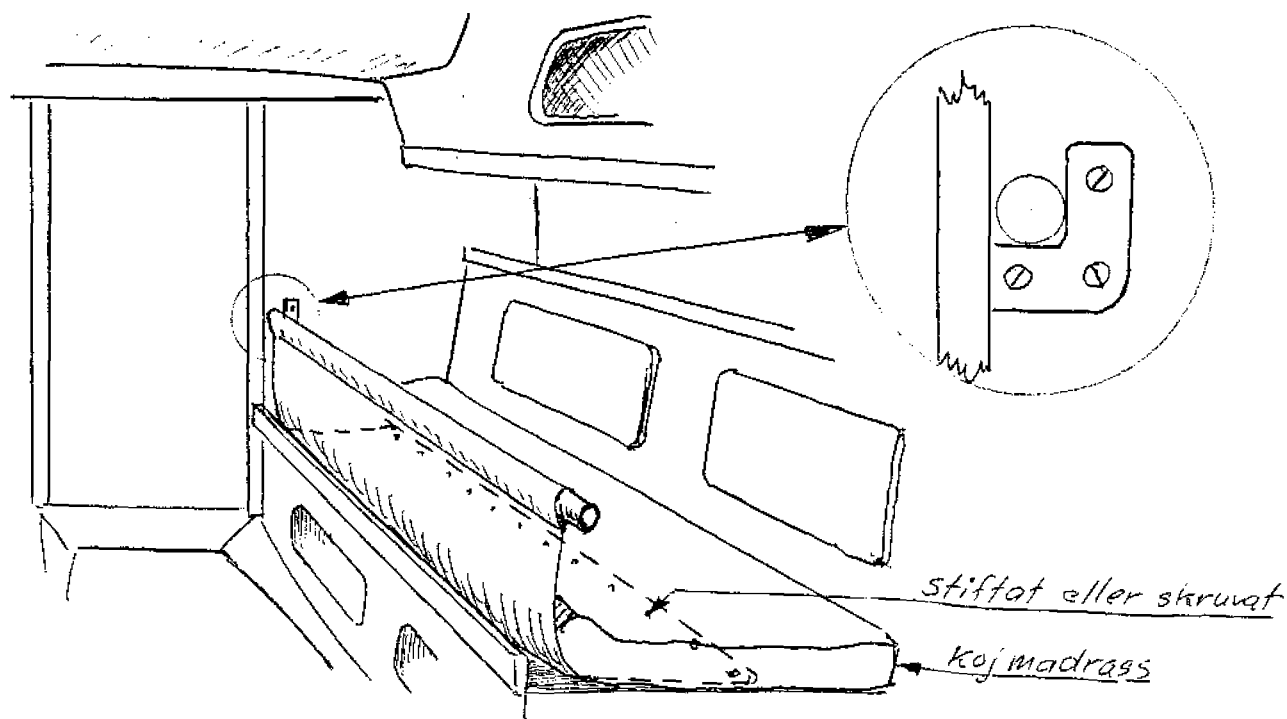
Slingerkojer har presenterats tidigare i T.tips nr 14. Där beskrevs en modell som kan anordnas i förpiken, men som i princip också kan användas för kojerna i salongen.

Här nedan visas en variant, sådan den utformats på VEGA nr 228:

Kojsidan av blå smärting uppbäres av ett lättmetallrör av 36 mm diameter (Kvalitet SM 6506, SIS 4104). Rörets ändar vilar i konsoler av 8 mm båtplywood, som skruvats mot huvudskottet, resp. halvskottet vid kök/navigationsbord. Höjden är ca 30 cm över kojbotten.

Om någon t.ex. råkar sätta sig på röret så att det bågnar, så slipper rörändarna ur den endast 8 mm "djupa" fickan och varken röret eller personen tar någon skada. För att inte fernissan på skotten skall repas av de skarpa rörändarna, måste dessa lindas med plasttejp.

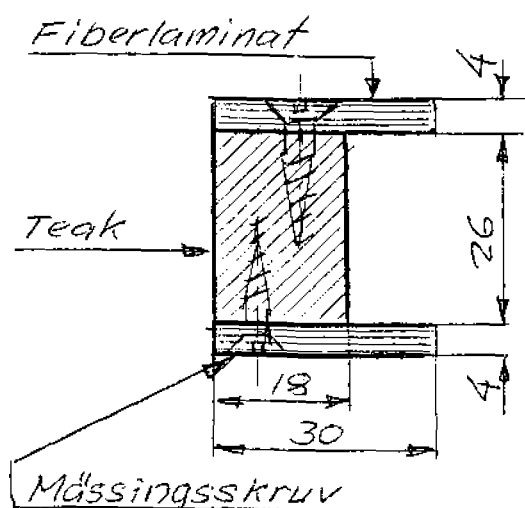
När slingerkojen ej behövs lyftes den lätt ur sina fästen och alltsammans stoppas in under kojmadrassen.



NR 33. STUVNING AV BORDET

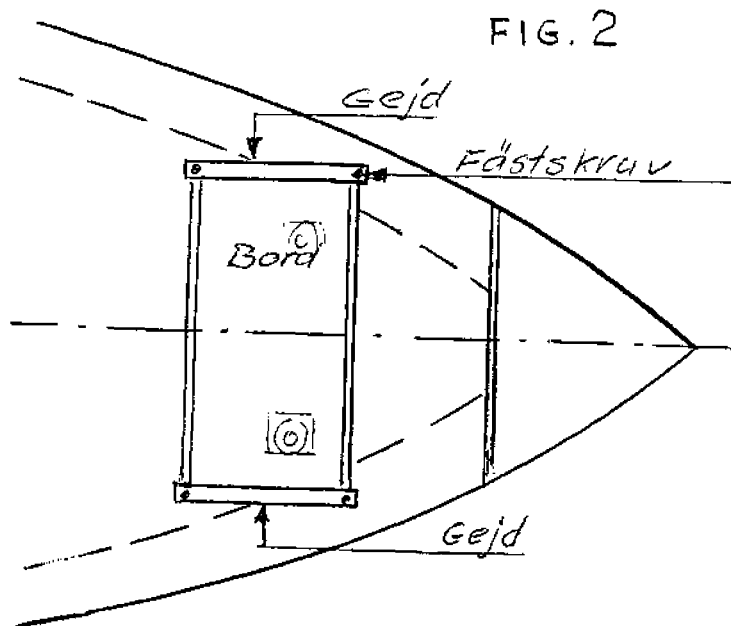
VEGAseglare tycks tillämpa flera olika sätt att stuva bordet. De flesta försöker göra något arrangemang i skansen. VEGA nr 705 har tillverkat två ledskenor (gejdrar) av teak och fiberlaminat (Fig. 1). Skenorna är lika långa som kortsidan på bordet och är fästa i däckets över skanskojerna med genomgående rostfria bultar (Fig. 2). Avståndet mellan skenorna bör prövas ut så att bordet löper lätt mellan skenorna. Hålen för de rostfria bultarna bör helst fyllas med någon plastmassa. Se VEGAhandboken, sid. 17! Täta kring bultarna med silikon-gummi eller liknande!

FIG. 1



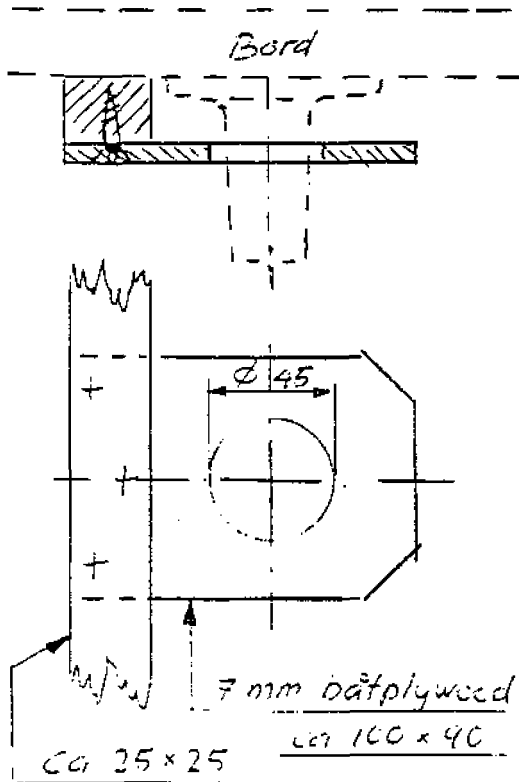
*Kontrollera bordets tjocklek
så att god frigång erhålles!*

FIG. 2

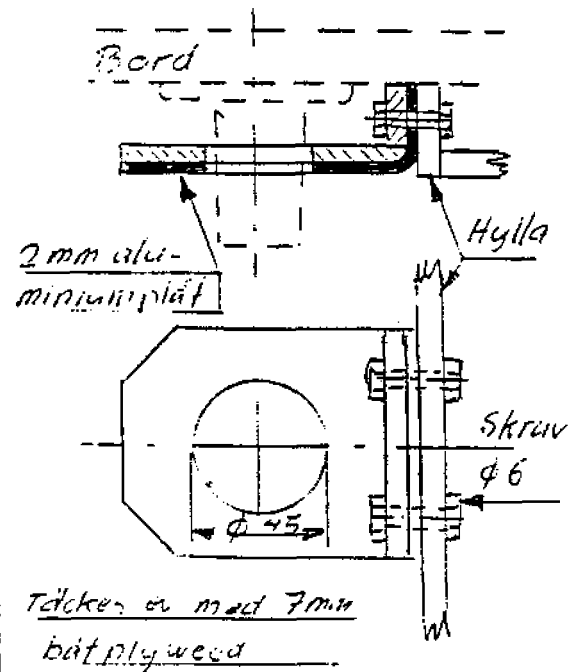
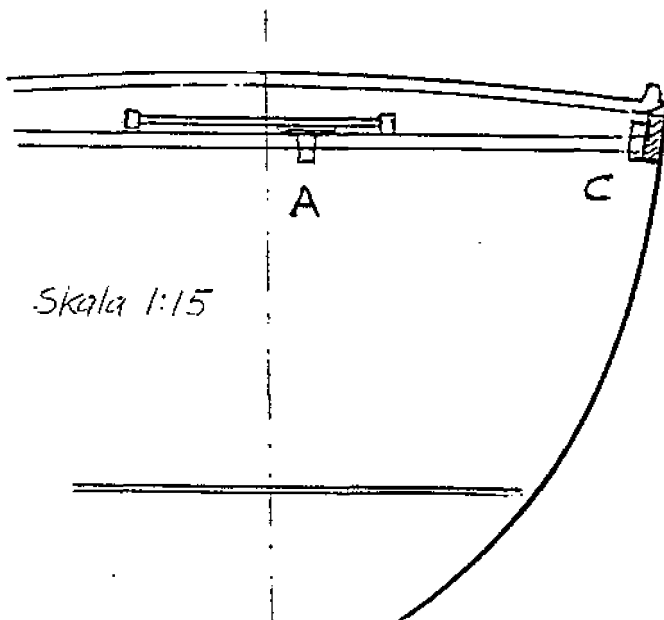
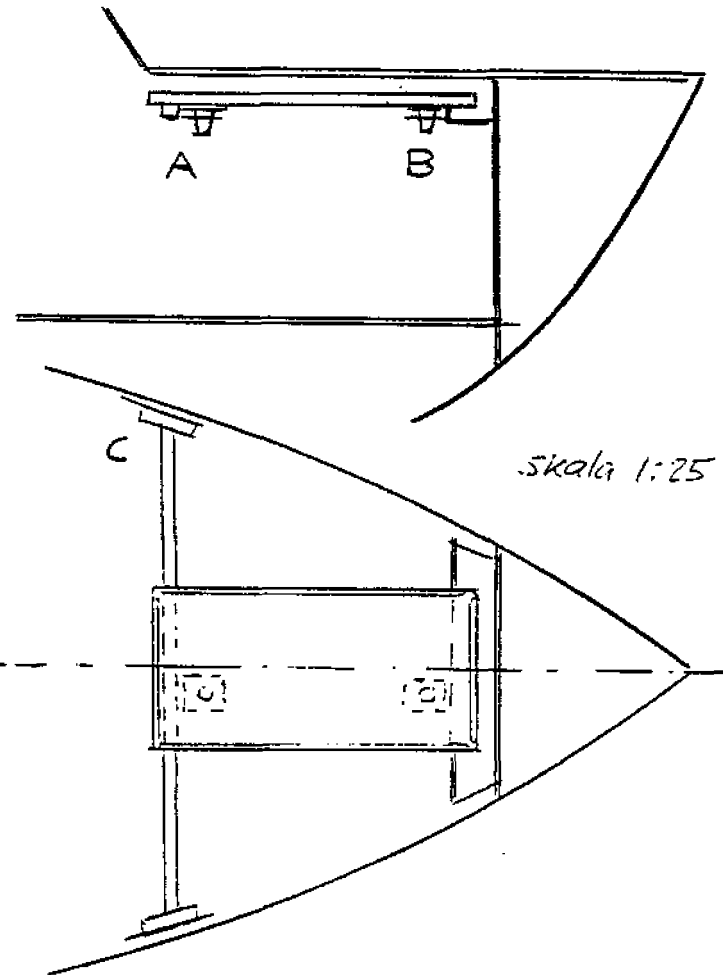


NR 34. STUVNING AV BORDET

VEGA nr 690 har lagt bordet på hyllan i skansen och på en tvärslå, som vilar på två fästen (detalj C), fästsatta på teaklistan under däck. Se skisser på Blad Nr . Detalj C kan utföras i form av en klots eller ett vinkelbeslag efter vars och ens händighet och krav på finish. För att bordet inte skall röra sig i sidled har två fäste anbringats, ett på tvärslån och ett på hyllan (Detalj A och B).



DETALJ "A"



DETALJ "B"

NR 35. STUVNING AV BORDET

VEGA nr 952 har stuvat bordet i tomrummet över motorn. Bordet skjuts in genom öppningen under den lucka, som utgör översta trappsteget. Bordet vilar på två ledskenor (gejdrar), vilka fästs på de plywoodskivor som avgränsar motorrummet från utrymmet under bänkarna i sittbrunnen. (Fig.1)

VEGA 952 har också satt det översta trappsteget på gångjärn för att slippa lyfta bort det. För att det inte skall fastna i bänkarna på ömse sidor har locket kortats av med några centimeter på vardera kortsidan och stöden under trappsteget breddats motsvarande.

Gejdrarnas höjdläge och lutning måste passas noga innan de skruvas fast. Det är nämligen nätt och jämnt att bordets rörhylsor kan fås att gå fria över (det upplyftbara) förliga motorrumsskottet.

När ändå översta trappsteget är så lätt att fälla upp, har ägaren anordnat en liten soplåda i rostfritt, men naturligtvis kan andra anordningar göras där. Man skall bara tänka på att utrymmet blir förhållandevis varmt och att det är ett farligt utrymme med tanke på svänghjul och kilremmar.

Av fig. 1 ses också hur man anordnat en plywoodskiva över bordet. Det kilformiga utrymmet, som enligt ägaren är utmärkt för förvaring av fenderarna, görs åtkomligt genom ett hål i motorrummets sideskott.

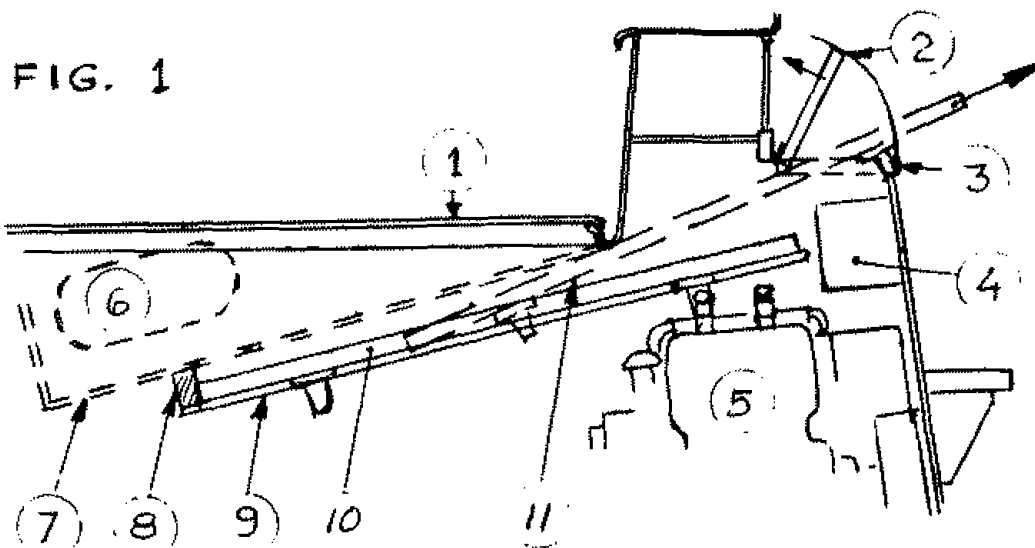
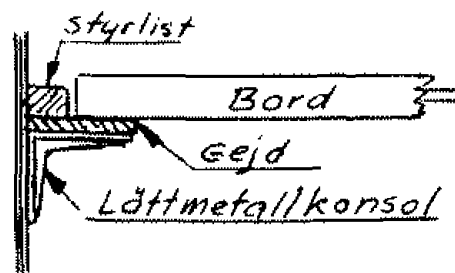


FIG. 1

Anordning av gejd,
Tvärskeppssektion

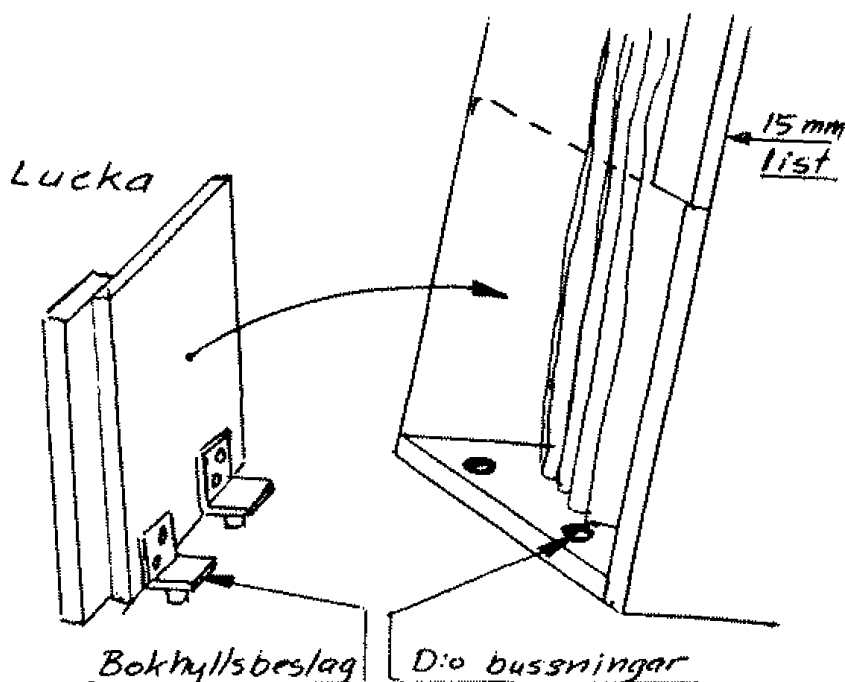
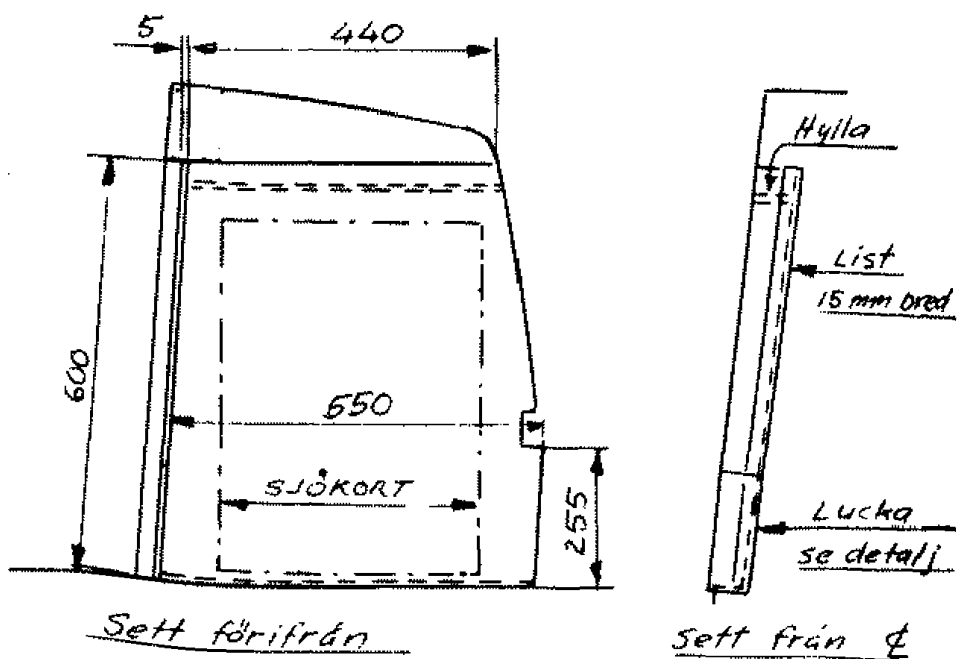
1. Sittbrunnsturken
2. Översta fotsteget, upfällt
3. Övertsa fotsteget, nedfällt
4. Soplåda av rostfri plåt.
5. Motorn
6. Hål i motorrummets sideskott
7. Plywoodskiva
8. stoppare
9. Gejd
10. Bordet i stuvat läge
11. Bordet under utdragning



NR 36. SJÖKORTSFACK

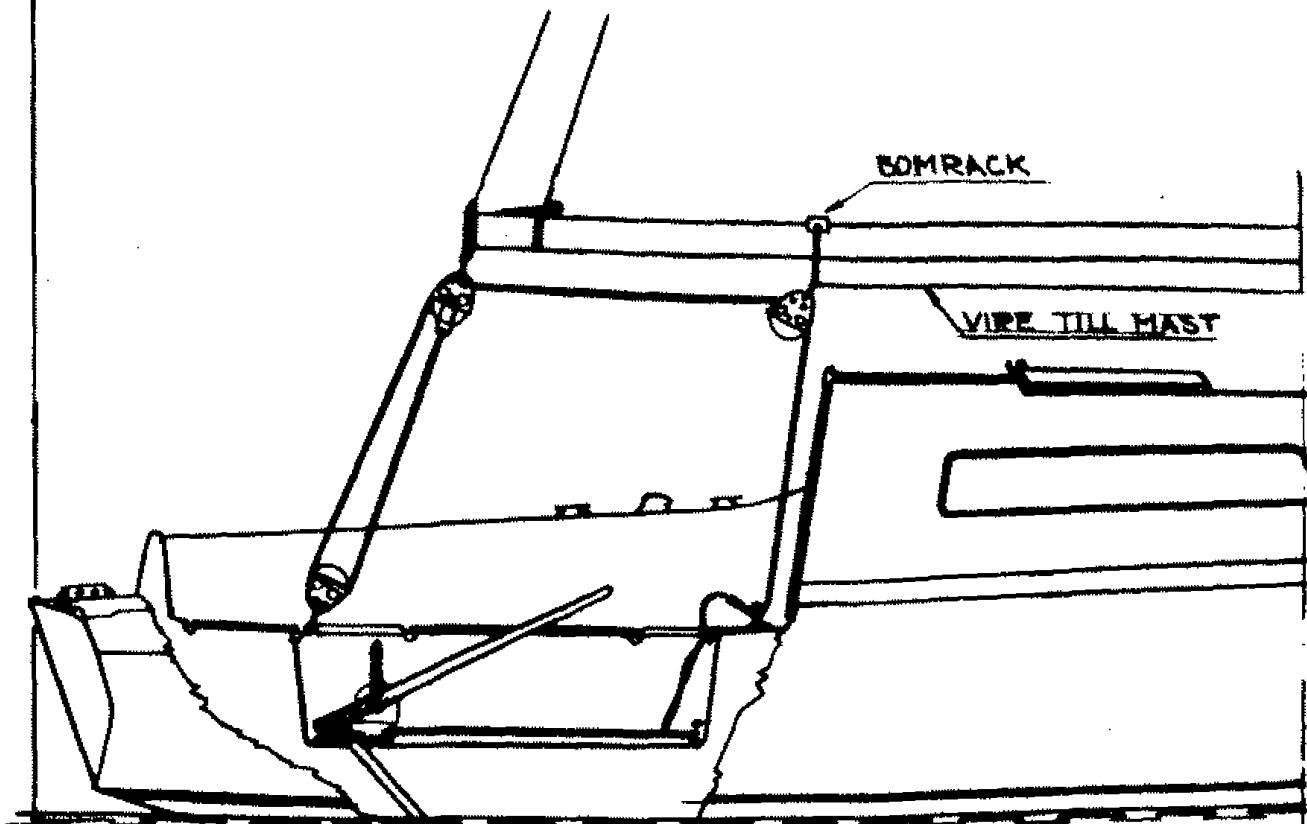
Ett sjökortsfack kan anordnas på ruffskottets insida om babord, d.v.s. över köksbänken. Det kan göras av mahognyplywood, stort nog för en 5 cm tjock packe sjökort, vikta två gånger. Uptill får man en liten hylla för pennor, utom räckhåll för de minsta (VEGA nr 735)

Man får mera "tråkänsla" i båten, och så har man fortfarande en yta kvar för att skruva fast eller hänga upp prylar på. Naturligtvis kan man göra arrangemanget på styrbords sida också. Något skydd mot väta bör nog anordnas om man inte har sprayhooden uppfälld ständigt.



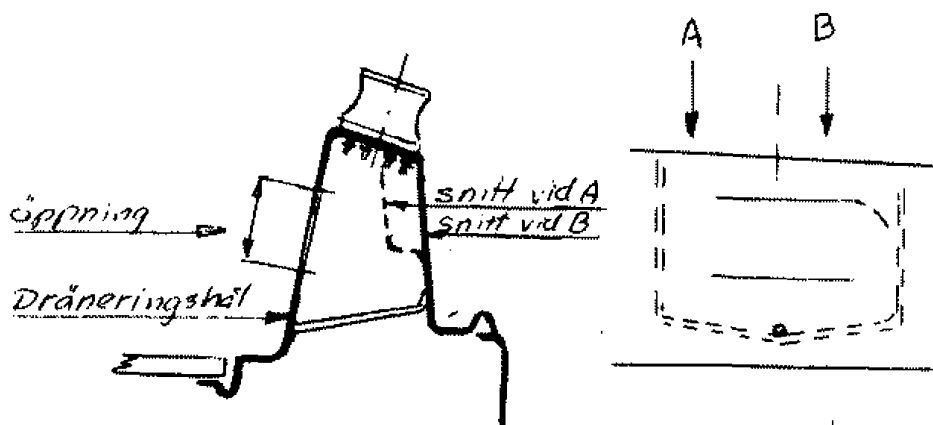
Genom att föra storskotet på detta sätt fram till bridgedäck har man det lättillgängligt och risken för trassel i rorkult och motorreglage har eliminerats. Jag har använt lågfriktionsblock för att skotet ska löpa fint. Kompassfönstret har jag tagit bort och plastat igen hålet. Tampen framför ruffluckan är inte till något besvär eftersom den alltid löper snett upp mot styrbord eller babord.

Nils Magnius, Vega nr 225



NR 38. LUCKOR I SARGEN, ALT. 1

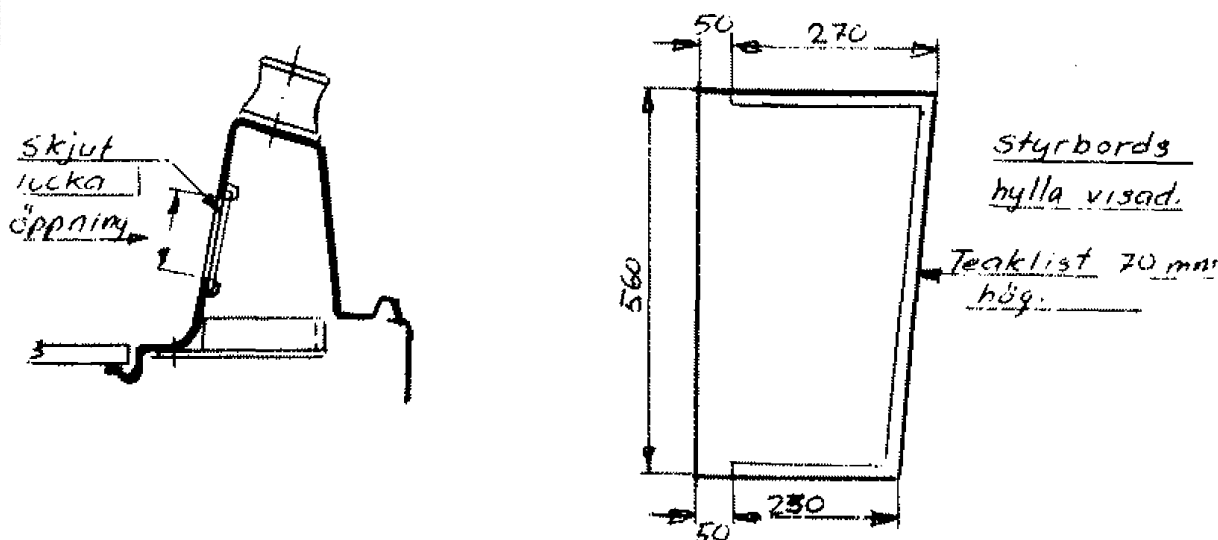
VEGA saknar ett lämpligt utrymme i sittbrunnen för kikare, cigaretter och andra småsaker. Den som har vinschar med löstagbara handtag vill gärna ha dessa nära till hands. Det kan därför vara bekvämt att göra öppningar i sargen under skotvinscharna. VEGA 952 har gjort detta och plastat in hyllor, som är vattentätt avgränsade från det övriga utrymmet under bänken. Fackets botten har givits en lutning från alla håll ned mot ett litet dräneringshål i sargen mot sittbrunnen.



NR 38. LUCKOR I SARGEN: ALT. 2

Eftersom det kan vara ganska besvärligt att tillverka vattentäta plasthyllor i sargen, kan det vara lämpligare att som VEGA 834 gjort, förses öppningarna i sargen med skjutluckor som hindrar regn- och stänkavatten från att komma in. Öppningarna i sargen är 12 cm höga och 25 cm breda och placerade mitt under skotvinscharna. Skjutluckorna är gjorda i PVC-plast. VEGA 834 är villig att lämna intresserade närmare anvisningar om hur han ordnat med skjutluckorna och låsordningar för dessa. Lås kan nämligen behövas eftersom det är lätt att skruva loss skotvinscharna om man sticker in handen genom öppningen.

Hyllan under skotvinscharna är gjord av plywood med kant av teak. Den är fäst med sin framkant med skruvar och mutter till sittbänken och på förkant skruvad till plywoodskottet mot ruffen (över kök resp. navigationsbord).

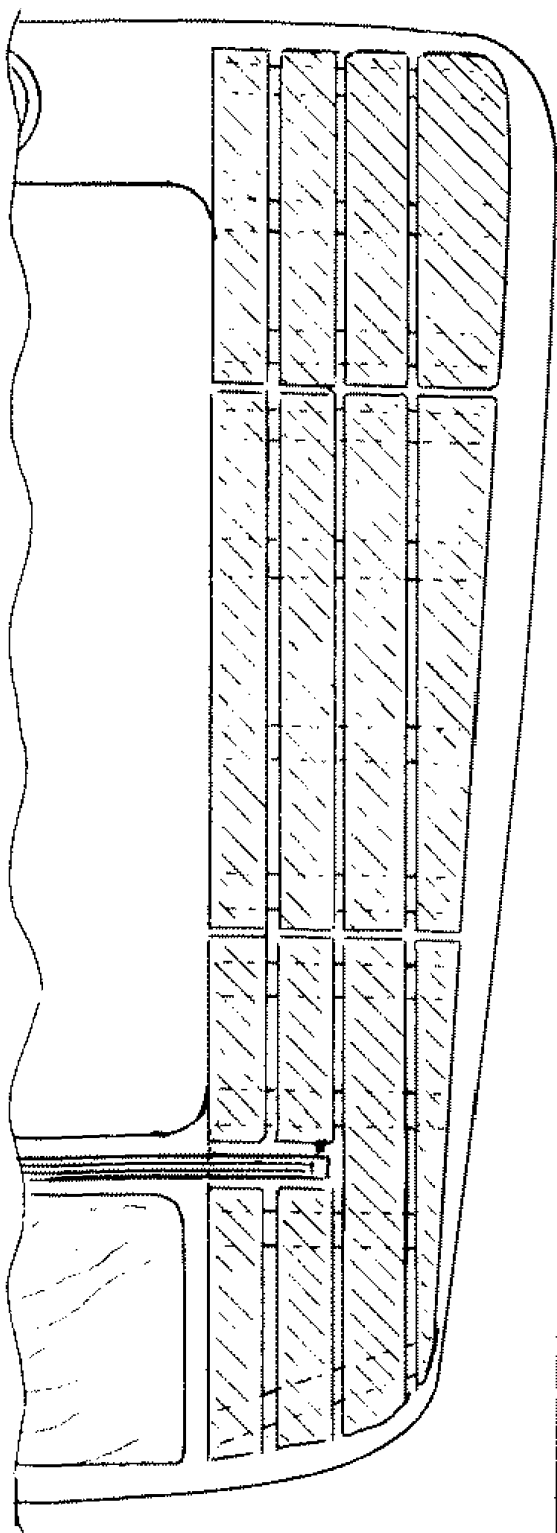


NR 39. TRALLOR PÅ BÄNKARNA I SITTRUNNEN

För att minska intrycket av plastbalja har VEGA 834 tillverkat trallor i teak för bänkarna i sittbrunnen. För att inte få för stor vikt är trallorna av brä-
dor som är endast 10 mm tjocka. Trallorna tillverkas lämpligen i ett stycke

och lägges på plats varefter man borrar för fästhål i sittbänken. Därefter markerar man var trallorna skall sågas för att locket skall kunna lyftas. Den delen av trallan som ligger över locket är fäst med träskruv. De två delarna för och akter härom är fästade med metallgängad skruv. Hålen i plasten har gängats med gängtapp. Självgående plåtskruv kan också användas. Täta med silikongummi eller liknande!

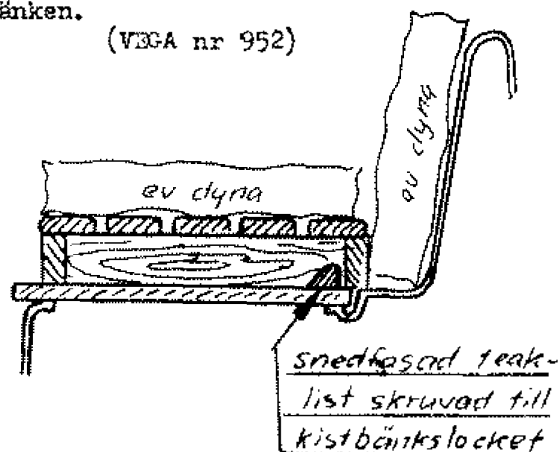
För att få rätt form på trallorna torde det vara lämpligt att tillverka en mall i något billigt träslag och prova in den. Observera att babords- och styrbordssidorna inte är exakt lika. Styrbordssidan är något längre än babordssidan, åtminstone på VEGA 834. Bakkanten av trallorna får inte gå utanför luckans bakkant, d.v.s. där gångjärnet sitter. Annars går luckan ej att öppna.



NR 40. FLYTTBART TRALL

För långbenta, kortlivade eller för dem som lagt extra trall på durken kan det vara bra att sitta litet högre. Man kan då tillverka ett eller två lösa trall bestående av en ram av teak, 50 å 70 mm hög med yttermåtten ca 400x600 mm belagd med 5 st teakribbor 3"x $\frac{1}{2}$ ". För att lovertstrallet inte skall glida ned på durken har en teaklist skruvats utmed bordvartskanten av kistbänkslocket och motsvarande uttag gjorts i ramens kortsidor. De två trallen bör inte göras längre än att de kan läggas efter varandra på aktra tvärbänken.

(VEGA nr 952)



NR 41. KYLVATTENAVLOPP

(Avser motor typ O-21 med gummiavgasrör och -ljuddämpare)

På rubr. motortyp finnes en kikkran för kylvattnet (Se skötsel-anvisninga, Tryck-sak LT-65 eller LT-78) med vilken vattnet kan ledas endera in i avgasröret för att kyla detta eller förbi avgasröret direkt till utloppet i akterspegeln. Enligt ovannämnda anvisningar skall kranen alltid stå i läget rakt ned d.v.s. för inmatning i avgasröret (utom vid renblåsning före vinteruppläggning). Denna instruktion är farlig och har kostat flera VEGAlägare dryga reparationsutlägg. Helst bör man, innan motorn stoppas, köra någon minut med direktutsläpp av kylvattnet så att allt vatten, som står kvar i avgasröret, blåses ut. Om inte, finns det risk för att vattnet vid sjögång (och i ett fall vid landtransport!) tar sig in i en cylinder genom en öppen avgasventil. Följderna kan bli: Frätningar i ventiler och ventilsäten, i cylinderlock och cylinderlopp, vått tändstift eller kanske i värsta fall s.k. vattenslag med svåra följdskador.

Med ett blött tändstift vill motorn inte starta eller går kanske på en cylinder ev. med hjälp av startmotorn. Under tiden fylls alltmer kylvatten på i avgasröret (kylvattenspumpen arbetar ju när motorn går runt). Får man sedan ett stopp med "bakslag" så kan vattnet sugas in i en cylinder, kanske rent av den förut torra cylindern och sedan har man två blöta stift!

Den stora risken med att ställa om kranen vid start och stopp är att man glömmer att återställa den i driftsläge och på så sätt bränner upp gummiavgasröret. Ordnar man med en manöveranordning för kikkranen (VEGA nr 30), så bör man också ha en fjäder, som återför kranen till driftsläget.

NR 42. FISKSPÖRÄNNA

"Mina barn är mycket fiskeintresserade och förvaringen av metsöna har varit ett ständigt bekymmer tills i sommar. Jag tog en 190 cm bit av en vanlig 100 mm hängränna av plast och hängde upp den i tre till rännan passande standard upphängningskrokar. Uphängningskrokarna bockades i sin ena ände ungefär 90° och fästes med dubbla bricker och en 1/4" mutter i tre av de många fästbultarna för överbyggnaden som är åtkomliga i babords kistbänk. Det här låter krångligt men det tog inte mer än en halvtimme att få ränna på plats. Rännan ligger helt ur vägen för annan användning av facket och metsöna är lätt åtkomliga.

(VEGA nr 795)

NR 43. LÄTTGÅENDE WC-PUMP

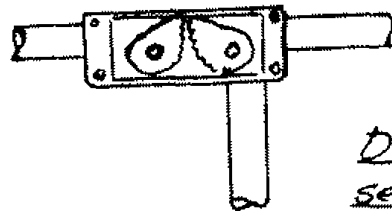
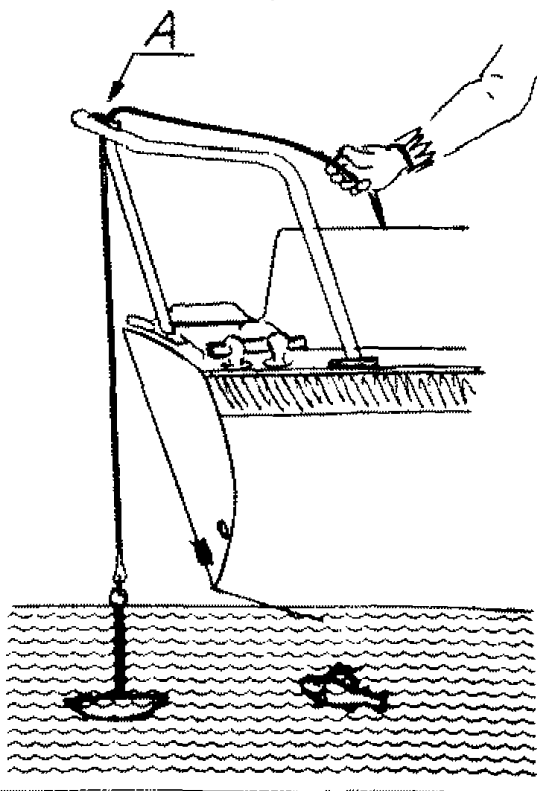
I Vega-handboken varnas för starka rengöringsmedel för toaletten, eftersom det kan skada slangar, gummipackningar och ventiler. Det första bekymret man har, om man pumpat ut vatten med tvål- eller diskmedel är, att pumpen kärvar, därför att dess gummitätning fått sitt "naturliga" smörjmedel borttvättat. En matsked matolja i toaletten ger pumpen ny smörjning och den går åter mycket lätt.

(VEGA nr 30)

NR 44. LÄTTSKÖTT ANKRING FRÅN AKTERN

På akterpulpiten eller på akterdäck kan man montera ett excenterlås eller en Clamcleat. Före en ankring hänger man upp ankaret/blyplattan i dess lina så att ankaret kommer just under akterspegeln (där den inte kan slå märken i aktern och heller inte kan komma i propellern). I det rätta ögonblicket fordras sedan bara ett ryck för att linan skall komma loss och ankaret fällas. Och i det ögonblick man vill belägga ankarlinan är det lika enkelt att utföra med en hand. D.v.s. rorsman kan även sköta ankringen utan hjälp.

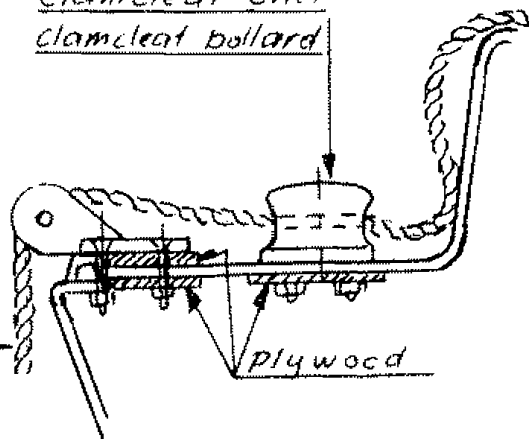
(VEGA nr 834 och VEGA 30)



*Detalj A
sedd från frän*

*Ankarlina eller
fänglina till jolle*

*Clamcleat eller
clamcleat bollard*



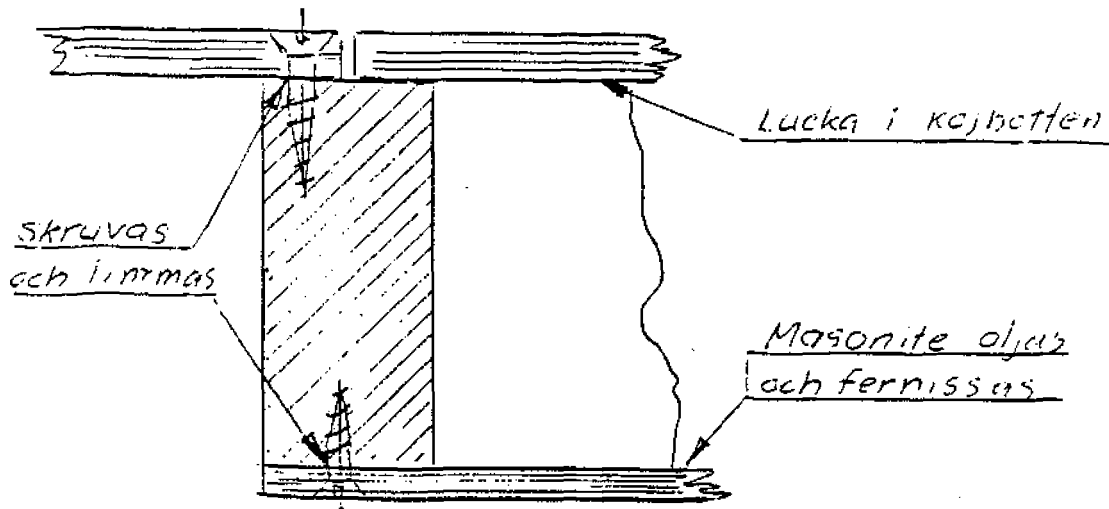
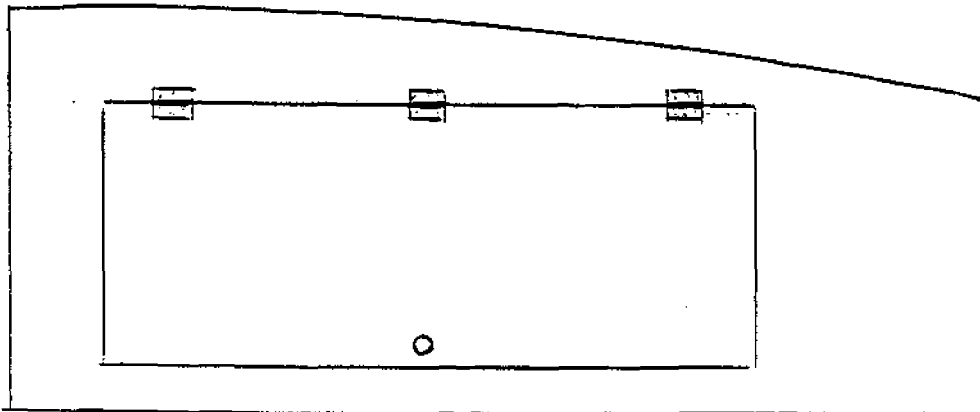
plywood

NR 45. WC-lock/fotpall

En låg, upp- och nedvänd låda, som lägges över WC-stolen (ev. med urtag för pumpen) ger tillfällig sittplats t.ex. vid morgonkammningen, men också möjlighet att stuva segelpåsar, sjö säckar o.dyl. ovanpå WC. Rätt dimensionerad kan lådan användas, placerad på durken, som fotpall när WC skall användas för avsett ändamål. För många är stolen nämligen i högsta laget. (Tipset gäller toaletter med handfat, vilka sakna WC-lock)

NR 46. SJÖKORTSLÅDA UNDER BRITSEN I SALONGEN

Om man vill förvara sina sjökort plana och vörta på längden, kan man göra en låda under ena britsen. Man sågar med sticksåg eller cirkelsåg upp ett fyrkantigt hål där längd och bredd är väl tilltagna för sjökorten. (Observera att storleken varierar inte bara från land till land utan också inom Sverige). Tänk också på att "locket" blir något längre och bredare än lådans innermått. Om man sågar fint så kan den utsågade delen tjäna som lock. Lådan görs av lister som monteras på högkant och förses med en botten av masonite. Höjden på lådan anpassas till det antal kort som man vill kunna medföra.
(VEGA nr 834)

NR 47. VINDÖRR

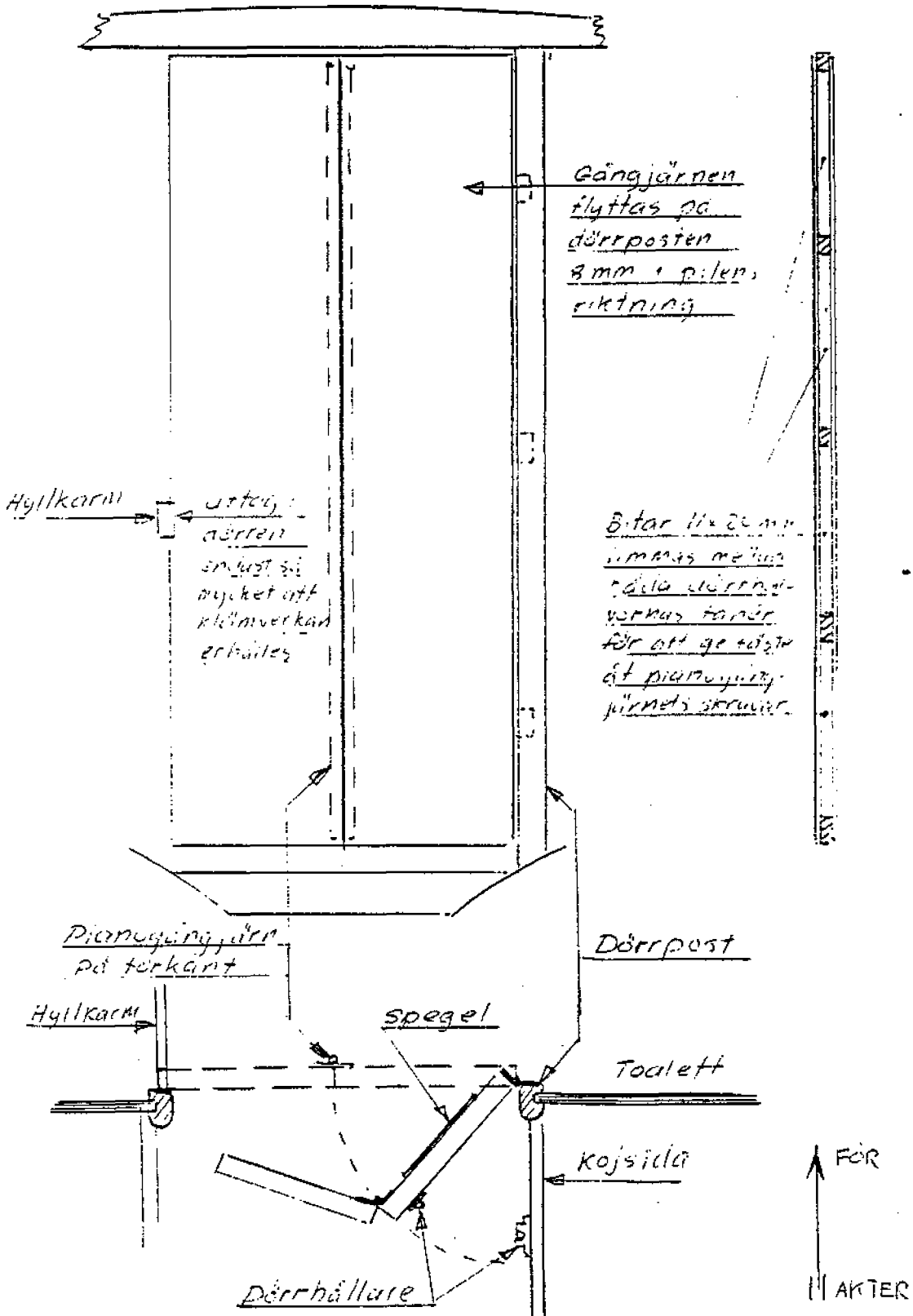
Vi citerar ordagrant ägaren till VEGA nr 785:

"Vi har tre barn i skansen och utnyttjar följaktligen den extra inläggsdynan. Detta gör att inpassagen till toaletten blir trång genom dörren. Vi löste detta genom att kopra dörren mitt itu på längden. I skarven måste få inlämmas korta träbitar eftersom dörren är av fackverkskonstruktion. Ett längsgående mässingsgångjärn sattes på insidan. Bifogade skiss ger mått och anvisningar. Genom att flytta de "ordinarie" dörrgångjärnen (3 st) på styrbrädsidan 8 mm midskepps och göra motsvarande uttag på dörrens baksida kan dörren svärgas helt upp in i kajutan, där den hålls i läge av en gummidörrstopp. En spegel har satts upp på dörrens insida.

Fortsättningen och figur på Blad nr 48!

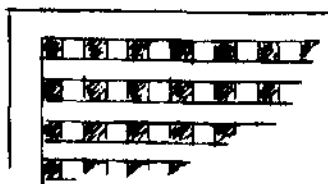
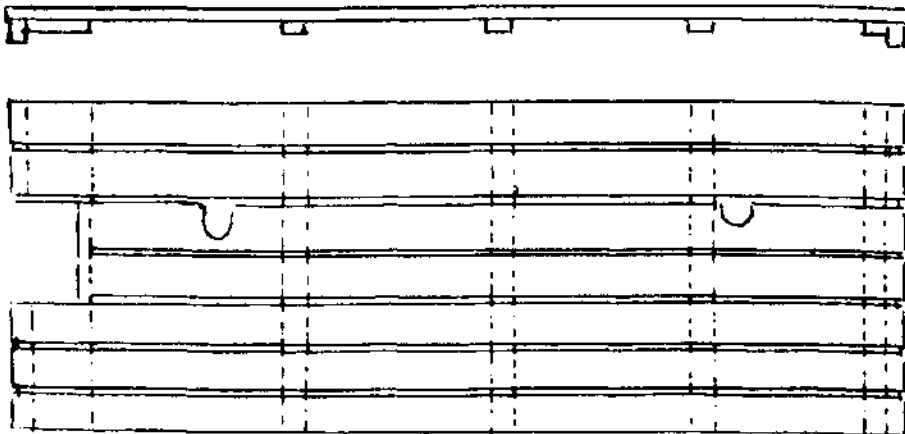
Dörren sedd akterifrån

Dörren
itussägad



NR 48. DURKTRALL I SITTRUNNEN

Nedan visade trall är gjort av teak i standarddimensionen 3" x $\frac{1}{2}$ " och blir därför förhållandevis billigt (teak och mässingsskruv ca 130:- kr). (VEGA nr 952)



Vidstående ruttrall återfinnes på VEGA nr 173. Ett sådant kostar endera mycken möda eller en del pengar att framställa. Utan tillgång till maskinella hjälpmedel bör man knappast försöka. Men snyggt är det!

NR 49. STUVNING AV BLYPLÄTT PÅ DÄCK, KÄTTINGBOX M.M.

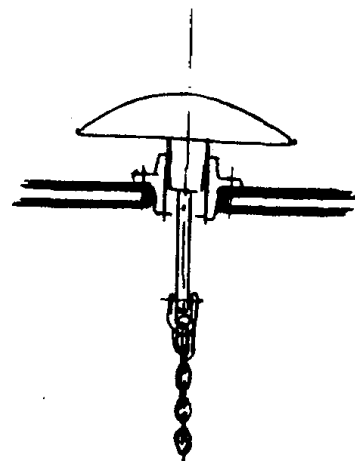
VEGA nr 952 har placerat sin blyplätt längst förut, där den "står på huvudet" med läggen nedstucken i ett kättingsluk, som synes på bilden nedan.

Förpiksfacket har förvandlats till kättingbox genom att plywoodskottet glasfiberplastats. Även den reviderliga luckan för hålet från skansen har plastats på förkant. Dräneringen i botten har behållits.

Kättingsluket är ett standardtillbehör men av grövre dimension än som erfordras för den klena kättingen, därför att även röringschackeln skall kunna passera. Schackelbultens öga har sågats av för att inte sticka ut.

En svagt konisk tätningspropp har pågjutits runt läggen (Ni har väl tennisplan kvar?). Gjutformen kan vara rätt enkel: Ojämheter kan filas av resp. fyllas i med Plastic Padding eller dyl. Konan avpassas till kättingsluket så att blyplätten står fast och därvid också tätar skapligt.

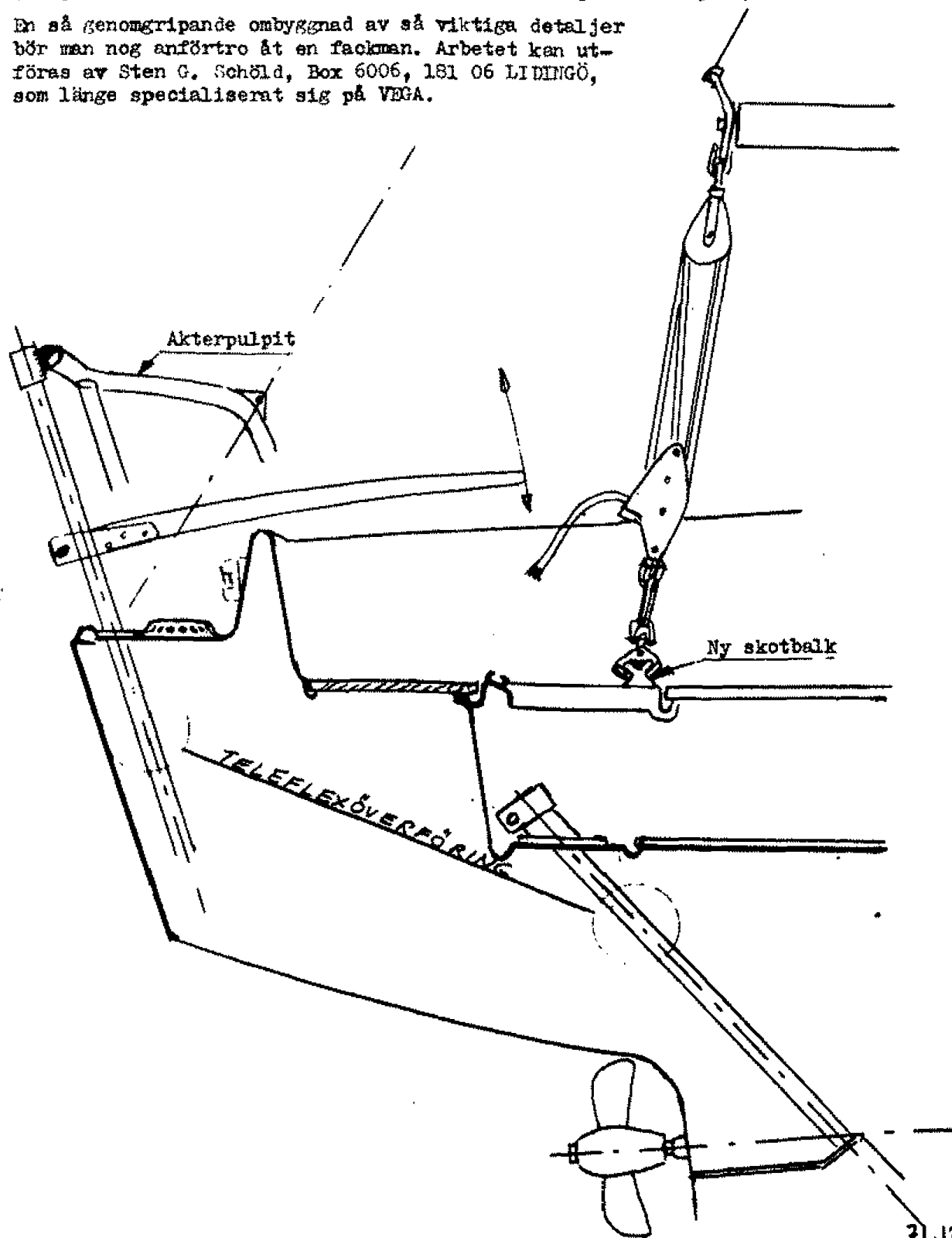
Arrangemanget är inte användbart för lina.



Nr 50. RORKULTEN PÅ AKTERDÄCK, TELEFLEXSTYRNING

Det arrangemang som visas här, har utförts på VEGA nr 173 och innebär att rorsman får sin plats längst akterut i sittbrunnen. Storskotet går till en vagn på en skotbalk framför rorsman och gastarna vid skotvinscharna är ur vägen (Man vågar ju inte säga att det är rorsman som inte längre är ivägen!).

En så genomgripande ombyggnad av så viktiga detaljer bör man nog anförtro åt en fackman. Arbetet kan utföras av Sten G. Schöld, Box 6006, 181 06 LIDINGÖ, som länge specialiserat sig på VEGA.



NR 51. ARBETE TILL VÄDERS

Måste ett arbete utföras uppe i riggen utan tillgång till mastkran, så går det bra att äntra masten med litet hjälp av ett eller två av fallen. Klättra inte utan sådan hjälp av tre skäl: 1:0 Det är riskabelt, 2:0 Du får säkert några präktiga blåmärken att dras med och 3:0 Du kan ändå inte utträtta något vettigt arbete på det viset.

Bäst är att ha en båtsmansstol iordninggjord med tampar och ögpn, som hindrar den från att kantra. I nödfall får man göra en lagom stor slinga att sitta i, men den bör i så fall madrasseras med en båtdyna eller liknande. En sele, en speciellt iordninggjord bit sadelgjord eller bara en tamp tar man runt ryggen, under armarna och fäster till ett annat fall. Den tjänstgör som säkerhetslina och stöd.

Helst bör två man (eller fler) assistera på däck. De hissar sin kompis till vädern med de båda fallen, men inte med hjälp av fallvinschen. Vår vinsch är nämligen inte utformad konisk, och risken finnes att tågvirket bekniper sig vid minsta firning, varvid toppgasten måste hänga i krokig arm medan däcksgastarna utreder fallet. Istället tar däcksgastarna avhåll runt knaparna och hissningen sker bit för bit (åhej - åhå) varvid alla tre hjälps åt. Först när kompiserna skall ner igen lägger man ett par varvs avhåll runt vinschen och firar så vackert.

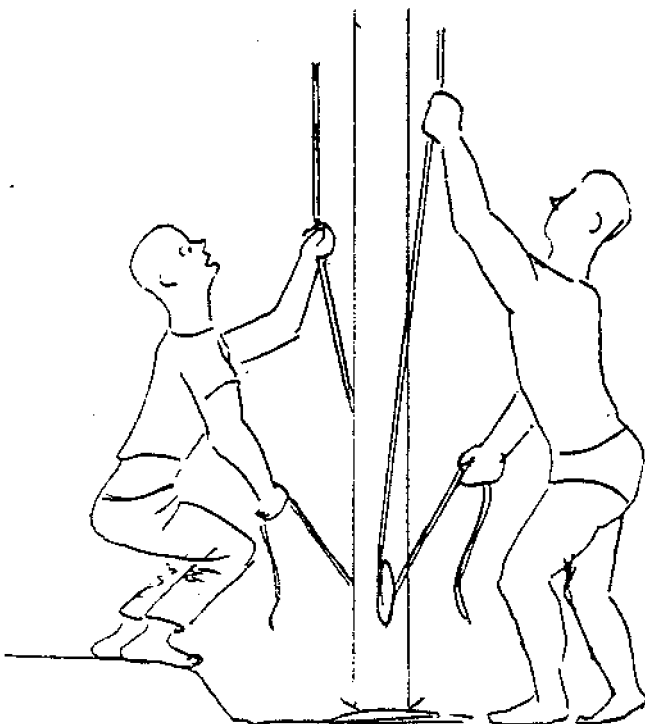
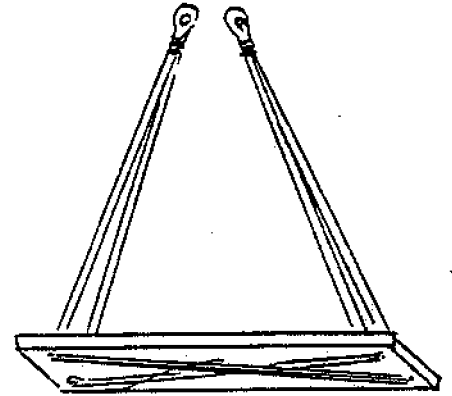
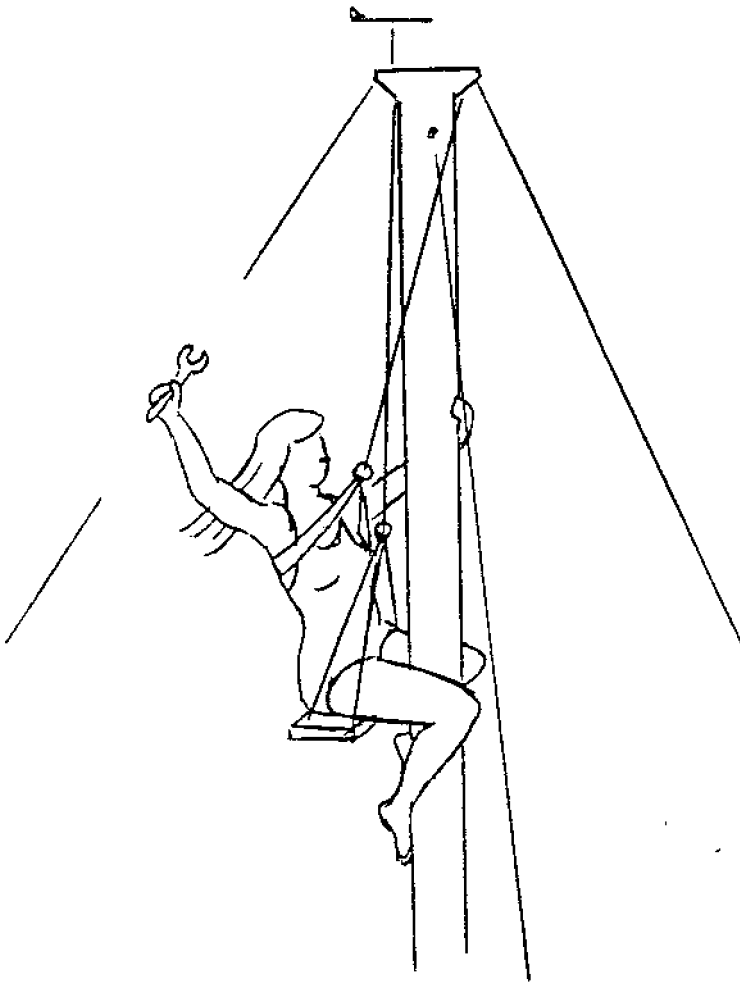
En viktig sak är att båda fallen måste löpa endera för om spridarna eller akter om dem och, i det första fallet, på samma sida om förstaget. Båtsmansstolen kopplas naturligtvis till något av wirefallen. Skall det andra wirefallet användas som säkerhetslina så måste det först med hjälp av en kastlina föreas över spridaren till samma sida som lyftwiren för båtsmansstolen.

En anledning till mastklättring är ju att ett fall gått till vädern. Då får man använda dirken (eller spinrakerfallet) som säkerhetslina.

Tuffingar klarar sig väl utan säkerhetslina, men bör då ha en tamp eller rem att lägga runt mast och överkropp som stöd vid arbetet sedan de väl kommit över spridarna (och göra loss tampen i tid på nervägen!)

Det är ingen risk att båten kantrar därför att en man sitter i masttoppen. Under segling eller i sjögång kan sådan klättring i alla fall endast förekomma vid måttliga krängningsvinklar, där ingen sådan risk finnes.

Tillslut: Hissa upp den lättaste besättningsmedlem som kan klara ut jobbet i riggen. Det är ju lättare för däcksgastarna och frestar minst på grejorna. Och det är skönt för toppgasten att veta att de starkaste (och kanske kunnigaste) karlarna har hand om linor och wirefall.



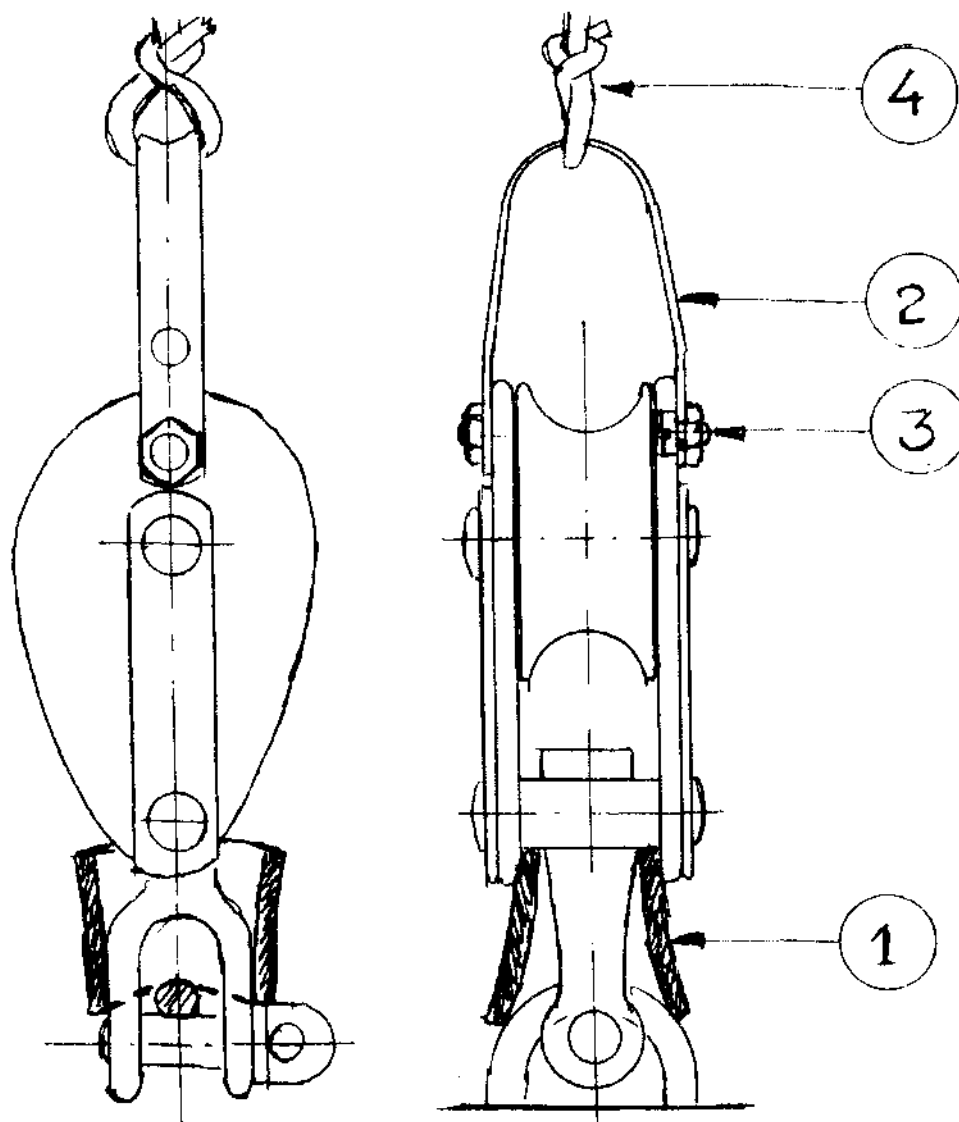
NR 52. STÖD FÖR SKOTBLOCK

Här visas på samma skissa två metoder att hålla skotblocken uppe så att de inte slarar mot däcket i vändningarna eller faller utåt och kan komma i kläm mot en brygga och ta skada eller rentav skada intilliggande båt.

Den ena metoden är att man skär till en bit av en lagom grov plastslang, (oarmerad prädgårdsslang t.ex.), tar bort schackelbulten och tråder slangstumpen över schackeln, varefter blocket åter schacklas till travaren. Se vid ① på figuren! Tag med blocket när Ni skall välja slang!

(Vega nr 829)

Den andra metoden, som kräver arbete och pengar, är att man hänger blocket i en gummilina ④, som knopas till en bygel ② som fästes på blocket. Uptill knopas gummilinan till mantåget. Bygeln kan göras av ett standardbeslag i rostfritt stål (Märke RACE-LITE, annat fabrikat har för mjukt stål), som då måste bockas om något för att gapa över blocket. I bygelns hål skruvas två små skruvar ③ med cylindriskt huvud. I blocksidan borrar man hål för dessa skallar, varefter det hela kränges på.



NR 53. STUVNING AV BORDET

En f.d. Vegaseglare (Vega nr 244) ger här en beskrivning på hur han löste problemet med bordsplaceringen.

"Liksom i Tekniska Tips Nr 34 ställde jag bordets förkant på hyllan i skansen, men med bordets rörhylsor vända uppåt (livsfarligt med oskyddade, nedåtvända hylsor!). I skanstaket skruvade jag fast ett (rakt) flaggspelsbeslag av sådan innerdiameter att den aktra rörhylsan kan skjutas in i den; det finns ett standardbeslag m/större, som passar precis - möjligen kan den sågas av någon halvcentimeter så att bordets rörhylsa bottnar, och bordet då hänger vågrätt. Till sist är det bara att borra ett ca 3 mm hål genom beslaget och hylsan, så att man kan skjuta in en fjädrande pinne (rostfri saxsprint), som håller bordet uppe och fäst vid beslaget.

Enklare tror jag inte man kan göra det. När bordet är uppe har man dessutom en "natthylla" för de båda kojerna i skansen. Man har oförändrad takhöjd över kojerna, och takhöjdsminskningen infaller på ett onyttigt ställe. Flaggspelsbeslaget bör nog skyddas mot huvudkontakt (eller tvärt om!) när man inte tänker sig för och bordet inte är upphängt. Något niastlock, tennisboll e.d. torde duga men det hann jag aldrig prova ut."

Se figur på Blad Nr 55!

NR 54. DIVERSE SMÅTIPSSLUTET WC-SYSTEM

ALBIN MARIN har tagit fram en WC-tank med specialutformning för att passa mellan Vegakryssarens WC och bordläggning, samt erforderliga rör och ventiler.

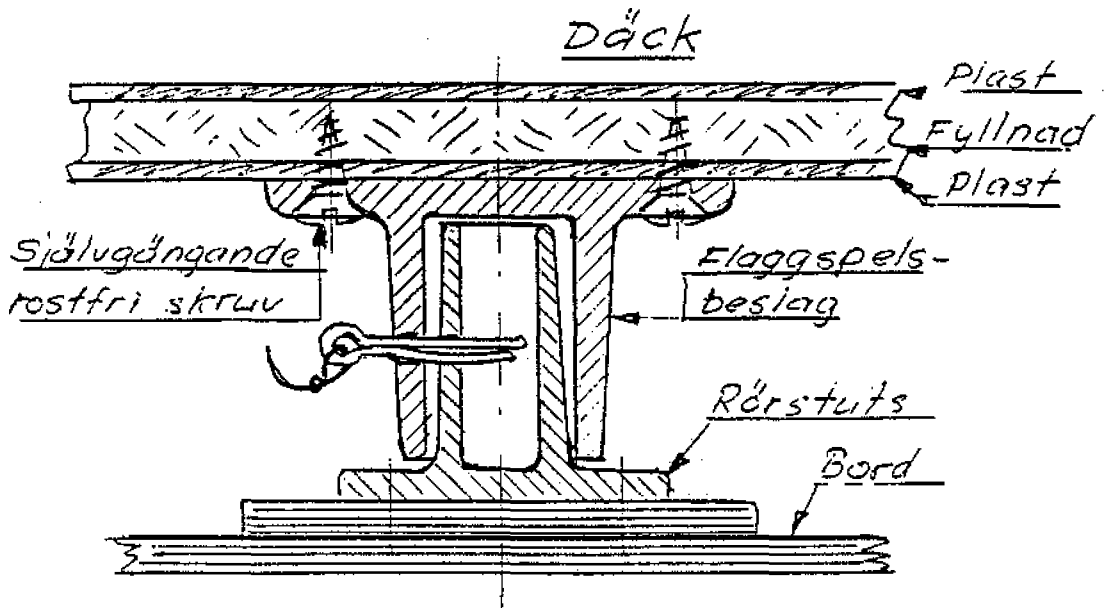
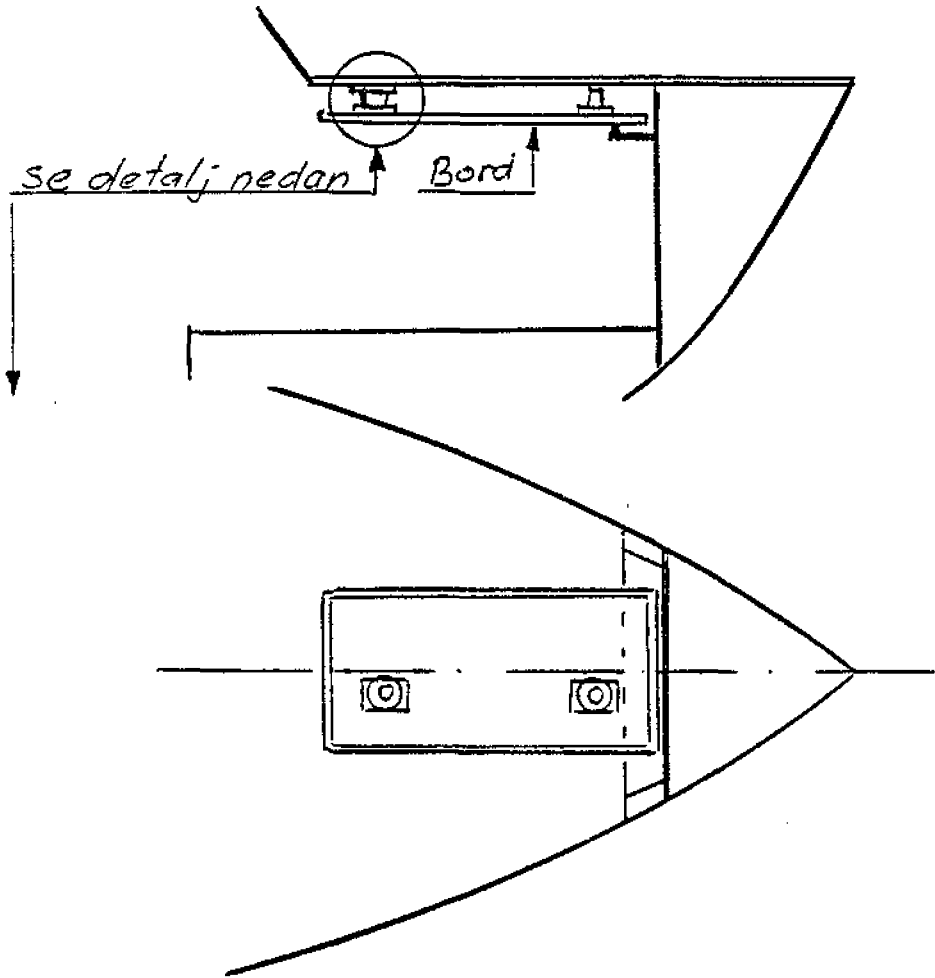
På grund av bristande kapacitet har man inte vågat börja med försäljningen av dessa satser, speciellt om köparen måste ha hjälp med installationen. Detaljer för ändring av träinredningen och handfatsarrangemanget har man inte färdiga. Till dem som kan klara installation och ändringar själva är dock ALBIN MARIN beredda att sälja den utrustning, som finnes klar. (Se f.d. Tekniska Tips Nr 2)

MANÖVERSPAKEN

På en del båtar tycks det hända alltför lätt att manöverspaken ramlar ned på durken även om skruven är hårt dragen. En del tycker illa om detta, särskilt som det är svårt att veta i vilket läge spaken satt på sin tapp. Andra tycker att det är bra att kunna ta bort spaken så att storskotet inte fastnar där!

Vill man säkra spaken på axeltappen så kan man borra ett hål med ca 10 mm diameter på spakens "huvud" och dra fast spaken med en mässingsskruv UNF 3/8" som passar i det gängade hål, som redan finnes i axeltappens centrum!

(VEGA Nr 199)



NR 55 DUBBELKOJ

För den (eller dem), som föredrar en dubbelslaf i kajutan (skansen kan ju vara upptagen av barn t.ex.) kan denna lösning rekommenderas:

Den yttre listen, som håller in madrassen skruvas bort. Eklist (eller annat starkt trä) anskaffas, helt fri från sprickor och andra försvagande element. Eklisten limmas på ytterlisten i nederkant. Ytterlistens hål (efter gamla skruvarna) borrar upp så att de även når genom eklisten.

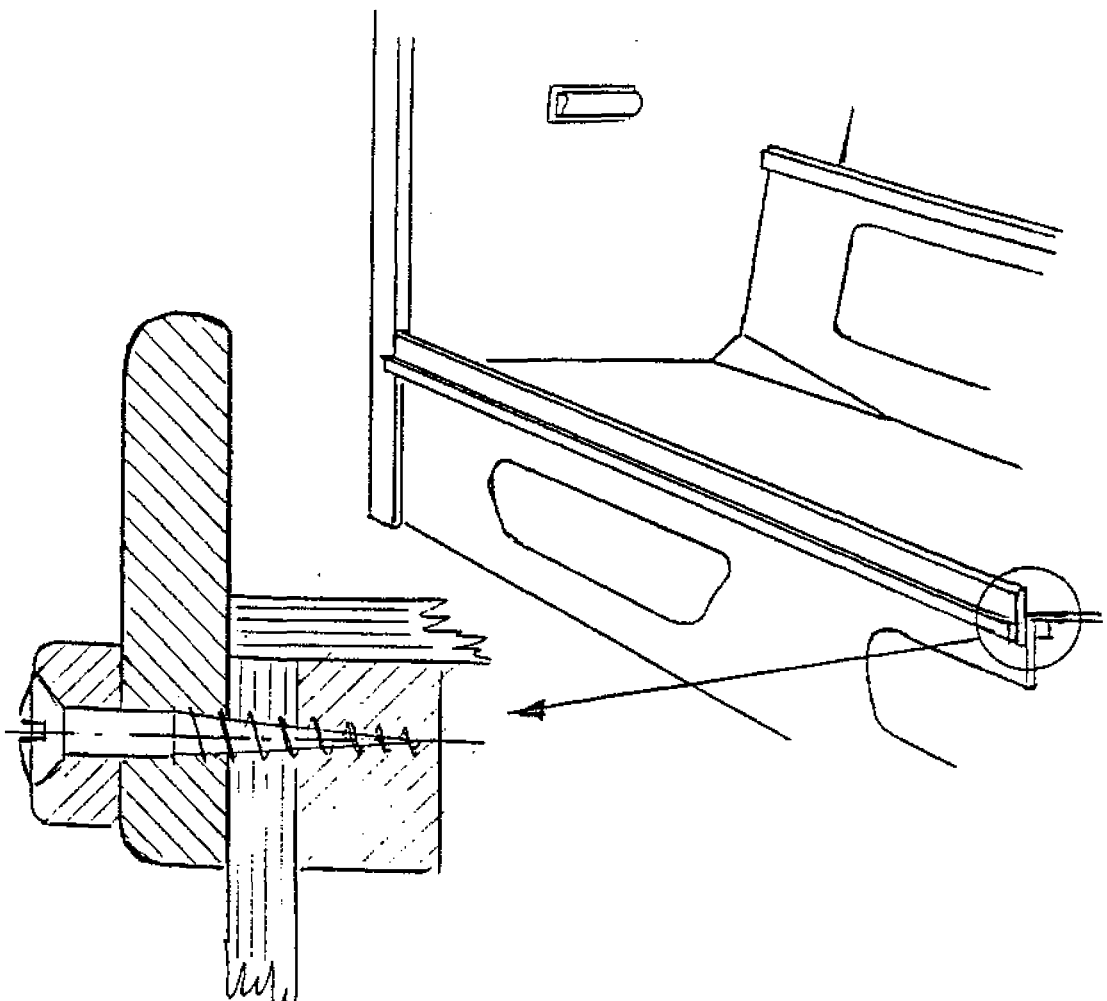
Längre skruvar än de gamla anskaffas och dras genom både eklisten (försänkta) och ytterlisten in i träverket i kojén (ev. med någon limklick mellan ytterlist och koj för bättre styrka).

Samma sak göres på ytterlisten på den andra kojén. En plywoodskiva kapas till i bredd lika med avståndet mellan ytterlisterna (observera att det skiljer något förut och akterut). Längd: = babords koj minus någon centimeter. Tjocklek: minst 12 mm.

Plywoodskivan stuvas lätt under madrassen på babordssidan. På mindre än en minut fixar man en bekväm dubbelsäng i kajutan genom att lägga i plywoodskivan och flytta babordsmadrassen ovanpå.

Det här är också en lyckad lösning för dem som har små barn som absolut vill komma till mamma fram på småtimmarna.

(Vega Nr 929)

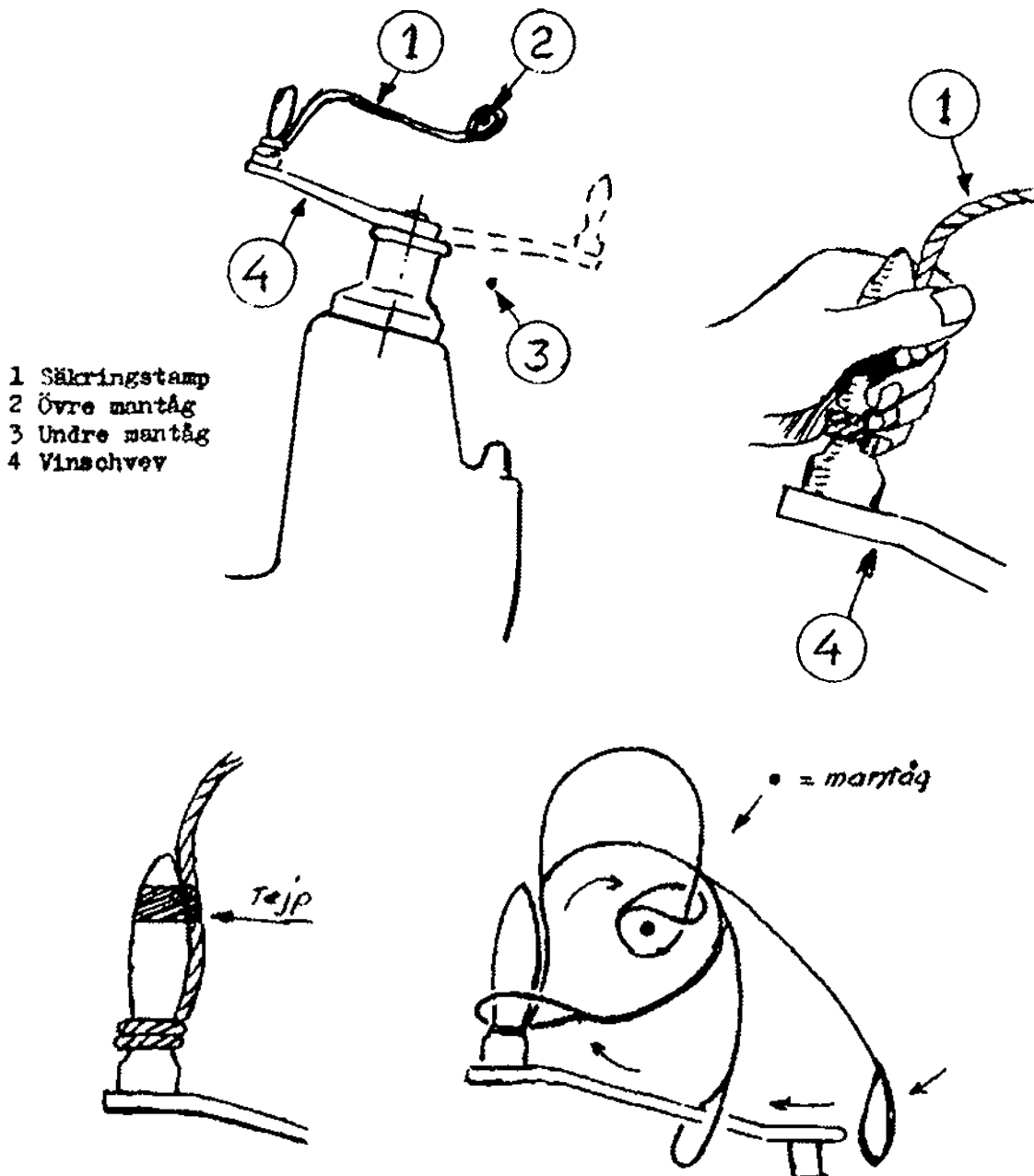


NR 56 SÄKRING AV VINSCHVEV

Har man vinschar med löstagbara vevar kan man säkra dem med en tamp som fästes vid övre mantåget enligt vänstra figuren. För att kunna veva varvet runt utan att trassla in sig i tampen måste man fetta handtaget och tampen som på den högra bilden. (Håll alltså inte tummen uppåt för då snor sig tampen om tummen!) Med tejp (Tesaband) kan tampen fästas vid handtaget i rätt riktning.

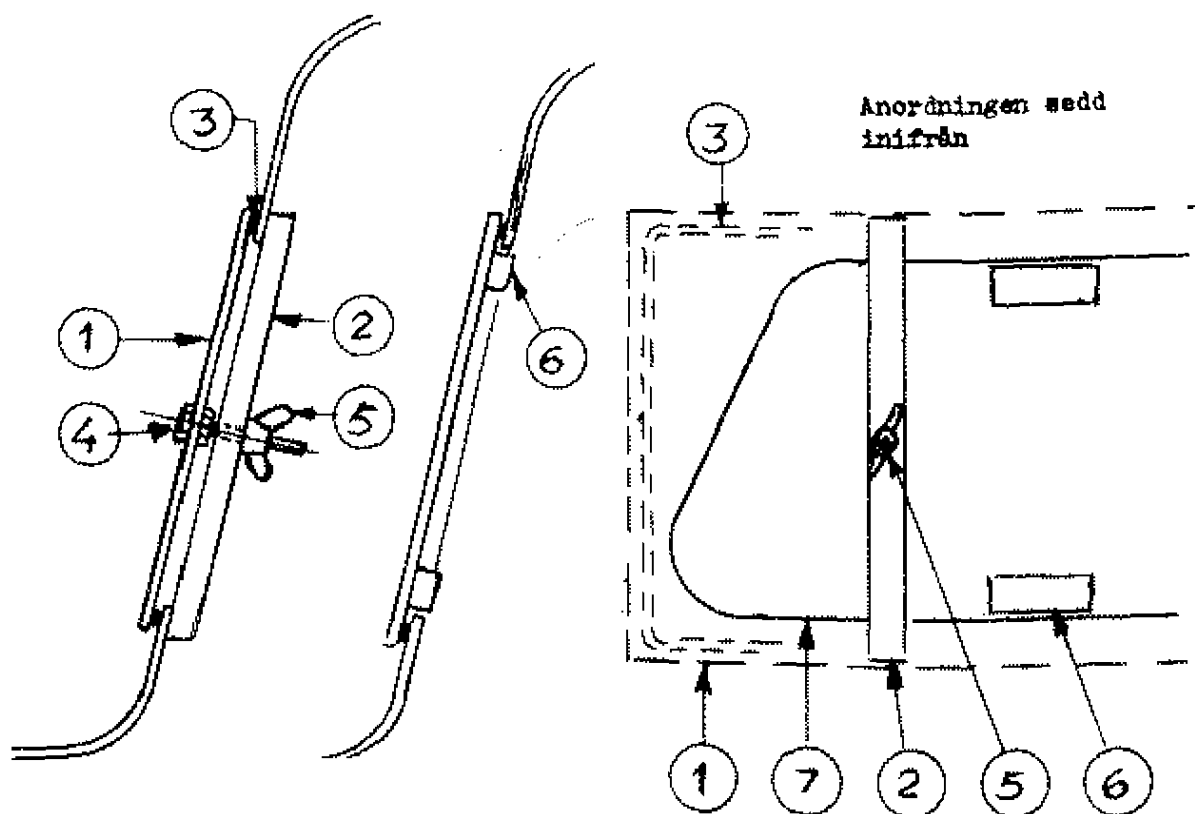
Veven kan lyftas ur och förvaras i en bit plaströr (för Lewmar 25 minst 46 mm innerdiameter) som tejpats till mantågsstöttan.

Troligen vill man ta bort vinschvevarna när man lämnar båten. Har man då splitsat ett tillräckligt stort öga på tampen så går det att träda den över vinschen enl. skissen. (Vega Nr 7)

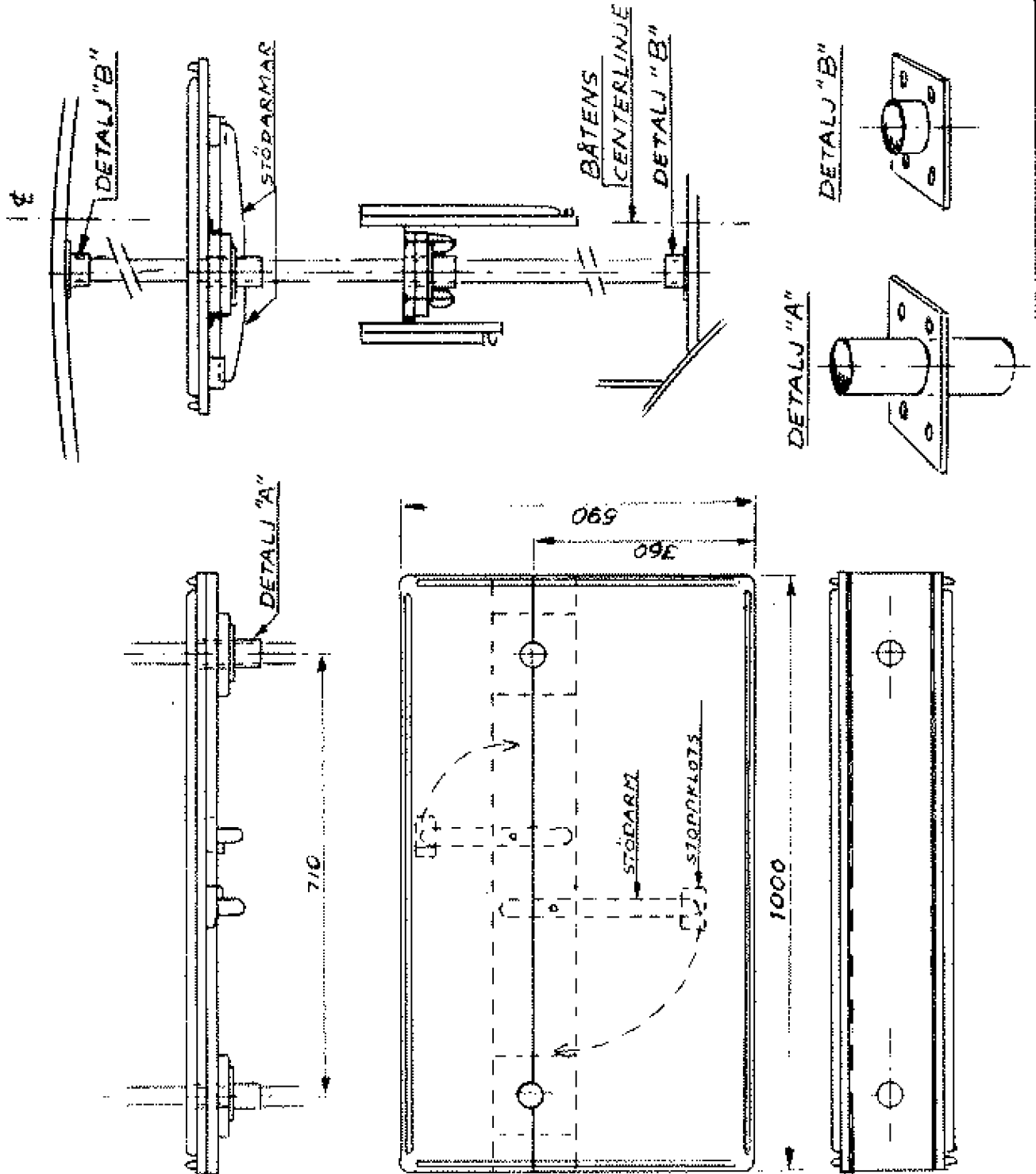


NR 57 TÄTNINGSLUCKA VID FÖNSTERHAVERI

Inte bara den som seglar till havs riskerar att få ett av de stora fönstren inslaget (även om det oss veterligen aldrig hänt). Har man otur eller klantigt folk ombord kan en ruta tryckas in av en felplacerad fot med litet tyngd bakom (vilket lär ha hänt). Man får då räkna med att även gummi-listen krängs av, så en snygg återmontering av glaset kan nog inte göras förrän i hamn. Som nödlucka bör man därför ha en plywoodskiva 1400 x 250 x 7 mm med pålimmad gummlist 10 x 7 mm (eller ev. fönstertättningslist). Skivan göres rektangulär för att det inte skall spela någon roll hur man vänder den i en juktad situation. Med tre stycken slår, uppträdde på 1/4" mässingskruvar spänner man fast luckan från insidan. De på skissen visade styrklackarna får inte skruvas fast utan endast limmas. Skulle nämligen gummifalsen för plexiglasets sitta kvar måste klackarna lätt kunna bräckas bort med en kniv.



- | | | | |
|---|--------------|---|---|
| 1 | Plywoodskiva | 5 | Vingmutter |
| 2 | Vridbar slå | 6 | Styrklack |
| 3 | Gummlist | 7 | Kontur av fönsteröppning
(gummifalsen för plexiglasets
borttagen) |
| 4 | Mässingskruv | | |



Nr 58, FÄLLBORDKommentarer och måttuppgifter till figurerna på blad nr 59.

Allt trävirke är av mahogny.

Bordskivornas tjocklek: 15 mm

Kantlistens dimensioner: 15 x 7 mm

Tjocklek av långsgående bordsplanka: 20 mm

Förstärkningsklotisar: 120 x 120 x 20 mm

Detalj A: Messingrör med inv. diam. 36 mm, godstjocklek 1 mm, längd ca 95 mm
Messingsplåt 50 x 75 x 2,5 mm. Dessa detaljer sammanlödda.

Detalj B: Samma som ovan men kortare rör.

Bordstolpar: Aluminiumrör, utv. diam. 35 mm, godstjocklek 2 mm.

Detaljerna A och B skruvas till durk, resp. rufftak med rostfri plåtskruv (självgående skruv). För den som har trädurk; träskruv!

Vill man ha bordet på en fixerad höjd sätter man en rostfri plåtskruv genom detalj A och stolpen. Vill man kunna hissa upp bordet under taket skruvar man fast en ring på stolparna under detalj A och anordnar sprintar för övre läget.

Man måste fundera ut hur man skall ha det med möjligheten att öppna durkarna eftersom bordstolparna skruvas till durken, som sedan inte kan flyttas.

Bordskivorna fästas till den långsgående bordsplankan med två pianogångjärn utmed hela längden. Med nedfällna skivor fungerar bordet som "kvällsbord", liksom under gång, då det ger bra stöd vid förflyttning inombords.

(Vega nr 7)

NR 59. GASOLFRÅGOR

Sedan vi i bunt nr 3 nämnde att vi skulle studera gasolproblemen närmare har en livlig debatt förekommit i pressen. Tyvärr har där förekommit mycket "tyckande" och en hel del felaktigheter. Ämnet är också så svårt och omfattande att ingen kan ge fullständiga svar eller goda förklaringar utan att bli både långtråkig och alltför teknisk. Vi skall i alla fall försöka att ge några fakta och några små anvisningar av intresse för VEGA-ägarna.

Gasolens farlighet skall inte underskattas, men skräckpropaganda är ingen betjänt av. 220 V elström i våra hus är också livsfarlig om man inte har sin installation i gott skick och iakttar vissa enkla försiktighetsåtgärder! Och de som var med om fotogenkökens tid ombord minus nog skrivandet med två sorters flytande bränske i kannor och trattar vid påfyllning och tändning, stora sotande och tändfarliga lågor mot rufftaket eller små rännilar med blå lågor i kökshörnen. Var det särskilt ofarligt?

För att gasol skall kunna explodera fordras en blandning av minst 2 volymprocent gasol i luft. Vid betydligt lägre koncentrationer luktar det pyton som en mycket effektiv varning. Gasol, som läcker ut i en båt där luften inte rör sig (d.v.s. i en båt där ingen är verksam), sjunker ned mot kölen och kan där bilda explosiv blandning. Den som inte kontrollerar på låg nivå i en ovdärad båt bör åtminstone fläkta ett tag innan han tänder en tändsticka eller cigarettändare. Kök och kamin skall rutinmässigt aldrig tändas utan föregående fläktning.

Gasollukt, var och när den iakttages, är ett allvarligt varningstecken därför att ett läckage aldrig "går över" av sig självt! Lokalisera felet och och avhjälpa det!

De olyckor som inträffat är inte många, men ofta har de varit svåra. I allmänhet har de skett i båtar med ständigt brinnande låga (t.ex. kylskåp), som tålmodigt avvaktar att gaskoncentrationen från en läcka i något gasolsystem stigit till explosionsfarlig nivå.

Säkerheten hos själva gasolapparaterna är mycket stor, men de fordrar självfallet visst underhåll. VEGA har i allmänhet utrustats med ett PRIMUS mellantryckskök. Där har flaskans tryck om ca 6 - 10 kp/cm² reducerats i flaskventilen till ca 1 kp/cm². Detta kök har ingen tändeåkring, d.v.s. gasen strömmar ut så fort kranen öppnas oavsett om lågan brinner eller ej. I gengäld är det svårt att blåsa ut. Att myndigheterna godtar detta förhållande beror på att ett kök räknas som "bevakat" medan det används, vilket inte är förhållandet med kaminer och kylskåp. Att myndigheterna har olika stränga fordringar på nöjesbåtar och på fartyg i yrkesmässig sjöfart gäller ju inte bara gasolanläggningar.

Kök av lågtryckstyp får sin gas via en reduktionsventil (vars kostnad "glöms bort" i prisjämförelserna). Risken för läckage vid det låga trycket av 280 mm vattenpelare (= 0,0280 kp/cm²) är naturligtvis mindre. En del kök är därför utrustade med enklare kranar, vilket har en viss betydelse om reduktionsventilen är i dåligt skick. Då dessa kök är lättare att blåsa ut bör de vara försedda med tändeåkring (fastän sådana inte fordras).

Ett fenomen som används som argument mot mellantryckskök är att ibland när köket tänds slår stora lågor upp med risk för antändning eller annan skada. Det rör sig i sådana fall med största sannolikhet om en otät flask-

ventil (eller att man aldrig stänger flaskventilen när man senast använde köket). Små mängder gas har då passerat flaskventilen och under en längre tid byggt upp fullt flasktryck i ledningen fram till köket, som alltså brinner som högtryckskök under några sekunder eller mer (beroende på läckagets storlek, tiden, ledningens längd etc.) Det rör sig emellertid inte om s.k. återkondensation i slangen, vilket påstås i pressen. Detta fenomen kan uppträda vid en serie av ogynnsamma omständigheter, men har man överhuvudtaget besvär med sådan här fläsmor skall man ge sin gasolanläggning en fackmannasöversyn. Eftersom felet i allmänhet ligger i flaskventilen/reduktionsventilen så gäller samma sak för lågtrycksköken.

Den andra delen av VEGAs gasolproblem är placeringen av flaskan/flaskorna. Här finns så många åsikter att var och en måste själv analysera sitt behov och själv välja vad han vill ha.

Den som anser att en 6 kg flaska (vikten avser gasmängden) räcker hela sommaren och att det därför inte blir aktuellt att byta flaska emellanåt, han skall naturligtvis välja en sådan, som då måste placeras i en plastbehållare i aktra kistbänken. Den som anser att hans behov av gasol är mycket större bör ha samma arrangemang, men med en 6 kg reservflaska. En mindre reservflaska går inte att ha eftersom gångorna i flaskhalsen är helt olika.

Har man ett måttligt gasbehov (t.ex. enbart för matlagning) räcker en 2 kg flaska, placerad under köket och en 2 kg flaska i reserv. Tillkommer kamin för måttlig användning (alltså inte för höst- och vårentusiaster eller dygnet-runt-eldare) så kan man välja 2 st 2 kg flaskor med ytterligare en i reserv. Dessa bör då lämpligen uppställas i en tät låda så högt som möjligt i BB kistbänk intill skottet mot köket. Lådan dräneras till BB självlänsalång med en 15 mm ledning med jämnt fall (Ingen bjj på ledningen får bilda ett "vattenlås" för då rinner ingen ev. utläckande gas ut där, som den skall.) Från lådans överkant ordnas avluftning till fria luften.

Med detta system, som användes redan 1966, kan man ha endera mellantryck till köket och lågtryck till kaminen eller lågtryck till båda. Systemet kan inte tillämpas med 6 kg flaskor eftersom lådans botten då kommer för lågt för att dräneringen skall kunna fungera.

Vilket system man väljer är kanske mest beroende på den förväntade gasförbrukningen men också på möjligheterna att byta flaskor. Den som har båten i en hamn, med bilen inom räckhåll kan välja 6 kg flaskor utan betänkande (om han vill offra det goda styvningsutrymmet akterut!) Men den som ligger vid boj och använder jollen för kommunikation med land, har lång gångväg eller besöker avlägsna platser utan serviceponton, bör kanske välja de hanterligare 2 kg flaskorna.

Vid nyinstallation av gasolanläggning såväl som vid ändringar: Studera Svenska Gasföreningens häfte "Gasol i fritidsbåtar" (1968), "Tänk först, tänd sedan" (1971), beställas från Gasföreningen, Torsgatan 24, 113 21 STOCKHOLM, Sjöfartsverkets gasolkungörelse 25/6 1963 är inte tillämplig på nöjesbåtar och hänvisar f.ö. till nämnda häfte.

Prova tätheten hos hela gasolanläggningen med såpvatten (eller annat lödbrännande material) varje vår. Använd näsan också. Fråga är om den inte är en bättre detektor, åtminstone där man kommer åt! Och väg flaskorna innan Ni tar ombord dem. Plastproppen i en fylld flaska är ingen garanti 7 - 8 månader senare!

Vi upprepar vår varning för att dräneringsslangen från plastbehållaren för 6 kg flaskan akterut kan vara så lång att den bildar en båge nedåt där vatten kan samlas. Ev. utläckande gas kan inte forsera ett sådant vattenlås. Förkorta i så fall slangen så att fallet mot utloppet blir jämnt.

+++++

Inledningsvis nämndes att gasolköken ägnats en hel del intresse från pressens sida. Vederhäftigheten hos dessa artiklar har dock varit högst tvivelaktig men tendensen desto mer markerad. I en artikel i "Båt för Alla" nr 12/1971 förekommer t.ex. en intervju med en ingenjör i Gasföreningen. Svenska Gasföreningen har distribuerat ett informationsblad då man framför andra åsikter än denna ingenjör. Vidare förekommer en intervju med en avdelningsdirektör i Sjöfartsverket. Denne ställer sig vid vår förfrågan tämligen oförstående till vad tidningen återgivit.

Dagens Nyheter har haft artiklar av ungefär samma halt och tekniska bristfällighet.

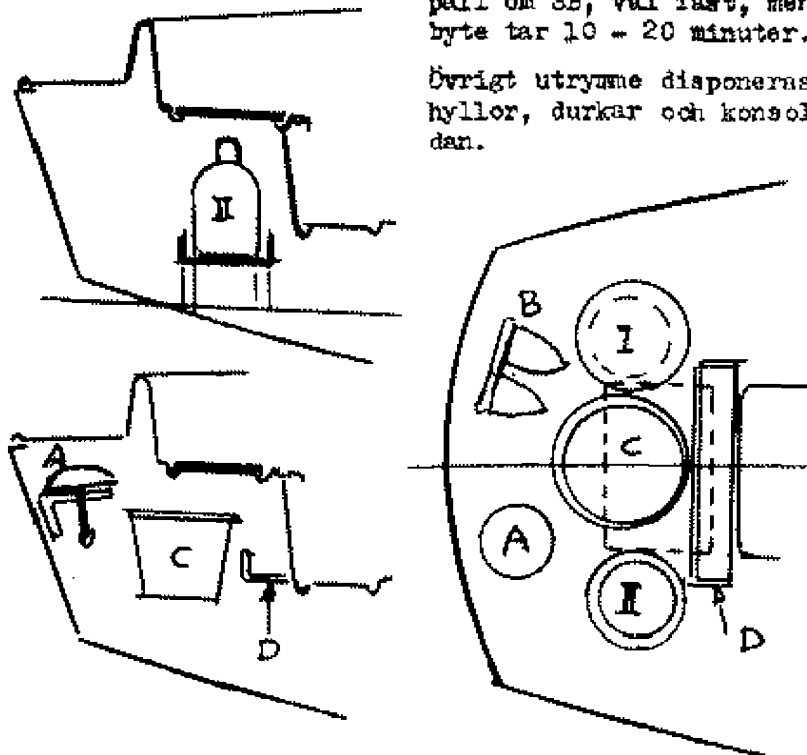
Båtnytt nr 5/1972 har en översikt av olika kök för nöjesbåtar, som håller sig neutral (Obs. en felskrivning på sid. 35, spalt 1 där man skrivit mellantryckskök i.st.f. lågtryckskök)

För den som vill sätta sig in i de flesta gasolfrågor grundligt rekommenderas "Gasolhandboken", utgiven av Svenska Esso AB 1967.

I anslutning till ovan anförda synpunkter på gasolflaskornas antal, kapacitet och placering visar vi här hur VEGA 695 disponerat utrymmet akterut.

Originalflaskan I har flyttats bordwärts under sittbänken. Den står i sin dräneringshink på en pall. Övre kanten på hinken har fasats av så att flaskhink-pall kan fällas in mot midskeppslinjen vid flaskbyte. Det är trångt, bara någon centimeter tillgodo, men det går. Reservflaskan II står på en pall om SB, väl fäst, men inte inkopplad. Flaskbyte tar 10 - 20 minuter.

Övrigt utrymme disponeras för ankardon med fasta hyllor, durkar och konsoler för grejorna enl. nedan.

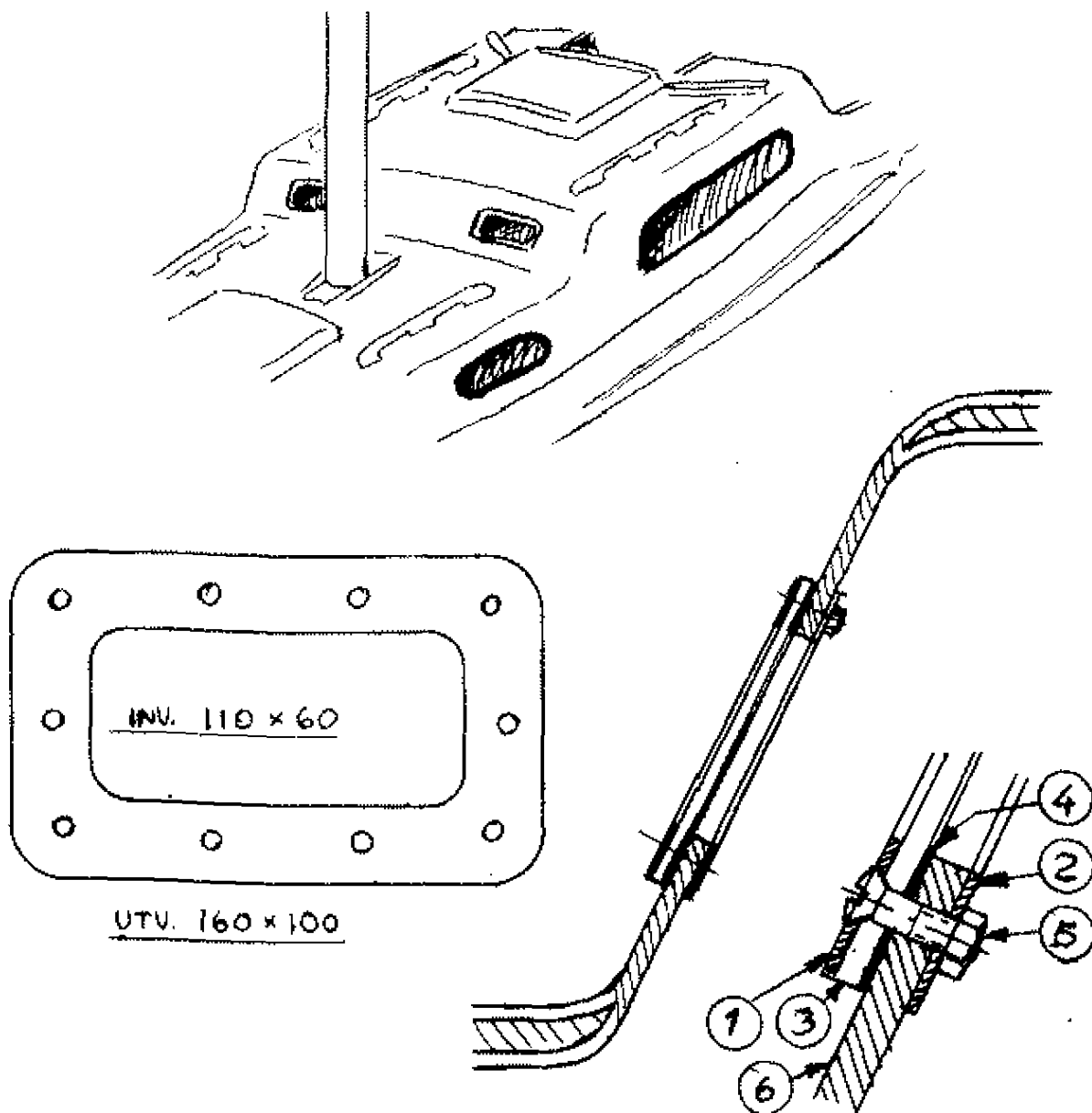


- A Skållankare, blyplätt
- B Benfortankare
- C Plastkorg för ankarlina med kättingstump.
- D Hylla för hopfäslit 20 kg stockankare.

Bänklacket hålls öppet med shock-cord. Ankarlinan kan med snabbhackel huggas i det för tillfället lämpligaste ankalet.

Fällning och lättning sker normalt från aktern.

NR 60



Ljusventiler (fönster) på förkant av ruffen ger utsikt föröver, något som är värdefullt och och roligt inte bara under gång utan också när båten ligger förtöjd.

Det är inte stor ljusöppning som fordras, så ingreppet förevarar inte frontskottet, speciellt inte om man, som på figurerna ovan, anordnar mässingaremar. Om man avstår från ramarna bör plexiglassät vara minst 4 mm och skruvarnas antal ökas till 12 st/14 st.

- 1 yttre ram, mässing 2 mm
- 2 inre ram, " " "
- 3 plexiglas, 3 - 4 mm
- 4 gummi packning
- 5 skruv och mutter
- 6 ruffens frontskott

VEGA nr 30

NR 55 DUBBELKOJ

För den (eller dem), som föredrar en dubbelsläf i kajutan (skansen kan ju vara upptagen av barn t.ex.) kan denna lösning rekommenderas:

Den yttre listen, som håller in madrassen skruvas bort. Eklist (eller annat starkt trä) anskaffas, helt fri från sprickor och andra försvagande element. Eklisten limmas på ytterlisten i nederkant. Ytterlistens hål (efter gamla skruvarna) borrar upp så att de även når genom eklisten.

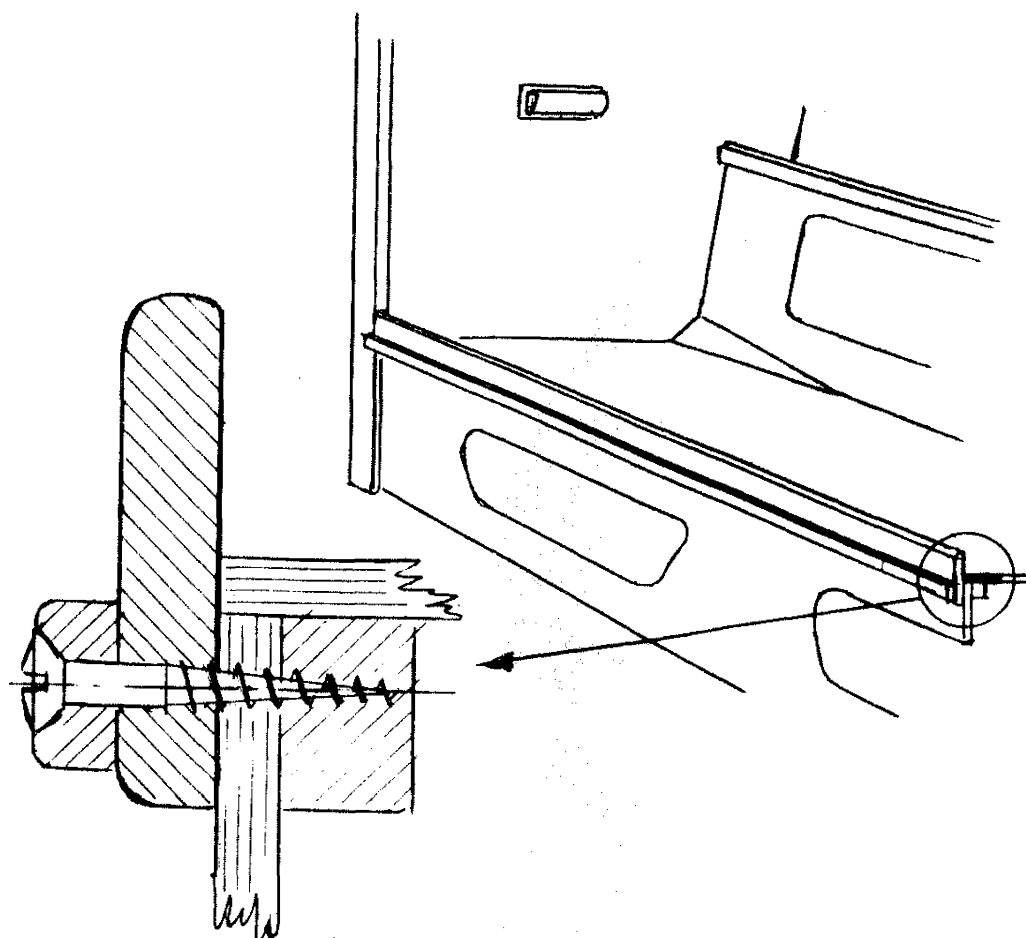
Längre skruvar än de gamla anskaffas och dras genom både eklisten (försänkta) och ytterlisten in i trävirket i kojén (ev. med någon limklick mellan ytterlist och koj för bättre styrka).

Samma sak göres på ytterlisten på den andra kojén. En plywoodskiva kapas till i bredd lika med avståndet mellan ytterlisterna (observera att det skiljer något förut och akterut). Längd: = babords koj minus någon centimeter. Tjocklek: minst 12 mm.

Plywoodskivan stuvvas lätt under madrassen på babordssidan. På mindre än en minut fixar man en bekväm dubbelsäng i kajutan genom att lägga i plywoodskivan och flytta babordsmadrassen ovanpå.

Det här är också en lyckad lösning för dem som har små barn som absolut vill komma till mamma fram på småtimmarna.

(Vega Nr 829)



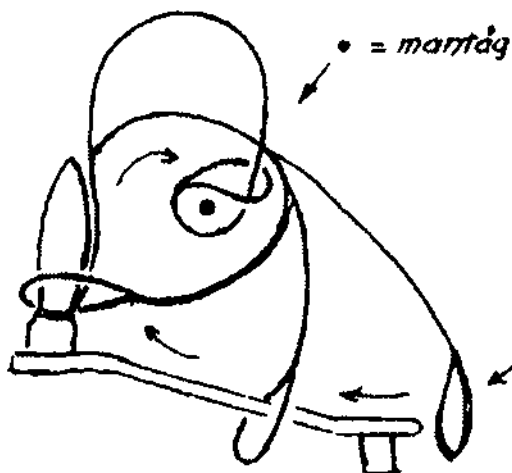
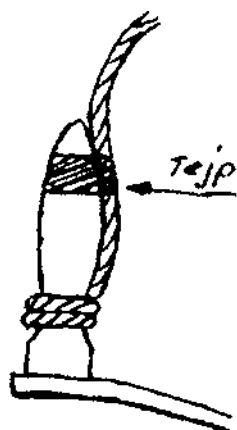
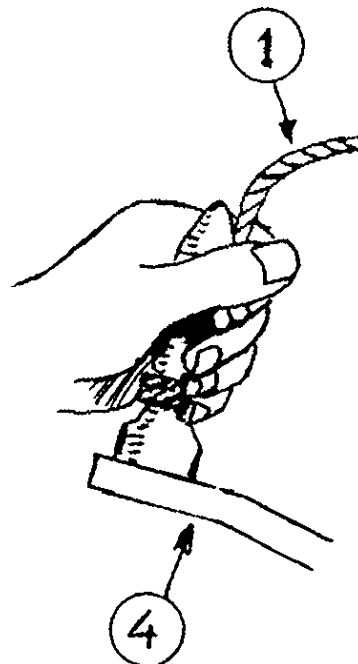
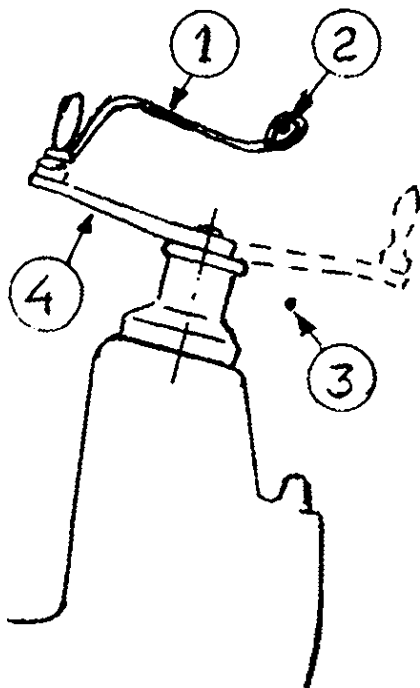
NR 56 SÄKRING AV VINSCHVEV

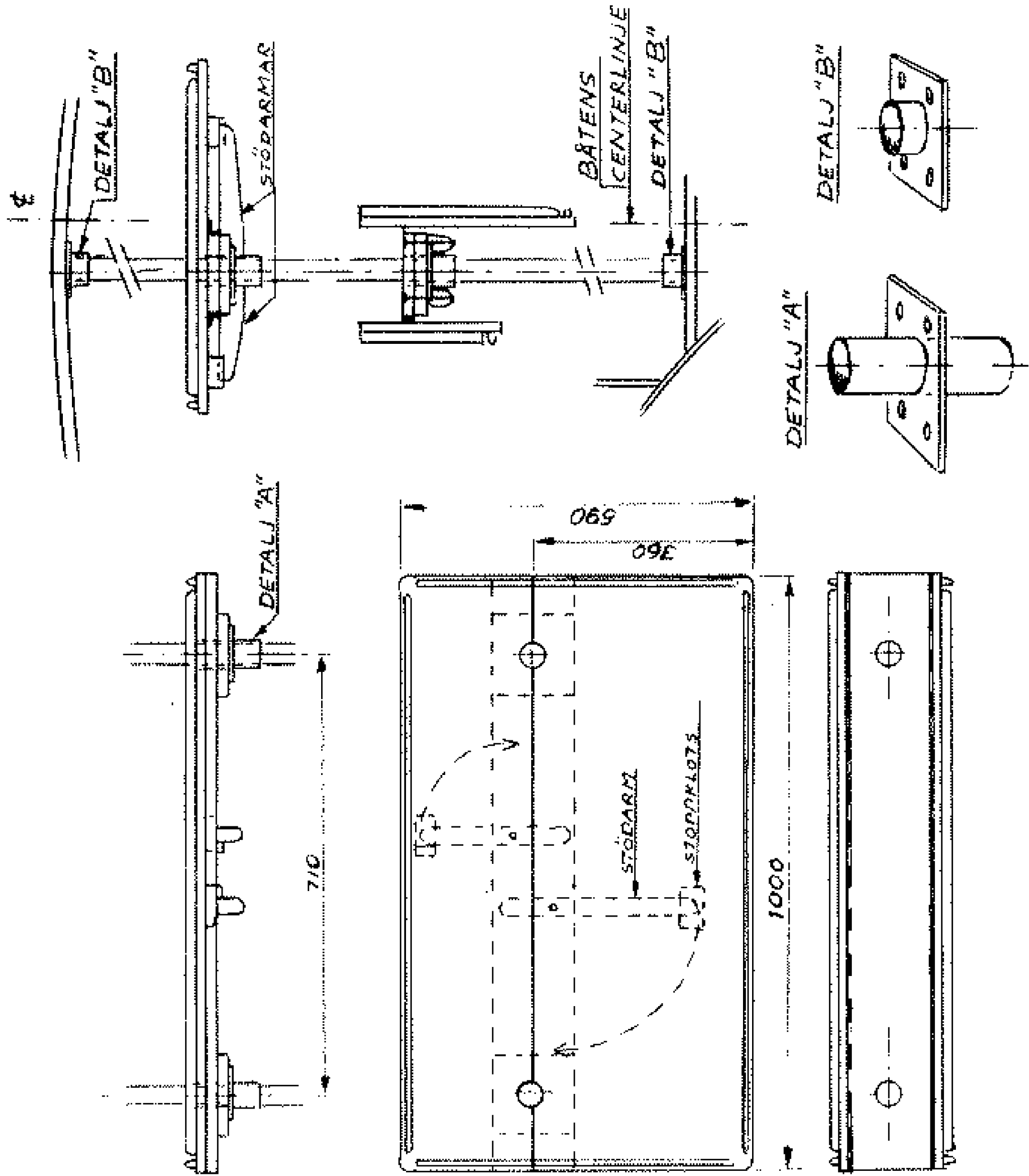
Har man vinschar med löstagbara vevar kan man säkra dem med en tamp som fästes vid övre mantåget enligt vänstra figuren. För att kunna veva varvet runt utan att trasla in sig i tampen måste man fatta handtaget och tampen som på den högra bilden. (Håll alltså inte tummen uppåt för då snor sig tampen om tummen!) Med tejp (Tesaband) kan tampen fästas vid handtaget i rätt riktning.

Veven kan lyftas ur och förvaras i en bit plaströr (för Lewmar 25 minst 46 mm innerdiameter) som tejps till mantågestötten.

Troligen vill man ta bort vinschvevarna när man lämnar båten. Har man då splitsat ett tillräckligt stort öga på tampen så går det att träda den över vinschen enl. skissen. (Vega Nr 7)

- 1 Säkringstamp
- 2 Övre mantåg
- 3 Undre mantåg
- 4 Vinschvev





OSTKUSFENS VEGA- KLUBB	FÄLLBORD	TEKNISKA TIPS
		NR 58
		BLAD NR 60

Nr 58. FÄLLBORD

Kommentarer och måttuppgifter till figurerna på blad nr 59.

Allt trävirke är av mahogny.

Bordskivornas tjocklek: 15 mm

Kantlistens dimensioner: 15 x 7 mm

Tjocklek av långsgående bordsplanka: 20 mm

Företärningsklotser: 120 x 120 x 20 mm

Detalj A: Mässingörör med inv. diam. 36 mm, godstjocklek 1 mm, längd ca 95 mm
Mässingplåt 50 x 75 x 2,5 mm. Dessa detaljer sammanslötta.

Detalj B: Samma som ovan men kortare rör.

Bordstolpar: Aluminiumrör, utv. diam. 35 mm, godstjocklek 2 mm.

Detaljerna A och B skruvas till durk, resp. rufftak med rostfri plåtskruv (självgängande skruv). För dem som har trädurk; träskruv!

Vill man ha bordet på en fixerad höjd sätter man en rostfri plåtskruv genom detalj A och stolpen. Vill man kunna hissa upp bordet under taket skruvar man fast en ring på stolparna under detalj A och anordnar sprintar för övre läget.

Man måste fundera ut hur man skall ha det med möjligheten att öppna durkarna eftersom bordstolparna skruvas till durken, som sedan inte kan flyttas.

Bordskivorna fästas till den långsgående bordsplankan med två pianogångjärn utmed hela längden. Med nedfällda skivor fungerar bordet som "kvällsbord", liksom under gång, då det ger bra stöd vid förflyttning inombords.

(Vega nr 7)

OSTRUSTENS VEGA KLUBB	GASOLFRÅGOR	TEKNISKA TIPS NR 59 BLAD NR 61
------------------------------------	-------------	--------------------------------------

NR 59. GASOLFRÅGOR

Sedan vi i bunt nr 3 nämnde att vi skulle studera gasolproblemen närmare har en livlig debatt förekommit i pressen. Tyvärr har där förekommit mycket "tyckande" och en hel del felaktigheter. Ämnet är också så svårt och omfattande att ingen kan ge fullständiga svar eller goda förklaringar utan att bli både långtråkig och alltför teknisk. Vi skall i alla fall försöka att ge några fakta och några små anvisningar av intresse för VEGA-ägarna.

Gasolens farlighet skall inte underskattas, men skräckpropaganda är ingen betjänt av. 220 V elström i våra hus är också livsfarlig om man inte har sin installation i gott skick och iakttar vissa enkla försiktighetsmått! Och de som var med om fotogenkökens tid ombord minns nog skvimpandet med två sorters flytande bränske i kannor och trattar vid påfyllning och tändning, stora sotande och tändfarliga lågor mot rufftaket eller små rännilar med blå lågor i kökshörnen. Var det särskilt ofarligt?

För att gasol skall kunna explodera fordras en blandning av minst 2 volymprocent gasol i luft. Vid betydligt lägre koncentrationer luktar det pyton som en mycket effektiv varning. Gasol, som läcker ut i en båt där luften inte rörs om (d.v.s. i en båt där ingen är verksam), sjunker ned mot kölen och kan där bilda explosiv blandning. Den som inte kontrollerar på låg nivå i en ovädrad båt bör åtminstone fläktas ett tag innan han tänder en tändsticka eller cigarettändare. Kök och kamin skall rutinmässigt aldrig tändas utan föregående fläktnig.

Gasollukt, var och när den iakttages, är ett allvarligt varningstecken därför att ett läckage aldrig "går över" av sig självt! Lokalisera felet och och avhjälp det!

De olyckor som inträffat är inte många, men ofta har de varit svåra. I allmänhet har de skett i båtar med ständigt brinnande låga (t.ex. kylskåp), som tålmodigt avvaktar att gaskoncentrationen från en läcka i något gasolsystem stigit till explosionsfarlig nivå.

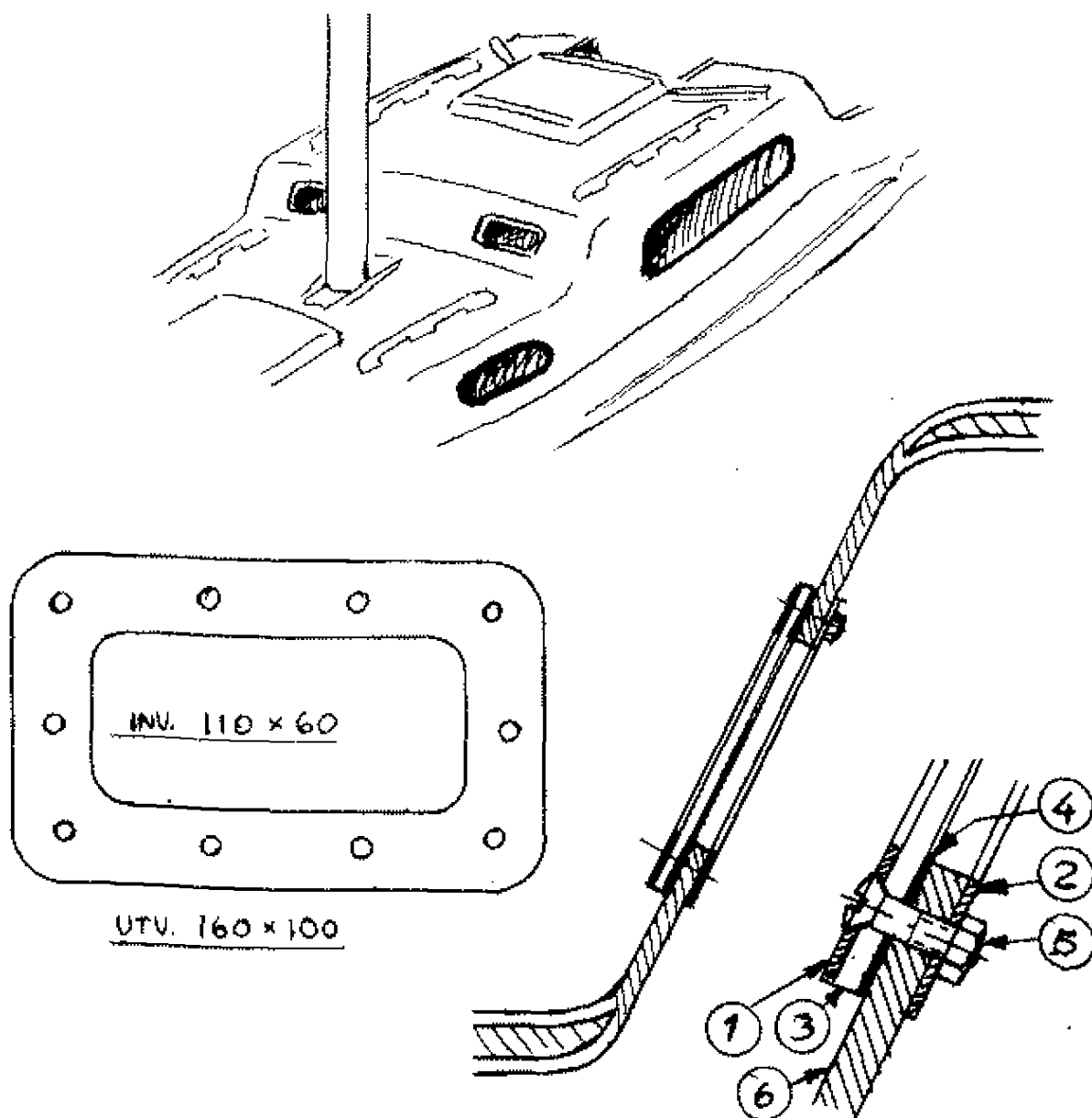
Säkerheten hos själva gasolapparaterna är mycket stor, men de fordrar självfallt visst underhåll. VEGA har i allmänhet utrustats med ett PRIMUS mellantryckskök. Där har flaskans tryck om ca 6 - 10 kp/cm² reducerats i flaskventilen till ca 1 kp/cm². Detta kök har ingen tändaökring, d.v.s. gasen strömmar ut så fort kranen öppnas oavsett om lågan brinner eller ej. I gengäld är det svårt att blåsa ut. Att myndigheterna godtar detta förhållande beror på att ett kök räknas som "bevakat" medan det används, vilket inte är förhållandet med kaminer och kylskåp. Att myndigheterna har olika stränga fordringar på nöjesbåtar och på fartyg i yrkesmässig sjöfart gäller ju inte bara gasolanläggningar.

Kök av lågtryckstyp får sin gas via en reduktionsventil (vars kostnad "glöms bort" i prisjämförelserna). Risken för läckage vid det låga trycket av 280 mm vattenpelare (= 0,0280 kp/cm²) är naturligtvis mindre. En del kök är därför utrustade med enklare kranar, vilket har en viss betydelse om reduktionsventilen är i dåligt skick. Då dessa kök är lättare att blåsa ut bör de vara försedda med tändaökring (fastän sådan inte fordras).

Ett fenomen som används som argument mot mellantryckskök är att ibland när köket tänds slår stora lågor upp med risk för antändning eller annan skada. Det rör sig i sådana fall med största sannolikhet om en otät flask-

OSTKUSTENS VEGA- KLUBB	GASOLFRÅGOR (Forts.)	TEKNISKA TIPS NR 59 BLAD NR 62
<p>ventil (eller att man aldrig stängt flaskventilen när man senast använde köket). Små mängder gas har då passerat flaskventilen och under en längre tid byggt upp fullt flasktryck i ledningen fram till köket, som alltså brinner som högtryckskök under några sekunder eller mer (beroende på läckagets storlek, tiden, ledningens längd etc.) Det rör sig emellertid <u>inte</u> om s.k. återkondensation i slangen, vilket påståtte i pressen. Detta fenomen kan uppträda vid en serie av ogynnsamma omständigheter, men har man överhuvudtaget besvär med sådan här flammor skall man ge sin gasolanläggning en fackmannasöversyn. Eftersom felet i allmänhet ligger i flaskventilen/reduktionsventilen så gäller samma sak för lågtrycksköken.</p> <p>Den andra delen av VEGA:s gasolproblem är placeringen av flaskan/flaskorna. Här finns så många åsikter att var och en måste själv analysera sitt behov och själv välja vad han vill ha.</p> <p>Den som anser att en 6 kg flaska (vikten avser gasmängden) räcker hela sommaren och att det därför inte blir aktuellt att byta flaska emellanåt, han skall naturligtvis välja en sådan, som då måste placeras i en plastbehållare i aktra kistbänken. Den som anser att hans behov av gasol är mycket större bör ha samma arrangemang, men med en 6 kg reservflaska. En mindre reservflaska går inte att ha eftersom gångorna i flaskhalsen är helt olika.</p> <p>Har man ett måttligt gasbehov (t.ex. enbart för matlagning) räcker en 2 kg flaska, placerad under köket och en 2 kg flaska i reserv. Tillkommer kamin för måttlig användning (alltså inte för höst- och vårentusiaster eller dygnet-runt-eldare) så kan man välja 2 st 2 kg flaskor med ytterligare en i reserv. Dessa bör då lämpligen uppställas i en tät låda så högt som möjligt i BB kistbänk intill skottet mot köket. Lådan dräneras till BB självlänselang med en 15 mm ledning med <u>jämnt fall</u> (Ingen böj på ledningen får bilda ett "vattenlås" för då rinner ingen ev. utläckande gas ut där, som den skall.) Från lådans överkant ordnas avluftning till fria luften.</p> <p>Med detta system, som användes redan 1966, kan man ha endera mellantryck till köket och lågtryck till kaminen eller lågtryck till båda. Systemet kan inte tillämpas med 6 kg flaskor eftersom lådans botten då kommer för lågt för att dräneringen skall kunna fungera.</p> <p>Vilket system man väljer är kanske mest beroende på den förväntade gasförbrukningen men också på möjligheterna att byta flaskor. Den som har båten i en hamn, med bilen inom räckhåll kan välja 6 kg flaskor utan betänkande (om han vill offra det goda stuvningsutrymmet akterut!) Men den som ligger vid boj och använder jollen för kommunikation med land, har lång gångväg eller besöker avlägsna platser utan serviceponton, bör kanske välja de hanterligare 2 kg flaskorna.</p> <p>Vid nyinstallation av gasolanläggning såväl som vid ändringar: Studera Svenska Gasföreningens häfte "Gasol i fritidsbåtar" (1968), "Tänk först, tänd sedan" (1971), beställas från Gasföreningen, Torsgatan 24, 113 21 STOCKHOLM, Sjöfartsverkets gasolkungörelse 25/6 1963 är inte tillämplig på nöjesbåtar och hänvisar f.ö. till nämnda häfte.</p> <p>Prova tätheten hos hela gasolanläggningen med såpvatten (eller annat lödbrännande material) varje vår. Använd näsan också. Fråga är om den inte är en bättre detektor, åtminstone där man kommer åt! Och väg flaskorna innan Ni tar ombord dem. Plastproppen i en fylld flaska är ingen garanti 7 - 8 månader senare!</p>		

NR 60



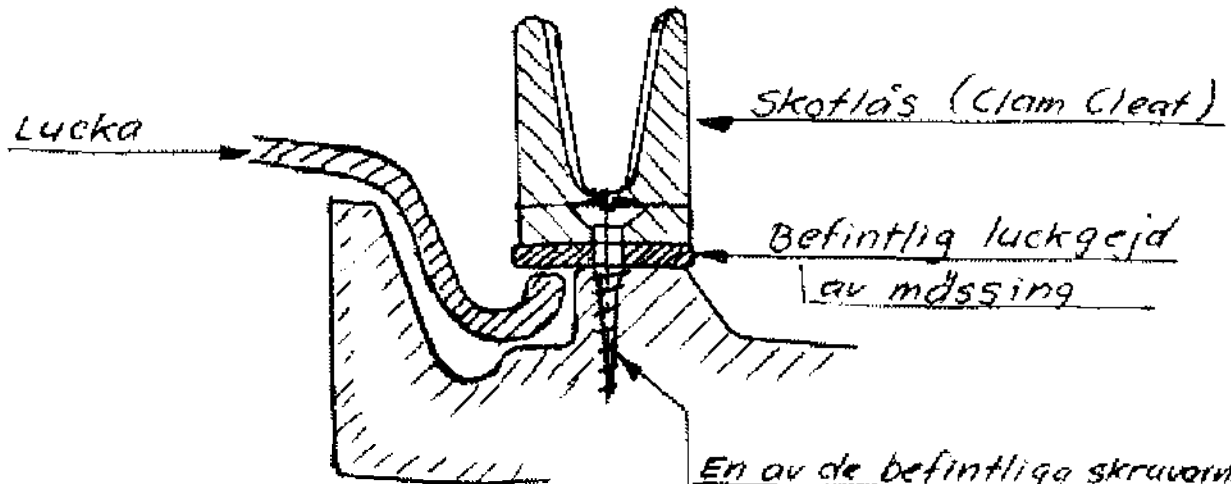
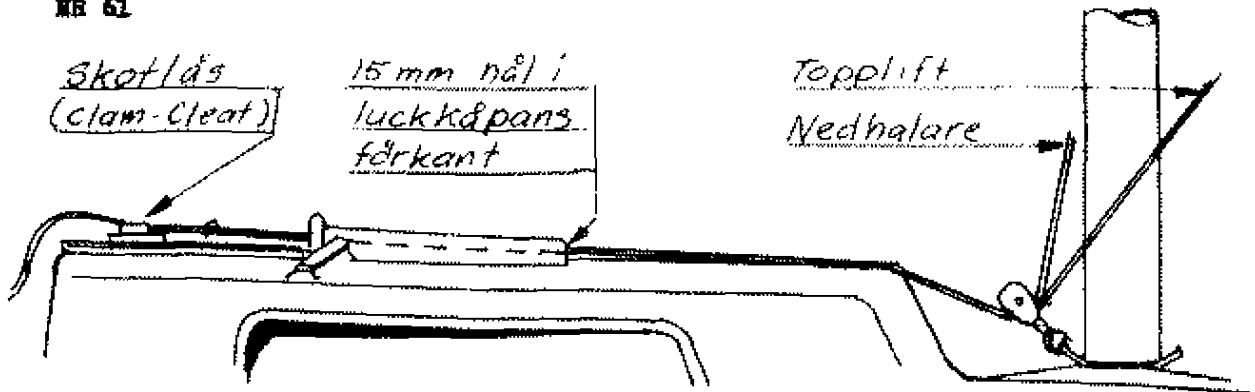
Ljusventiler (fönster) på förkant av ruffen ger utsikt föröver, något som är värdefullt och och roligt inte bara under gång utan också när båten ligger förtöjd.

Det är inte stor ljusöppning som fordras, så ingreppet försvagar inte frontskottet, speciellt inte om man, som på figurerna ovan, anordnar mässingsramar. Om man avstår från ramarna bör plexiglasset vara minst 4 mm och skruvarnas antal ökas till 12 ϕ 14 st.

- 1 yttre ram, mässing 2 mm
- 2 inre ram, " " "
- 3 plexiglas, 3 - 4 mm
- 4 gummapackning
- 5 skruv och mutter
- 6 ruffens frontskott

VEGA nr 30

NR 61

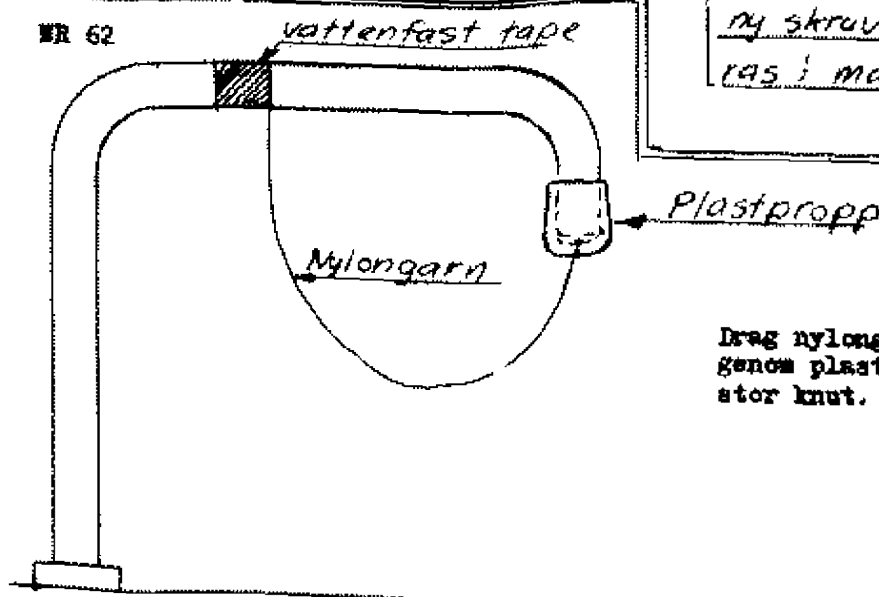


En av de befintliga skruvarna utbytes mot en längre.

I skotlösets andra sättes en ny skruv för vilken hål borras i mässingsskera och plast

VEGA nr 278

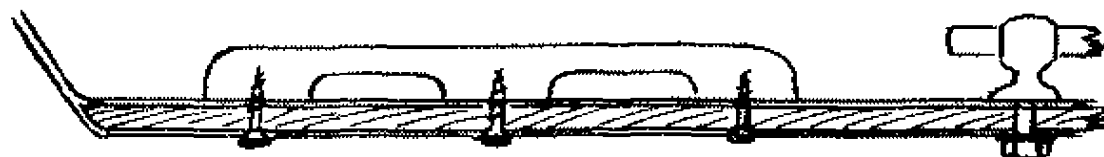
NR 62



Drag nylongarnet med en synål genom plastproppen och slå en stor knut.

VEGA nr 278

NR 63

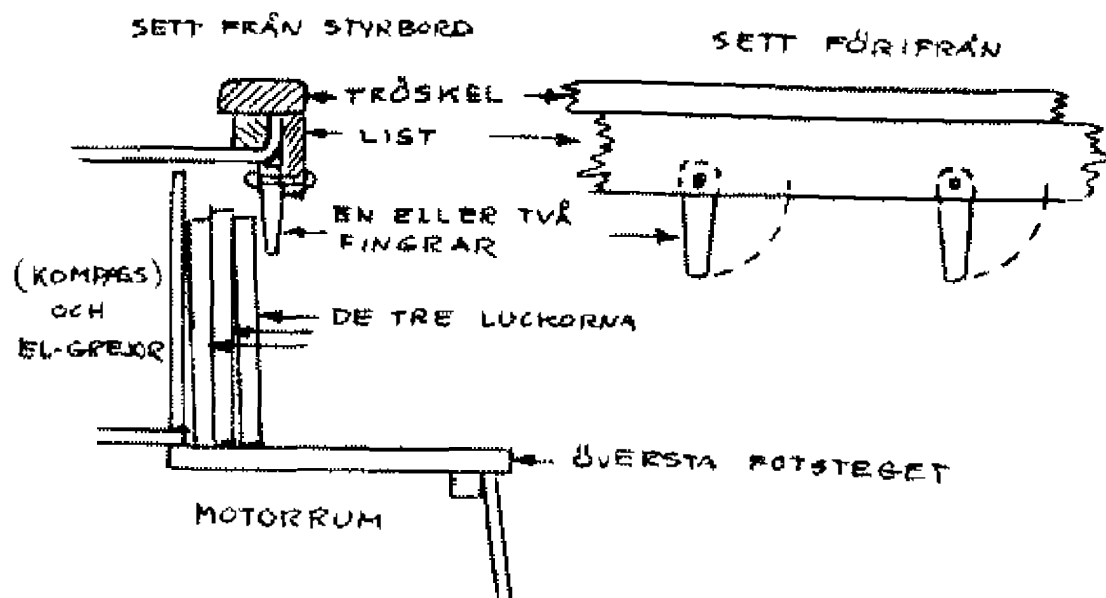


För att öka säkerheten vid arbete på fördäck kan man montera en ca 6 dm lång grabblist mellan förtöjningsknapen och överbyggnaden. I däckets mittlinje finnes inlagd en träfisk som gör att träskruvarna kan dragas ordentligt, (på andra ställen i däck och rufftak är fyllnadsmaterialet i sandwichkonstruktionen mjukare). Listan ger gott stöd åt foten på ett krängande däck och bra fäste för handen när man är tvungen att krypa fram! För tillfällig surring av ankare eller segelsäck duger den också, men inkräktar naturligtvis på soldäcket!

Listan saluföres av Albin Marin

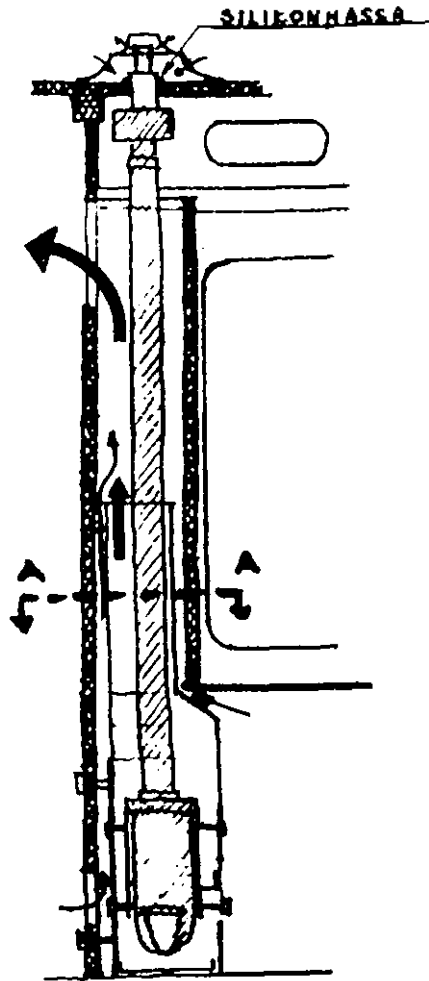
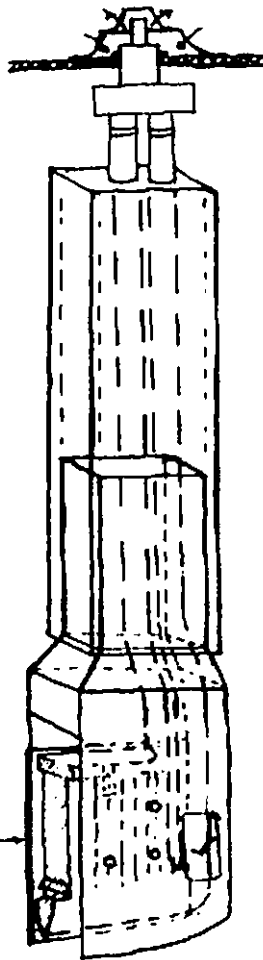
(VEGA 30)

NR 64

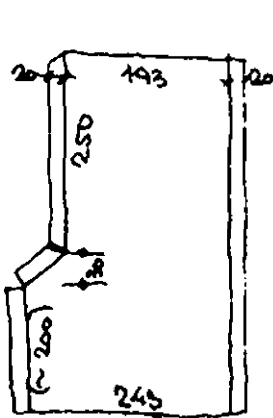


Ett bra ställe för (tillfällig) stuvning av ruffluckorna finner man under dörröppningen. Luckorna hindras från att falla framåt av ett eller två finger, som kan fällas upp bakom listan. En liten gummlapp på fotsteget hindrar luckorna från att glida framåt.

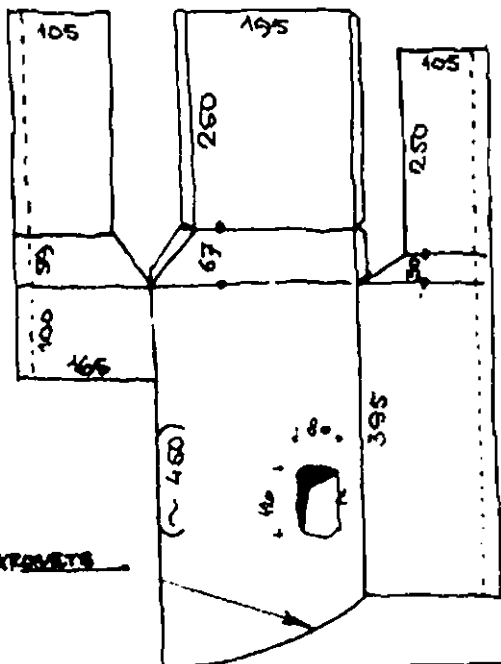
(VEGA 685)



EVENTUELLT MONTERAS EN
EXTRA AL. PLÅT MELLAN KAMINEN
OCH TILL-LUFRÖRET. (SOM STRÅLSKYDD)



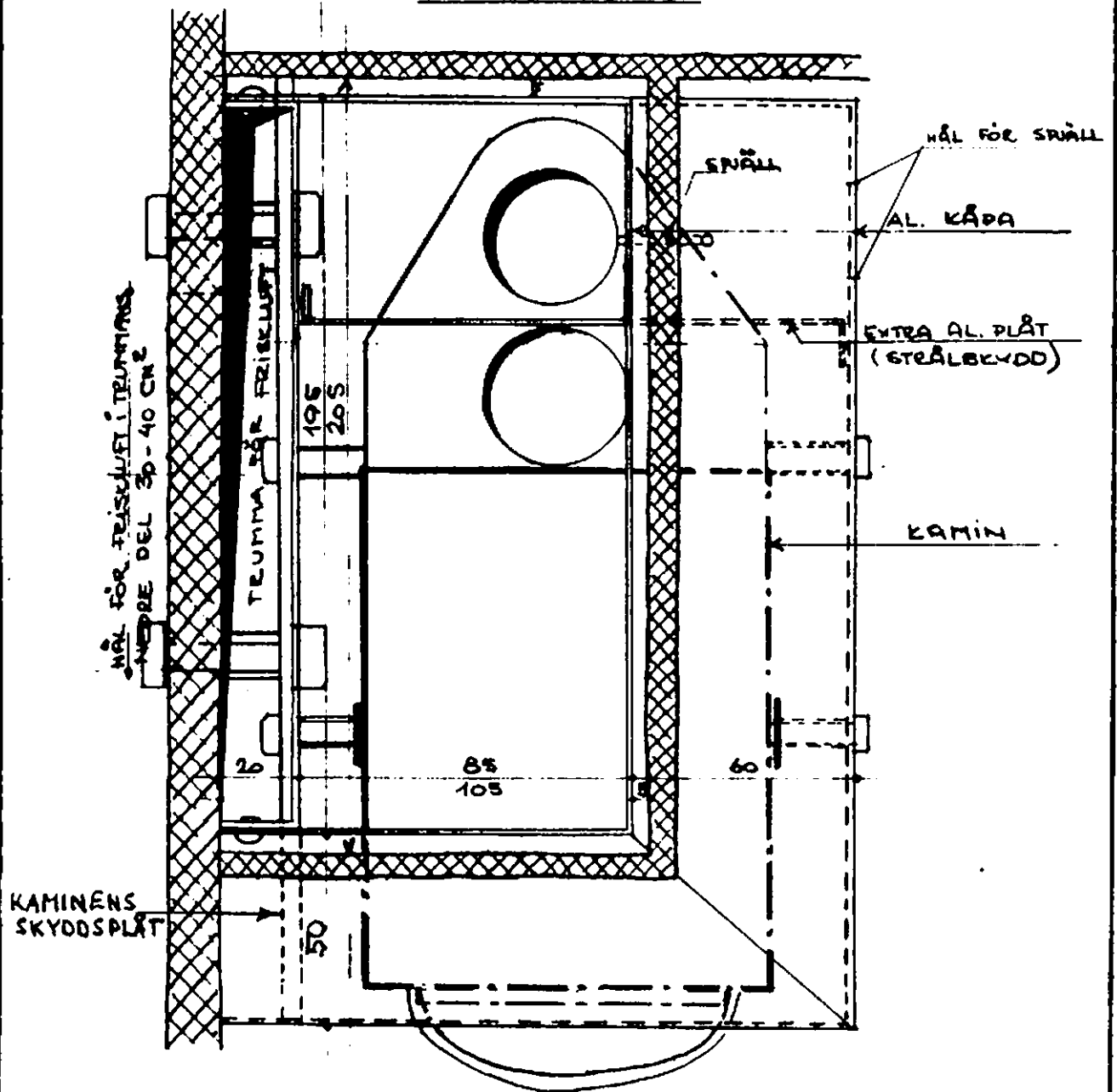
PASSAS MOT KAMINENS
SEVDSPLÅT



PASSAS GELÖVT MOT STRÅLRETTETS
INSIDA.

HÅL - PASSAS MOT
KAMINENS ÖPPNING

SNITT A-A



Ett alternativ till gasolkamin i båten är den s k "Hydroheat"-kaminen som eldas med grillkolsbriketter. För 575:- kr (kaminen) + c:a 200:- kr (aluminiumplåt, plywood, lister och plåtskruv) + eget arbete erhålles en värmeanläggning som visserligen inte ger samma komfort som gasolkaminen men å andra sidan ger skepparen viss terapi under regniga liggedagar.

En väsentlig fördel med Hydroheat är att samma varmluftssystem som i gasolvärmealternativet kan användas. Detta innebär att luften får sådan hastighet i varmluftskanalen, att man verkligen får cirkulation i ruffen. Utan tillräcklig cirkulation blir temperaturdifferenserna mellan tak och duk okomfortabelt stora.

Montering och tillverkning

1. Demontera byrån framför stora garderoben. Skär bort eventuell skumplastisolering som sticker ut under garderobens frontstycke.
2. Prova in kaminen mot mastskottet. Klipp och fila skyddsplåten så att underkanten anpassas till bottenkurvan. Kaminens bortre del - friskluftsintaget - skall ha c:a 1 cm avstånd till garderobens frontstycke. Minsta avstånd till båtbottnen, $\frac{1}{2}$ - 1 cm. Dörren mellan förpik och ruff skall ej slå i kaminen vid montering efter nämnda mått. Den inkommande torra luften från "kalla väggen"-kammaren skall hädanefter stiga uppåt i en sluten kanal (area c:a 2 cm x 25 cm) som börjar bakom kaminens fästplåt (skyddsplåt) och fortsätta i plåtkanaler enligt bifogade skisser. Borra hål i mastskottet för kaminens, eller rättare sagt skyddsplåtens, fästbultar med eftertanke! Bultarna skall vara rostfria.
3. Tillverka varmluftskåpan i 1 mm aluminiumplåt enligt skisserna. Anpassa underkanten av förliga sidostycket till bottenkurvan på båten med 1 mm glapp. Gör hål i samma sidostycke för manövrering av friskluftsreglaget. Runda kanterna genom att böja plåten inåt. Sparar plåster. Skruva ihop kåporna med rostfri plåtskruv. Prova och justera med kaminen på plats.

Temperaturen i nedre delen av varmluftskanalen mot garderobens frontstycke sänks om en strålningskärm av plåt, c:a 20 cm hög, ställs på kant över den gjutna delen av friskluftsintaget omedelbart bakom kaminhuset. Strålningsvärmen mot friskluftsreglaget minskar härigenom. Med 3 rostfria bultar i stället för befintliga korta tätningbultar kan kåpans förliga sidostycke fixeras till kaminens förliga sida. Kapa ett aluminiumrör i 20 mm (c:a) långa bitar för distans mellan kamin och kåpa vid bultarna. Den 4:e bulten användes ej för detta ändamål - fungerar som fäste för gångjärn till luckan.

Innan kaminen och kåpan monteras definitivt, limma aluminiumfolie på alla skott och garderobsdelar som vetter mot varmluftskåpan.

4. Montera skorstenen efter snäv håltagning i rufftaket. Den rostfria skorstenskåpan kan fixeras genom att skruvas fast i plasten.

Håltagningen i rufftaket underlättas av en kartongmall som uppmallas mot skorstensröret och rostfria kåpan. Kanten på den rostfria kåpan kan stödja mot grabblisten på rufftaket. Inner- och yttorrör kan med visst besvär fixeras till varandra med en genomgående mässingskruv vid monteringen. Kontrollera att frisklufts-röret ej skjuts så högt upp att kåpan stänger röret! Kapa och prova de flexibla rören i kåpan. Täta omsorgsfullt alla hål i rufftaket med silikonmassa.

5. Tillverka den yttre varmluftskåpan i 4 mm mahognyplywood. Fixera mot byråns lock-del (efter håltagning som medger luftpassage mellan plåtkåpa och träkåpa) med hjälp av 10 mm fyrkantlist.

Lock på varmluftskanalen med hål för avgasrör och frisklufts-rör tillverkas i icke brännbart material, t ex perstorpsplatta.

Innan kåporna monteras slutligt, gör hål i mastskottet för distributionen av varmluft till ruffen. Håltagningen kan göras för ett trägaller eller som ett stort antal borrarade hål i skottet. Arean bör motsvara varmluftskanalerens area. Väljes sistnämnda alternativ, använd borr på c:a 30 mm med skarpt skärande ytterkant och borra i något mönster. Undvik att fylla friskluftskanalen med eldfängt spån vid borrarboringen!

6. Såga upp byråns frontparti för kaminens front. Förstärk det härigenom försvagade frontstycket med vertikala lister som limmas och skruvas på in- och utsida. Byrån skall tåla att sitta på trots att nedre stora öppningen är genomsågad.

Kläd träytor som vetter mot kaminöppningen med lister i aluminiumplåt som förspännes genom bockning. Skjut in en skiva av tunn pers-torpsplatta eller aluminiumplåt under kaminen och kåporna. Tillverka dessutom ett tråg i aluminiumplåt som botten i varmluftskanalen under kaminen.

7. Ytbehandla träkåpan med fernissa. Fernissa även ändträet i borrhålen genom mastakottet.

8. Provelda.

Lägg först i några briketter med en sträng tändpasta på varje brikettbit. Fyll därefter kaminen till 1/3 med briketter. Stäng stora luckan. Stäng friskluftsintaget. Under tändningsmomentet tas förbränningsluft genom tändluckan.

Gör en liten boll av hushållspapper som fuktas med tändvätska. Tänd denna omedelbart innanför tändluckan.

När avgasröret blivit hett - känn under skorstenen - öppna friskluftsreglaget och stäng tändluckan.

Förbränningen kan regleras relativt väl genom friskluftsreglaget - avgasröret är alltid öppet.

Tag ut aska, skaka rosten också, 1 - 2 gånger minst per eldningsdygn. Kaminen kan starta baklänges med heta rökgaser genom frisklufteröret om tändningen ej sköts på rätt sätt. Vänd i så fall förbränningen genom att öppna tändluckan något samtidigt som friskluftsreglaget stängs. När rätt rör blivit hett, stäng tändluckan och öppna friskluftereglaget.

9. Montera några krokar över varmluftsöppningen mot ruffen för klädtorkning.

Ställ brikettpåsarna i plastkassar - de är ej helt täta.

Med någon övning fyller kaminen på kvällen på sådant sätt, att "fyren" går ner lagom till solen övertar uppvärmningen av skrov och däck!!!

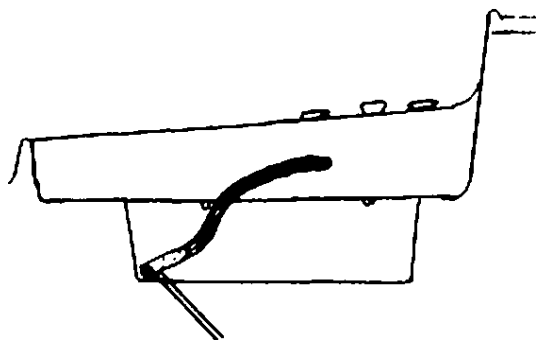
Vega 823

Kaminen saluföres av Hydromarin AB.

NR 66. BÖJD RORKULT

Bättre knätrymme m fl fördelar erhålles med en rorkult utformad enligt skiss. Kan tillverkas på olika sätt. Ask och mahogny som basas och lamineras ihop ger en dekorativ rorkult jämfört med standardrorkulten.

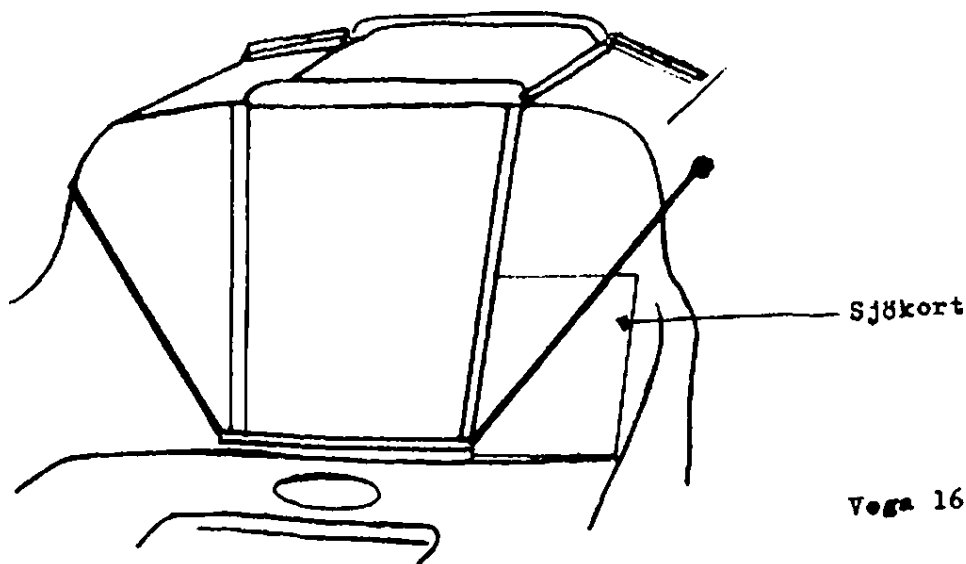
Denna rorkult finnes även tillverkad av metallrör. För att undvika korrosion vid fästbeslaget bör i så fall rostfritt stål användas.



Vega 1482

NR 67 SJÖKORTSHÅLLARE

Vikta sjökort eller båtsportkort hålls lätt på plats med ruffskottet med en k chockoord som förses med nylonhakar, vilka krokas över sprayhoodfästena eller bågarna. Skär ur ett spår i tröskelns undre hörn så hålls bandet på plats.



Vega 1687

1974-01-04

NR 68. STRÖMBRYTARE FÖR DIESELMOTOR

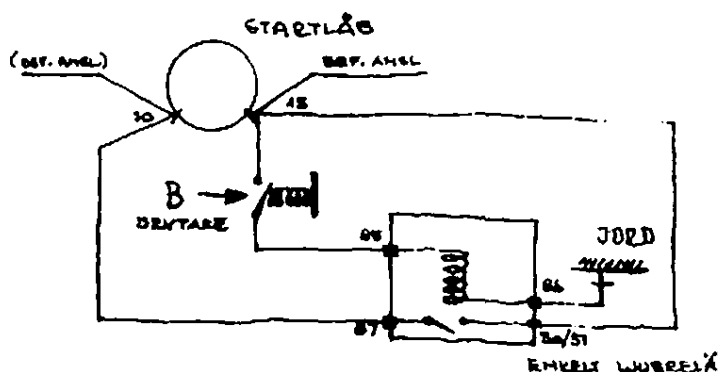
Problem: Om startnyckeln vrids till neutralläge, när motorn är i gång, förstör växelströmsgeneratoren på Veger med dieselmotor. Detta kan (trots varningsskyltar) lätt göras av t ex den yngre delen av besättningen, eller av skeppare som har svårt att glömma landrutiner (stopp av bilens motor).

Med hjälp av lite 2,5 mm² kopparledning, ett ljusrelä för bilar (ca 10 riksdaler), några dubbelplatstift (för anslutning) och en brytare kan ett självhållande relä tillverkas, som eliminerar effekterna av ett oavsiktligt brytande av strömmen.

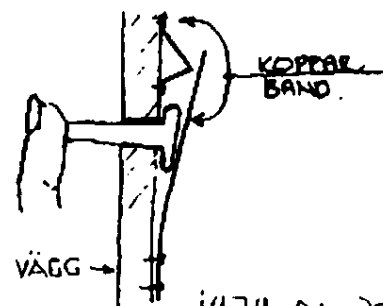
Funktion: När startnyckeln vrids om, kommer strömmen som vanligt att vandra genom startlåset till anslutning 15 och ut i systemet. Men samtidigt får vi spänning på spolen (85) i reläet, så att strömmen också går vägen 30 → 87 → 30/51 → 15 och ut i systemet. Vrids startnyckeln av misstag i neutralläge, kommer strömmen fortfarande fram den senare vägen, och vi får spänning i punkt 15, så att spolen i reläet fortfarande drar, så att strömmen kommer fram (och så vidare).

Om nu motorn har stannat, och vi vill stänga av strömmen, trycker vi, efter att ha vridit startnyckeln i neutralläge, in den åter fjädrande brytaren B. Därvid bryts strömmen till reläspolen, reläet faller, och båda vägarna från 30 till 15 har brutits, varför reläet förblir i vila, när brytaren släpps.

Utförande: Kopplingarna genomförs i el-centralen under bräddgedäck. Materialet kan med undantag för brytaren inhandlas på valfri bensinmack. Brytaren köpte jag på en elektronikfirma, men den kan också göras egenhändigt. Den placeras på utsidan av väggen till elcentralen. Brytarens funktion är att i viloläge leda ström. Vid intryckning ska strömmen brytas. När brytaren släpps, ska den automatiskt återgå till viloläge.



VEGA 1979



Information Åskskydd

Institutet för
högspänningsforskning
75590 UPPSALA
018/13 08 30, 13 27 03

ÅSKSKYDD FÖR SEGELBÅTAR

Sannolikheten för blixtnedslag i en segelbåt beror av flera faktorer och ökar med båtens masthöjd och åskvadrets intensitet. I ett normalt åskvader är sannolikheten för att en båt med en tio meters mast direkt skall träffas av blixten av storleksordningen 1:1000. Denna sannolikhet, som kan anses relativt stor, påverkas icke av om båten är åskskyddad eller ej, ej heller av om masten är av metall eller ej.

Vid blixtnedslag i en ej åskskyddad segelbåt orsakar blixtestrommen på sin väg mot vattnet materiella skador, framst på grund av sin spräng- och värmeverkan. Risken för direkt eller indirekt personskada är härvid överhängande, och större båtar bör därför förses med åskskydd. Detta kan till en mycket rimlig kostnad ske i samband med årets rustning av båten. Förutom skydd av båt och besättning är det väsentligt att radiopejl, kommunikationsradio och annan båt elektronik inte sätts ur funktion på grund av åska.

Principerna för åskskydd av en segelbåt är i korthet dessa:

1. Om en segelbåt träffas av blixten sker inslaget med stor sannolikhet i masttoppen eller i någon av staglinorna. Är masten ej av metall måste en uppfångare av metall monteras på och skjutas ca 20 cm ovanför toppen. En mast av metall kan användas direkt som uppfångare. En antenn som skjuter upp ovanför masten kommer att fungera som uppfångare och därför skall dess fastsättningsanordning anslutas till mastens nedledare. Erforderliga minimidimensioner, som anges i figuren, gäller även staglinorna vilka kan utsättas för direkt träff av blixten.
2. Från uppfångaren anordnas en nedledare med tillräcklig area kortast möjliga väg till vattnet (se fig). Är masten av metall kan denna användas som nedledare. Även vant och stag kommer att leda en del av blixtestrommen och skall alltså förutom i sin övre del även anslutas till relingsledaren såsom figuren visar.
3. Anslutningen till vattnet ("jordtagen") skall anordnas genom att ett eller flera metallband med en minsta total längd av 2 m förlägges "runt" båten under vattenlinjen. "Jordtagets" yta bör ej understiga $0,1 \text{ m}^2$. Praktiskt utförbara "jordtag" har ofta en yta av mellan $0,1$ och $0,5 \text{ m}^2$. Skrov av metall kan tjäna som "jordtag". Detta gäller även om ytan är målad.

En metallköl kan inte ensam användas som jordtag. Den bör dock anslutas till de yttre "jordtagen" med hjälp av genomgående, ej frigående, försänkta bultar som skruvas tvärs genom kölen.

4. Metalliska detaljer större än 0.5 meter i någon utsträckning skall anslutas till åskskyddet. Utvändigt bör således signalmaster, ledstänger eller dylikt anslutas. Invändigt bör anslutning ske av köl, motor, metalliska vatten-, drivmedels- och gasoltankar mm. Metallföremål som sticker ut genom kabintak, däck eller sidor skall i den punkt detta sker anslutas till närmaste åskledarlina och skall dessutom jordas vid lägsta punkt inne i båten. Detta innebär i regel att anslutning sker till kölen via närmaste kölbult.

Observera att bränsleledningen skall överkopplas med en mångtrådig ledare med minst 16 mm^2 area så att bränsletank och motor blir effektivt hopkopplade.

Om elektrisk installation finns ombord skall nollan (batteriets minuspol) anslutas till åskskyddet.

5. Radiosändare och -mottagare eller annan båtelektronik kan skyddas genom speciella överspänningsskydd, genom skärmning och genom isolation. Detta skall dock ske individuellt i samråd med specialist.

Ett visst skydd erhålles dock genom att all nätansluten elektronik urkopplas från båtens elektriska nät. Samtliga antenner bör dessutom urkopplas och om möjligt jordas, något som också gäller andra ledningar anslutna till känsliga apparater.

6. Infästning av använda ledare bör ske så tillförlitligt att de ej kan lösas med handkraft.
7. Om metaller av olika slag förbinds inbordes uppstår korrosion. Genom ett lämpligt, ca 1-2 mm tjockt, metallmellanlägg kan korrosion minskas. Lämpligt material mellan koppar och järn är bly. Mellan järn och aluminium kan zink användas. Koppar mot aluminium bör undvikas!

Ofta kan galvaniserat järn med fördel användas som material i åskskyddet. I många fall kan den standardiserade åskledarmaterielen som finns att köpa hos elgrossisterna användas, men även annan materiel med erforderlig area och fastsättning (se punkt 6) kan användas.

Ett exempel på åskskydd för en segelbåt visas i figuren.

Varje år skall åskledarinstallationen kontrolleras med avseende på anslutningsställen och ledarmaterialets beskaffenhet. Skador skall omedelbart repareras.

8. När åskvädret är nära bör personer i båten icke befinna sig i kontakt med till åskskyddet anslutna detaljer. Ej heller bör någon kroppsdel ha kontakt med vattnet.
9. Förenklat åskskydd.

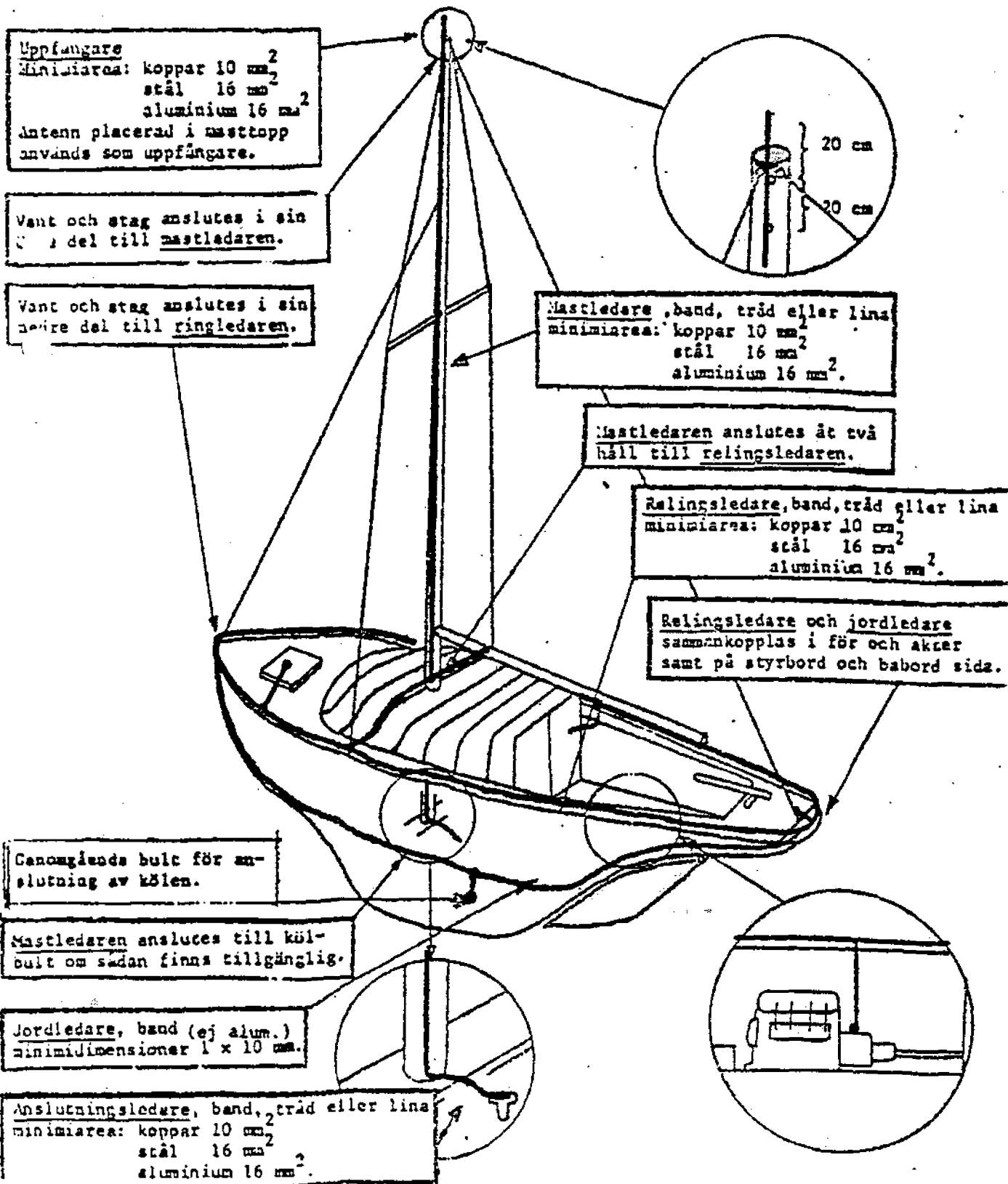
Om man av olika anledningar icke har möjlighet att inför åksäsongen montera ett fullgott åskskydd på sin båt kan båten förses med ett förenklat åskskydd. Detta ger sämre skyddsverkan än det i punkterna 1-7 beskrivna skyddet men kan vid nedslag av blixtrar med låg ström och bränthet vara tillräckligt. Även för "starkare" blixtrar erhålles ett icke obetydligt skydd.

Praktiskt utförs skyddet så att minst fyra av staglinorna vid åskväder ansluts till vattnet med hjälp av isolerade slaplinor av metall med minst 16 mm^2 area (= minst 4,5 mm diameter för tråd). Linornas längd väljs så att minst två meter av varje ledning befinner sig under vattnet.

Viktigt är också att en god metallisk kontakt finns mellan motor och bränsletank enligt punkt 4 ovan.

När åskvädret är närmare än ca tre kilometer, alltså när tiden mellan blixtr och knall understiger tio sekunder bör man dessutom försöka hålla sig långt ifrån metalldelar på och i båten.

Hänsynen till korrosionen bestämmer ofta valet av material i åsk- NR 69
skyddet. Ut elektrisk synpunkt är koppar att föredra. Korrosions- BLAD 76
risken medför dock ofta att stål eller aluminium måste användas.



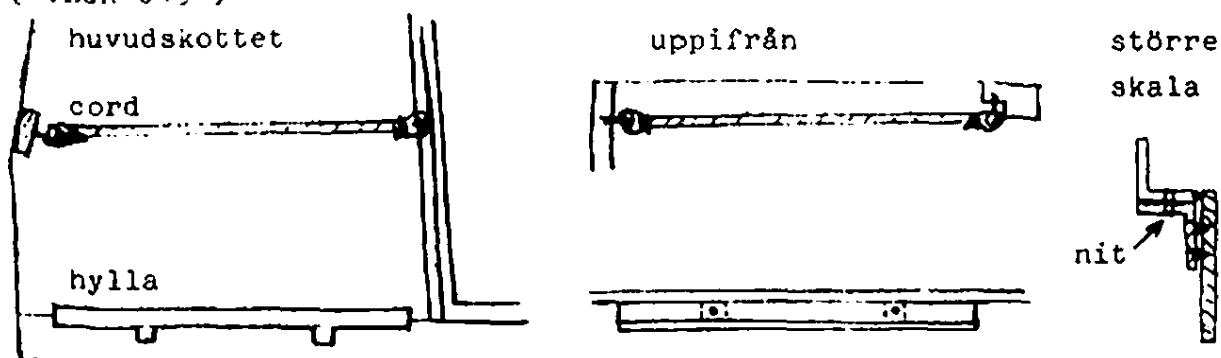
NR 70 Sjökortshållare

I ruffen mot huvudskottet på styrbordssidan innanför dörren.

Material: 50 cm vinkelaluminium eller vinkelmässing, 2 x 2 cm
yttermått, 3 ev 2 mm godstjocklek,
2 nitar
4 träskruvar, halvrundade skallar
2 skruvöglor
50 cm chock cord

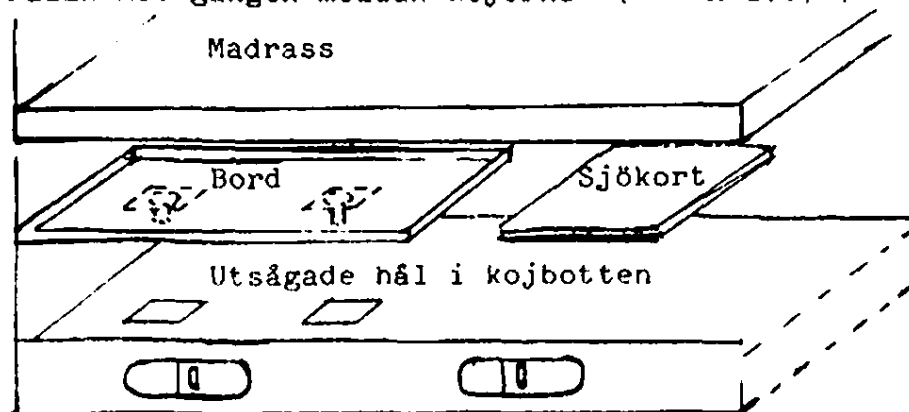
Konsolerna kan göras genom att två 12 mm breda vinklar först sågas av från hyllstycket. Konsolerna kan nitas på undersidan av hyllan. Med två försänkta träskruvar fästs konsolerna vid den horisontella brädan, så att dess övre yta tillsammans med metallvinkelns inre horisontella del bildar underlaget för sjökortsfodralet.

(VEGA 845)



NR 71 Förvaring av bordet

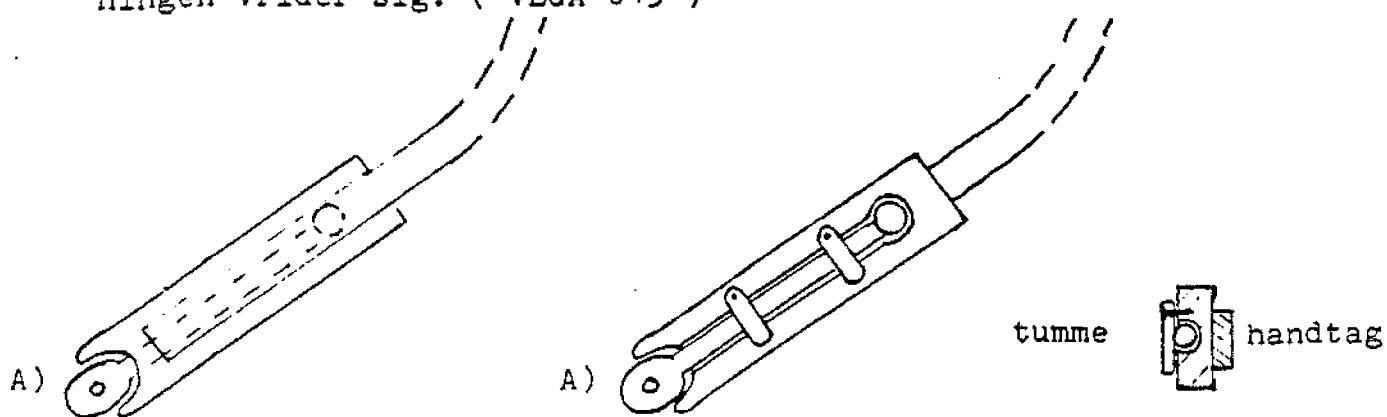
Det finns ett antal varianter på förvaring av bordet redovisade i serien Tekniska Tips. Här kommer det kanske enklaste sättet att stuva undan sitt bord. Hålen i styrbords kojbotten är avpassade så att bordets slingerlister hamnar intill mastskottet och brädan mot gången mellan kojerna. (VEGA 1687)



NR 72 Förlängningshandtag till manöverspaken

För att underlätta manöver speciellt vid backning kan man förlänga manöverspaken:

I en brädbit 32 x 5 x 2.5 cm infälls helt röret till manöverspaken och kulan så mycket att två vridbara tummar av trä just tangerar röret och håller det fast i sin bädd. Tummarna sitter på den sida som vetter mot babords sittbänk. På motsatt sida fästes ett långt handtag (jag tog bågen till en kasserad hängmatta). Gaffeln vid A) bör passa väl så att inte skarvanordningen vrider sig. (VEGA 845)

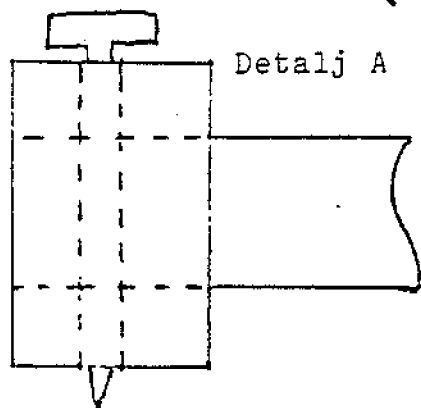
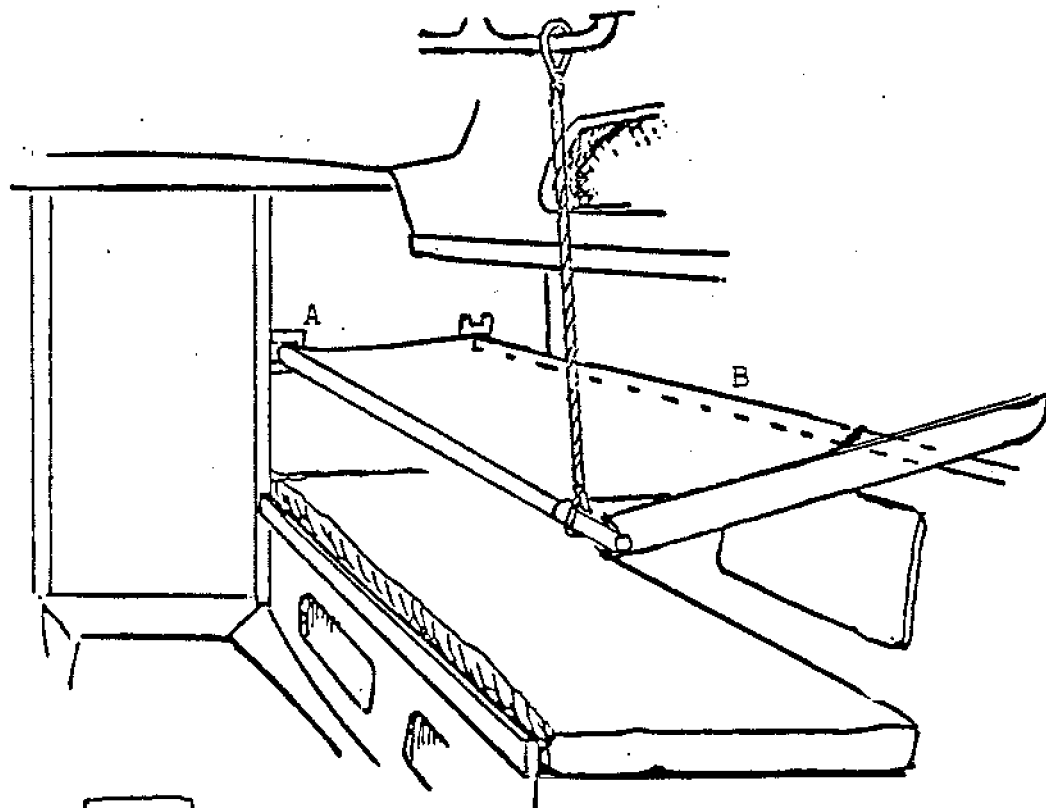


NR 73 Femte koj och variant på tips nr. 32

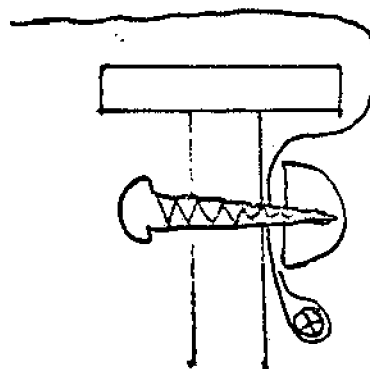
En femte koj kan anordnas som hängkoj, se fig. på nästa sida. Detalj A visar fästeanordningen mot mastskottet som utformats så att man kan spärra röret i längskeppsled med en spik e.dyl. Detalj B visar hur tyget fästs bakom hyll-listen. Tampen till grabbräcket i rufftaket kommer att gå något föröver från den fria röränden. Detta är dock bara till fördel eftersom kojens då trycks mot mastskottet. När kojens ej används rullas tyget runt röret och det hela fästs i konsoler ovanför hyll-listen.

Undre figuren visar en variant på tips nr 32, där tyget lagts ovanpå madrassen, givetvis fäst vid kojbotten, och röret flyttats bordvarts en bit. Man vinner då dels att kojens kan användas som sittplats, dels att den "sovande" ligger stadigare. Dessutom kan tyget användas som skydd av madrassen när slingerkojen ej är monterad. Hoprullad erbjuder rullen ett stöd för svanken.

(VEGA 7)



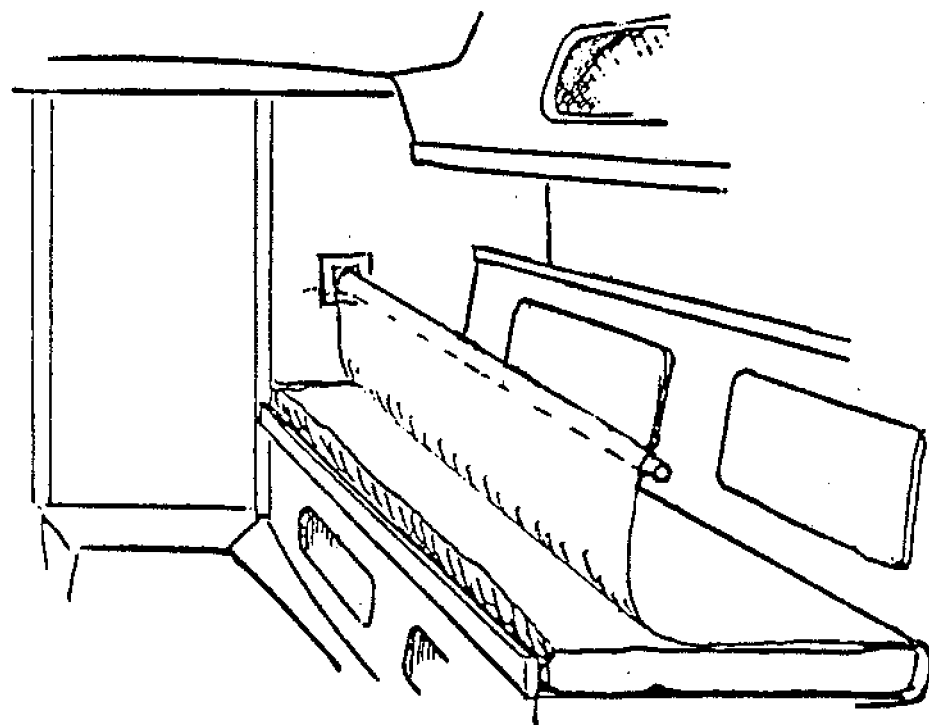
Detalj A

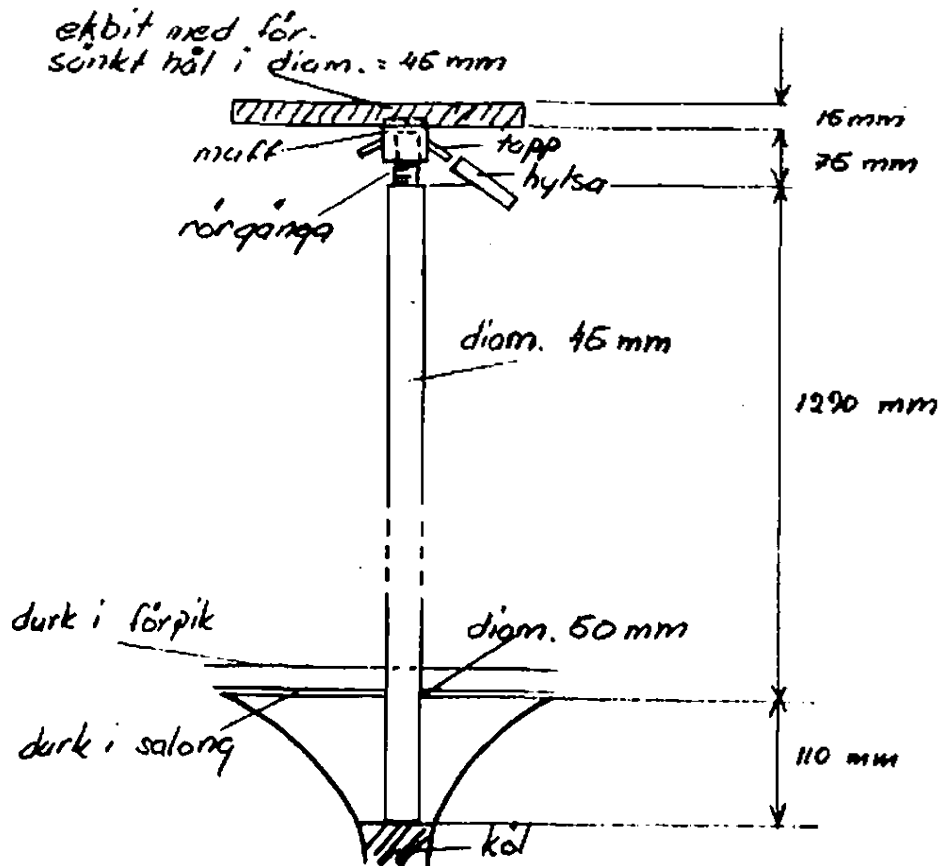


Detalj B

list

isydd tamp





För dem som vill avlasta masttrycket på balk och skott.
Säkerhetsåtgärd i först hand för hårt kappseglande Vegor.

1.

Borra upp ett hål i durken alldeles akter om tröskeln från förpiken. Placera hålet ca 3,5 cm bordvarts förslagsvis SB hän.

2.

Ordna med någon form av anliggningsyta och fixering av stöttan upptill.

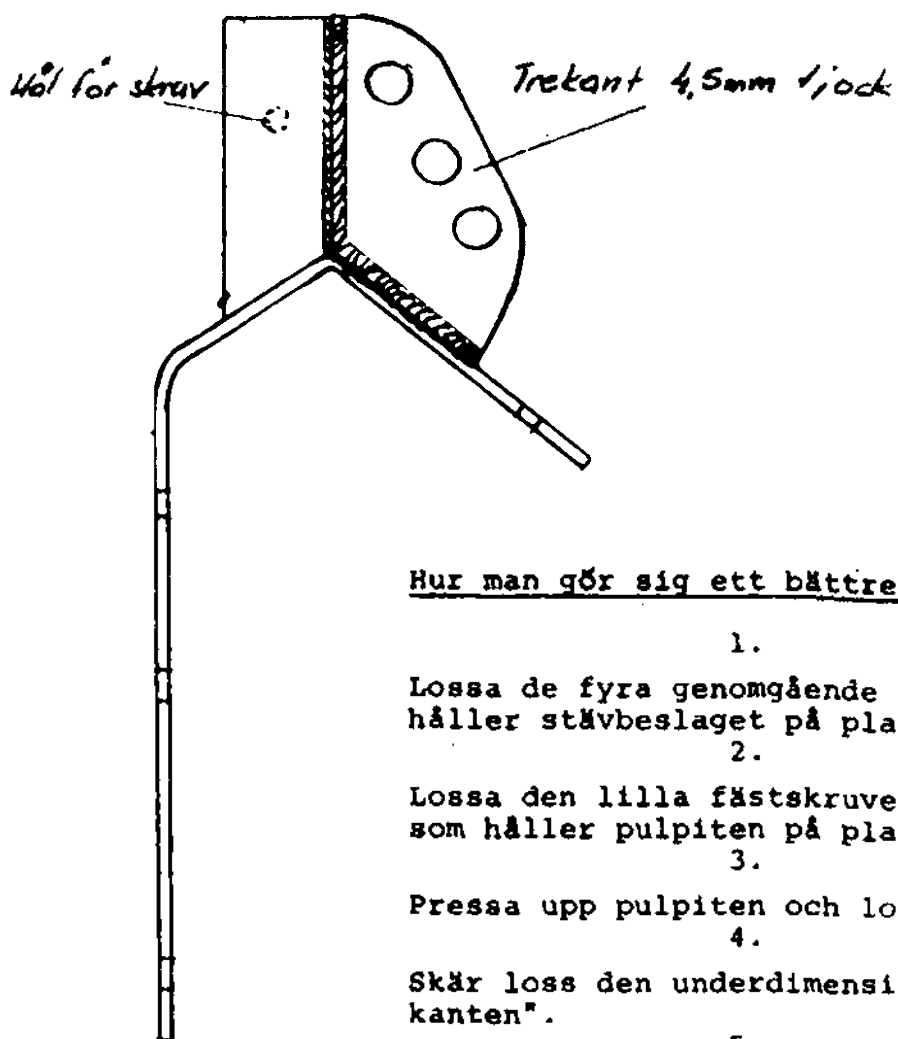
3.

Stick ner stöttan genom durken och spänn in den på plats genom att vrida muffen. Med hjälp av hylsan underlättas montering och demontering.

Om du tänker använda maststöttan för att kunna trimma upp stag och vant hårdare än tidigare utan att få nedsjunkning i mastbalken, så bör du även tänka på röstjärnen och dess fästen i båten.

Exempelvis tips nr 75 visar en förstärkning av stävbeslag.

(Vega Nr 1687)



Hur man gör sig ett bättre stävbeslag.

1.

Lossa de fyra genomgående skruvarna som håller stävbeslaget på plats.

2.

Lossa den lilla fästskruven i beslaget som håller pulpiten på plats.

3.

Pressa upp pulpiten och lossa beslaget.

4.

Skär loss den underdimensionerade "trekanten".

5

Svetsa fast en ny trekant som bör vara 4,5 mm tjock. OBS! Svetsa hela vägen på bägge sidor.

Material och arbetskostnad ca 75:-
Vega 1687 1 mars månad 1975.

Eftersom jag har funnit att det inte finns någon intruktion skriven om värmaren, tror jag följande kommentar kan vara till glädje.

1. Pannan brinner endast då man ställer termostaten på max och när man reglerar ner termostaten slocknar brännaren.

Det vanligaste felet är då att hålet i överströmningsventilen (se fig 1) är igensatt.

Överströmningsventilen sitter monterad i babords garderob. Hålet rensas genom att man lossar skruven och för in en rensnål. OBS synål eller liknande är för grov. Kontrollera efteråt med såpvatten att det inte läcker gasol vid skruven.

2. Tändsäkringen fungerar inte (se fig 2). Ett enkelt sätt att kontrollera tändsäkringen är att montera bort känselkroppen från pannan och värma känselkroppen med en tändsticka. Efter det att tändstickan har slocknat kan man efter ca 5-10 sek höra ett svagt klickljud från tändsäkringen. I så fall fungerar den.

Tändsäkringen består av en elektromagnet, som får sin ström från känselkroppen. I känselkroppen finns en lödförbindning mellan två metaller - s k kallt lödställe. När lödförbindningen blir varm bildas en elektrisk ström, som lyfter elektromagneten och släpper fram gasolen. När magneten inte får någon ström faller den ner och då hörs klickljudet.

Är tändsäkringen hel och pannan bara brinner när knappen på tändsäkringen hålls intryckt kan felet vara att en av brännarna i pannan inte tänds. Pannan har två brännare, den ena syns i inspektionshålet, den andra sitter under tändsäkringens känselkropp och håller den varm.

Vill man inspektera brännarna (se fig3) måste man demontera lämpliga delar av tränredningen och haka av aluminiumskärmen. När detta är gjort lossar man gasolledning och tändsäkring. Fronten på pannan kan då lossas med de fyra mejselskruvarna (enligt fabrikanten)

Jag fick endast bort en, de övriga gick av, men är man försiktig och förborrar kan man borra bort skruvarna och borra vidare genom pannans bakstycke och sedan sätta in genomgående bultar. När man sedan möterar fast fronten igen bör man lägga in nytt asbestsnöre. Det går bra om man blöter asbestsnöret lagom mycket. Då pannan är hopskruvad och gasledningarna är kontrollerade med såpvatten och man försöker starta pannan går det inte så bra beroende på att det finns fukt kvar efter asbestgarnet, men efter några försök går det bättre.

Vega nr 612.

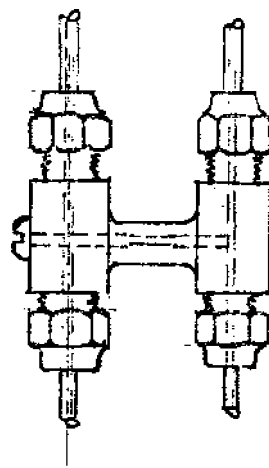


Fig 1.

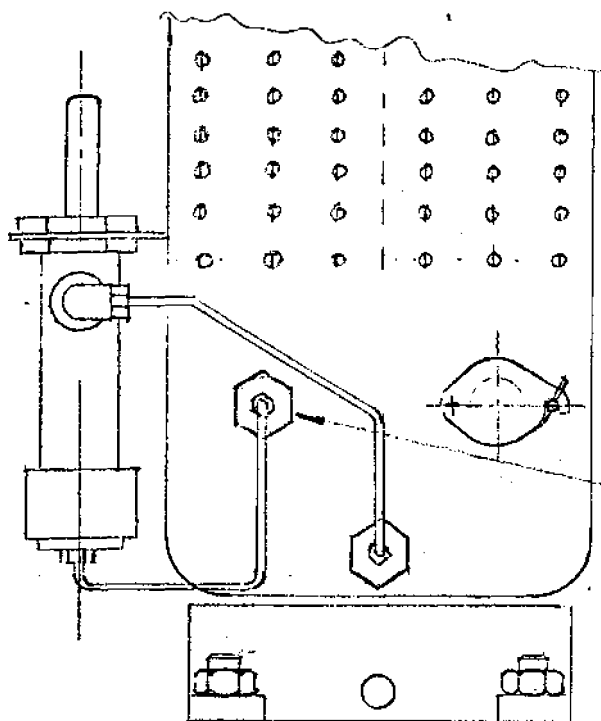


Fig 3.

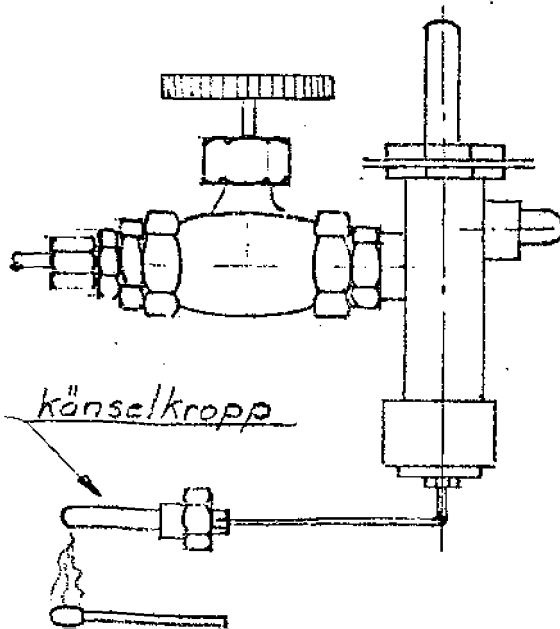
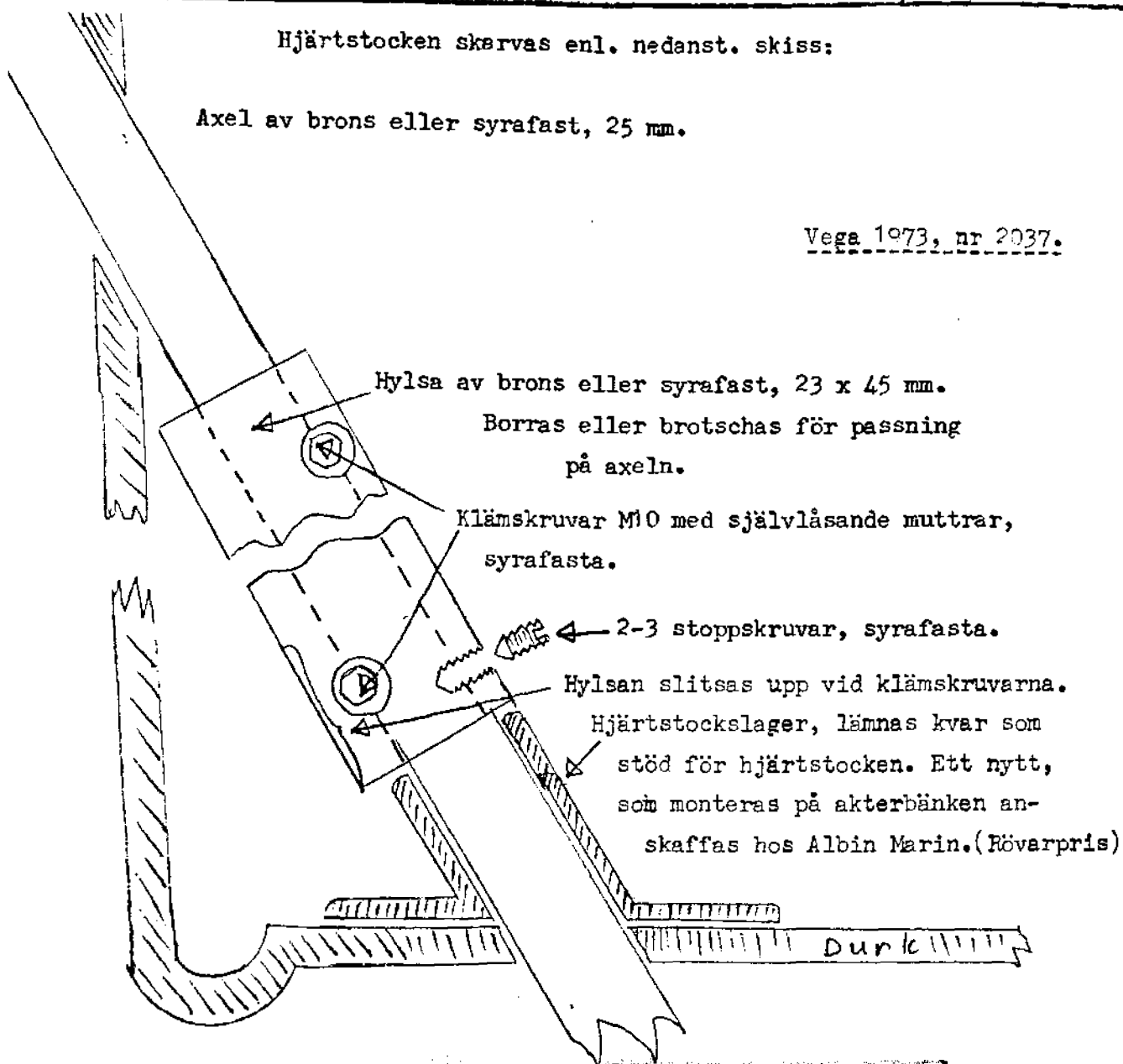


Fig 2.

Hjärtstocken skärvas enl. nedanst. skiss:

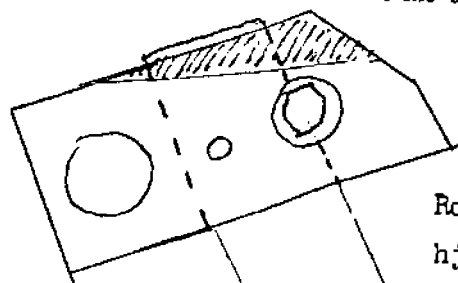
Axel av brons eller syrafast, 25 mm.

Vega 1973, nr 2037.

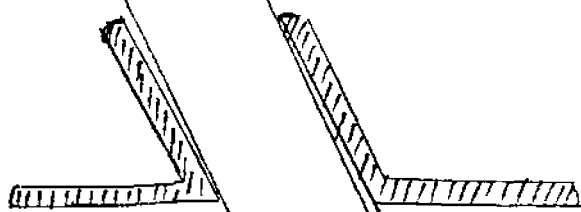


5" 1/2" L. klämskruvar Rorkulten avkortad 10 cm.

Genom att slipa bort gods här på rorkultens klämstycke, kan man anpassa rorkultens lutning.



Rorkultens höjd över akterbänken bestäms av längden på hjärtstocks förlängningen och tillpassning av underlägg under hjärtstockslagret.

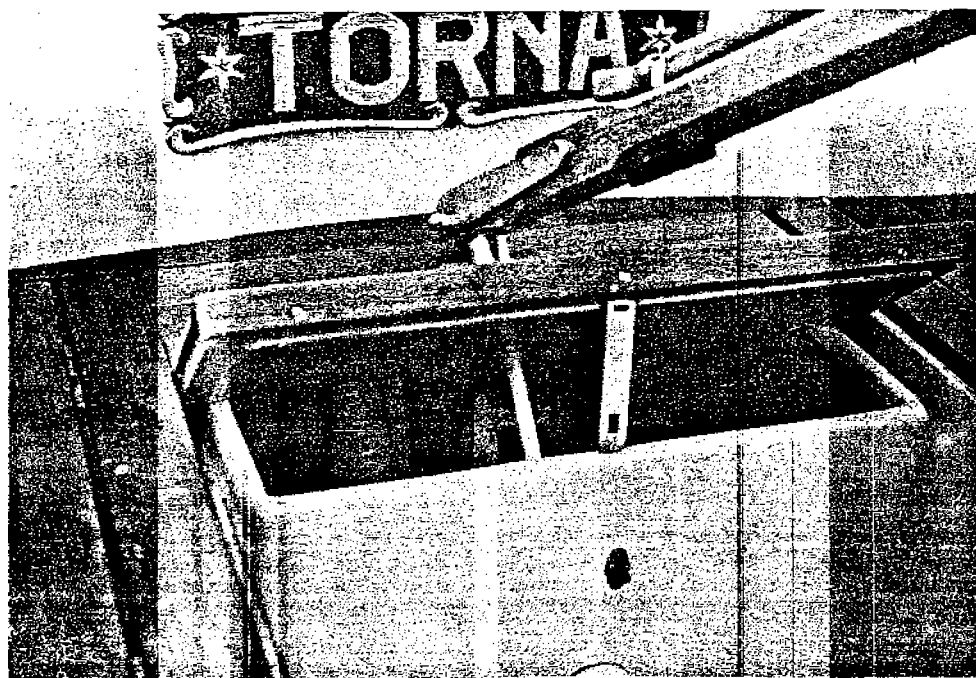


Akterluckan delas ungefär på mitten längs efter och gångjärnet flyttas hit



Den fasta halvan av akterluckan skruvas mot lucköppningens fals med genomgående skruvar o. muttrar.

En roderhackbräda kan fällbart monteras på den öppningsbara delen av akterluckan.



Den erhållna halva öppningen i akterbänken räcker för inspektion av avgas systemet och för stuvning av lämpligt gods.

Skotbänken tillverkas av 10mm plywood, inklädd med 5mm glasfiberlaminat.

Hjärtstocksskarven täckt av rostfri plåtskålla, tillverkad av locket till kasserad tvättmaskin.

Tvärsnitt av sittbrunnens styrbordssida sett för ifrån.

Nitar.

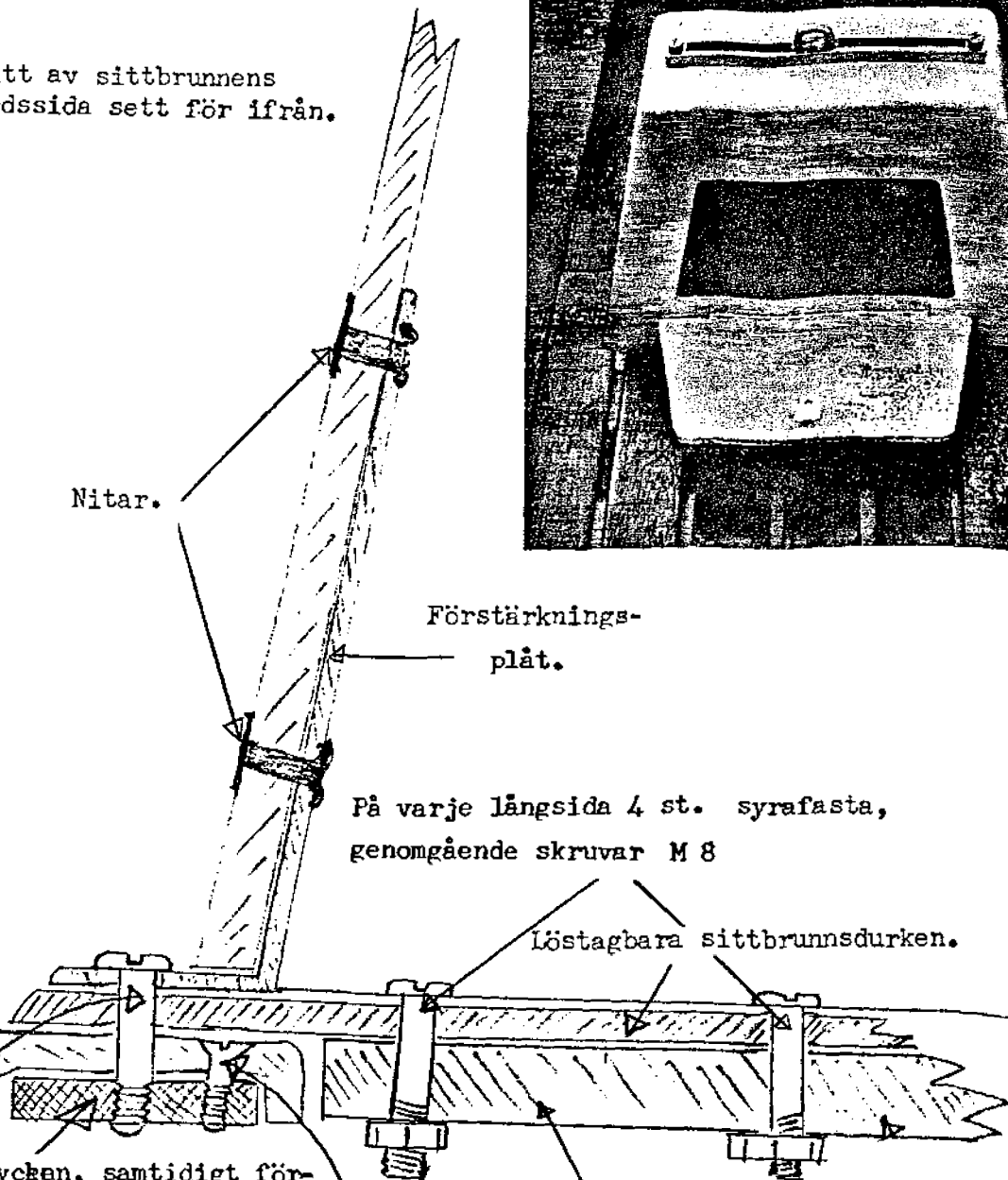
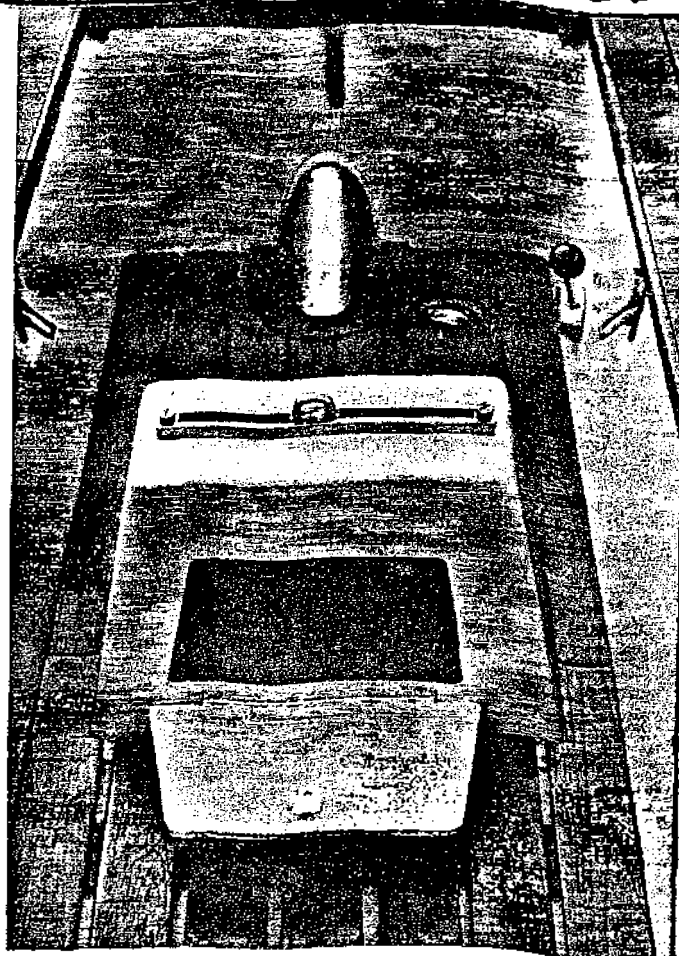
Förstärknings-
plåt.

På varje långsida 4 st. syrafasta,
genomgående skruvar M 8

Löstagbara sittbrunnsturken.

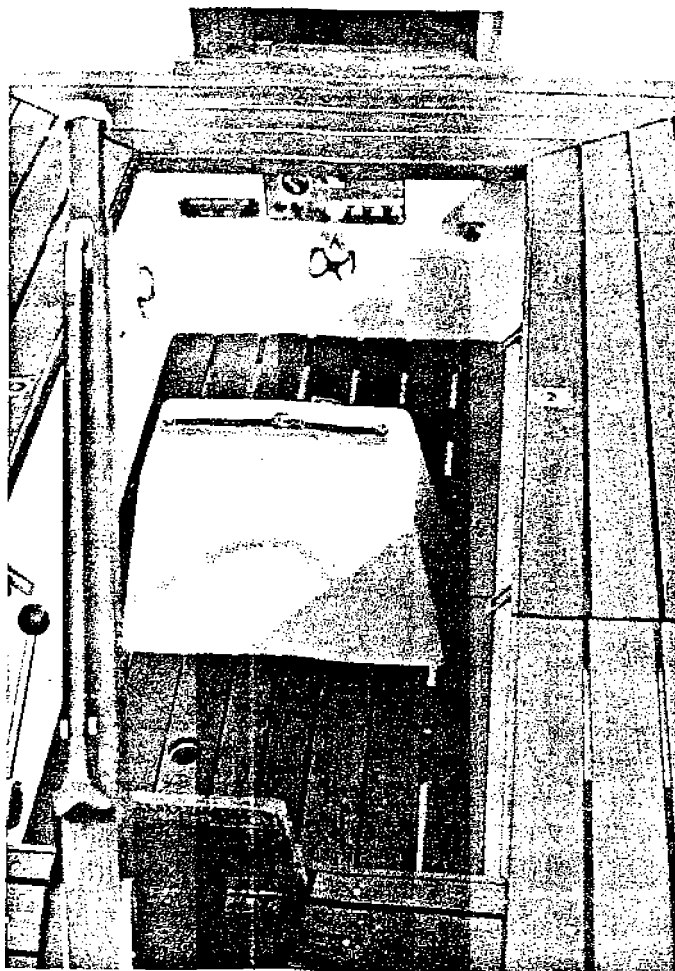
Gängstycken, samtidigt förstärkning för sittbrunnensfläns. 5-8 mm tjock mässing, syrafast eller brons. Fixeras för gott med en M6, FFS-skalle i varje ände. Borras o. gängas för 3 st M8 bultar i varje pulpetgavel.

Förstärkning av hårt trä för bultar i pulpetens långsidor.

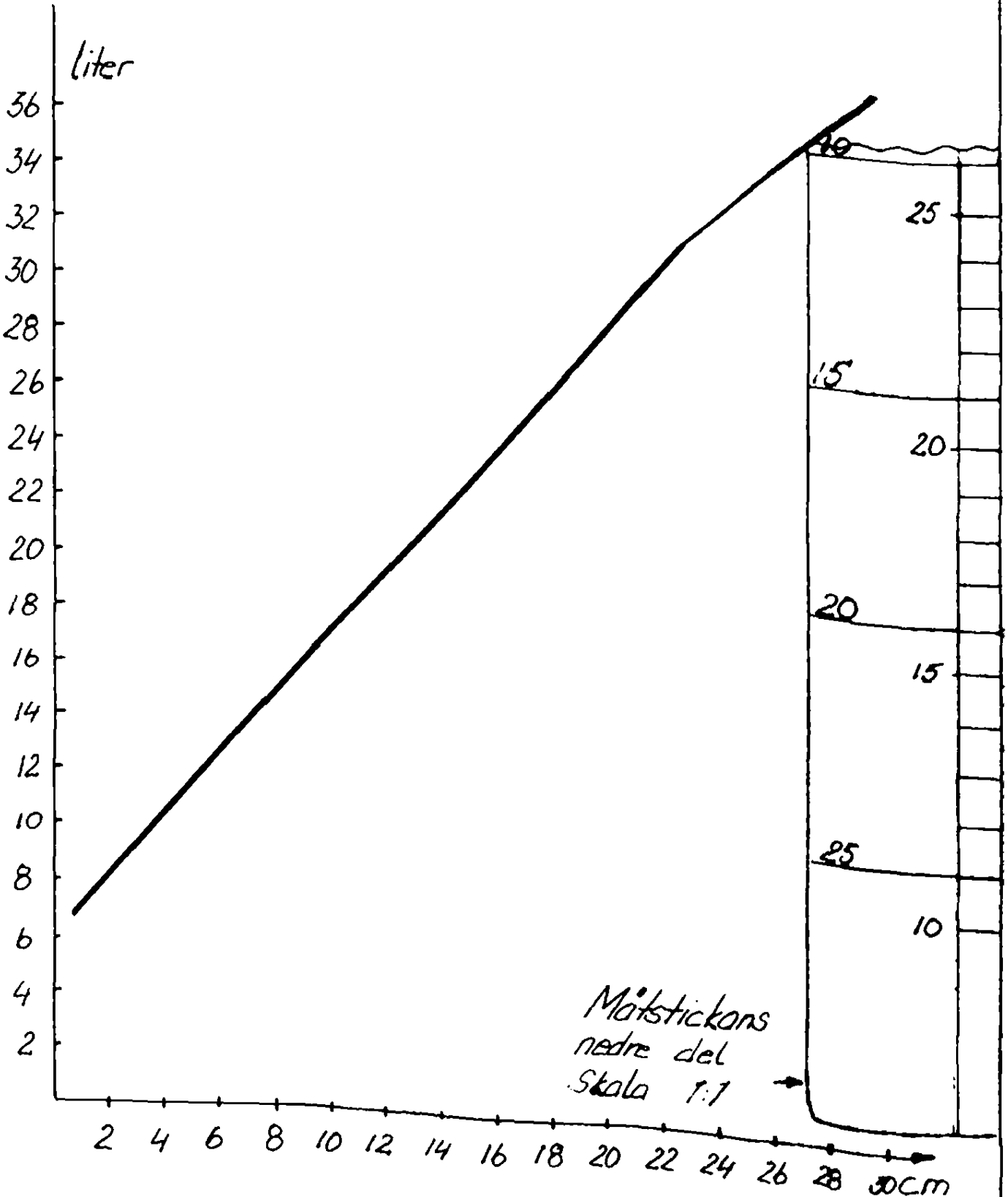


Skotpulpeten tillverkas av 10-12 mm marinplywood. På insidan gavlarna nitas eller skruvas förstärknings- o. fästplåtar av brons eller mässing, 2-4mm tjock. Går fint att använda bromsbandsnit för lastbilar. Förstärks på utsidan med 3-5 mm glasfiberplast. Genom att ta upp en öppning med en lucka in mot ruffen får man ett behändigt utrymme för t.ex. livlinor.

En bit av ordinarie storskotskenan kapas och monteras uppe på pulpeten. Genom att montera den i båten enl. blad 3 kan man fortfarande montera ur den löstagbara sittbrunnsturken för arbeten i motorutrymmet. Man kan placera pulpeten valfritt i längdled inom vissa gränser i sittbrunnen med hänsyn tagen till rorkultens frigång, hålen för bordsbenen, utrymme vid fockskotning, hinderfri passage genom ruffluckan osv.



Gäller Vektor med dieselmotor
och tanken placerad i kölsvin.



LÄTTMONTERAT REGNSKYDD

Alla har väl försökt ta av sig ett blött regnställ utan att bliota ner i salongen. Man står hukad i en ugerlig ställning under en sprayhood med ena stöveln på trappan.

En enkel lösning (som många redan har) är 3 meter kapellduk med 1,2 m bredd. Är oca mått - ta egna mått. Garna smidig duk. Slå i 3 öljetter på vardera kortsidan, knop fast tunna linor i varje öljett.

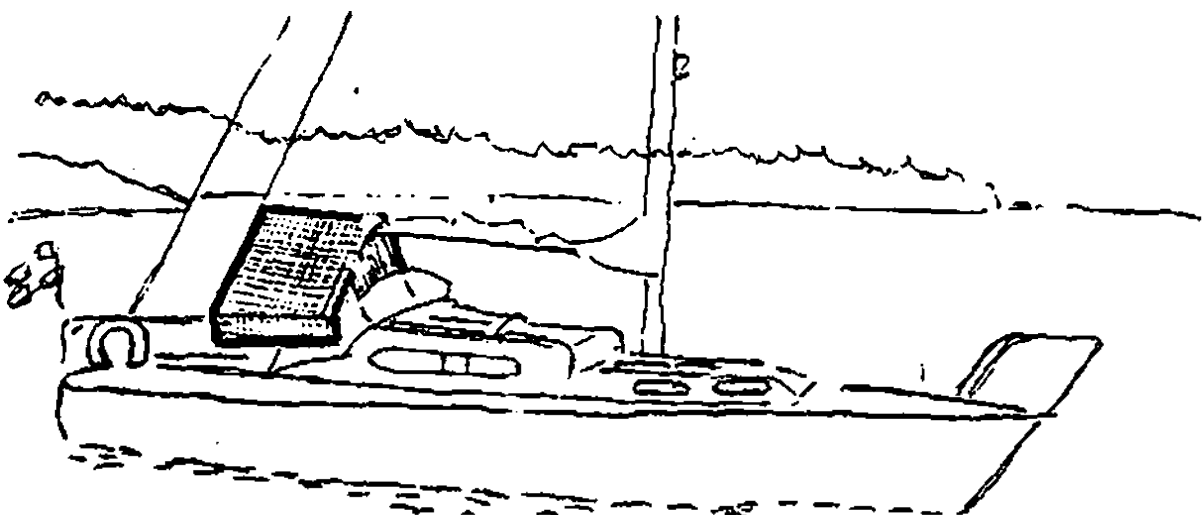
Regnskyddet läggs över bommen, sträcks i det övre man-
tåget och knopas fast i det undre.

Och vips! På några minuter har du ett tak att klla av dig under. Regnställen hänger du nå tork under taket.

Det fungerar också som hyggligt skydd om du vill sitta kvar i sittbrunnen när regnet kommer.

Vitsen är det går mycket fort att sätta upp detta regn-
skydd. Till skillnad från mer sofistikerade bomtält,
som dessutom ger en inständ sittbrunn med dålig utsikt.

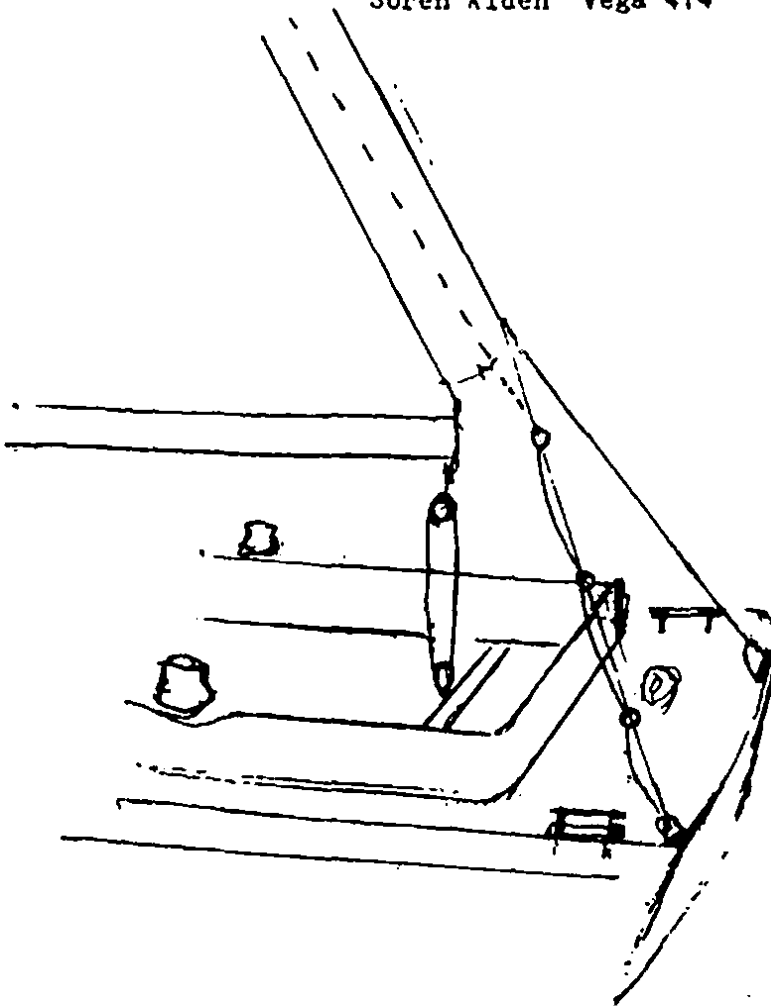
Ingvar Erikson, Vega 2627



OSTKUSTENS VEGA KLUBB	<i>Upphängning av dirken.</i>	<u>TEKNISKA TIPS</u> <i>Nr 80</i>
------------------------------------	-------------------------------	--------------------------------------

Jag har alltså trätt på plastringar på ena benet i hanfoten. Sedan har jag tagit en lagom lång gummilina och knopat fast dels i fästet för hanfoten dels i varje platsring. I den övre ändänd nå gummilinan har jag gjort en ögla. När seglet hissats tar jag tag i denna gummilina och för upp ögla till bommocken, varvid linan spänns, hakar av dirken från bommen och hakar på dirken på gummilinan. På det här sättet slipper jag kuta fram till masten för att fästa dirken eller för att reglera dess spänning.

Sören Aldén Vega 474



på undersidan av klossarna markerades och hålen förborrades att passa skruvarna. Skruvhålen genom skenan borrades också. Före fastskruvningen monterades skotvagnen och ändstopp på skenan, skruvhålens mynningar i rufftaket fylldes med silikongummi och klossarnas samt teakkilens undersidor beströks med silikongummi. Silikongummits uppgift är att täta mot vatteninträning. Efter fastskruvningen monterades block i ledvagn och i skothals med schackel. Skotlinan, 8 mm, går tre gånger mellan blocken och därefter via ett block i stäven till sitthrunnen. Dragkraften i skotet blir därigenom en tredjedel av seglets dragkraft och kraften på skotvagnen blir mindre och mer uppåtriktad än om skotet varit enkelt mellan segel och skotvagn. Vidare kommer skotkraftens komponent utåt på skotvagnen att vara större än komponenten inåt av enkelskotet mot stäven, varför skotvagnen alltid befinner sig i ytterändan av skotskenan. Slacket hos skotet vid stagvändningar är obetydligt men underlättar skotvagnens rörelse.

Genom att focken vid kryss håller sig innanför mantåget blir skotvinkeln mindre än för de reguljära förseglen. Man kan hålla högre mot vinden. Emellertid ansåg segelmakaren att storseglet hade för stor buk för den mindre skotvinkeln och den högre höjden, varför Cunninghambål insattes i mastlik och ett liknande i akterliket ovanför storseglets skothorn. Genom att vid kryss och vid god till frik vind ansätta dessa via nya små block på bommen kunde storseglet planas.

Erfarenheten har varit överraskande god. Jag seglade i somras med en god vän i Shipman - van tävlingssegelare - en sträcka av 18 M i vind 5 - 7 m/s, huvudsakligen kryss och halv vind. Endast 30 m skilde båtarne vid målet. Jag och min hustru hade det bekvämt. Någon gång emellanåt drog jag in celljerna på skotet utan större kraft, medan vännen och hans hustru i Shipman arbetade ihärdigt med sin genua vid varje slag. I lätt vind och vid längre sträckor av slör och läns använder jag dock genuan. Anmärkning: De som är kappseglingssintresserade bör tänka på att detta segel utgör ett avsteg från entypsregeln för Vega. Lattlängden och skotpunktens läge är inte tillåtna vid de kappseglingar som seglas enligt Vegans entypsklass.

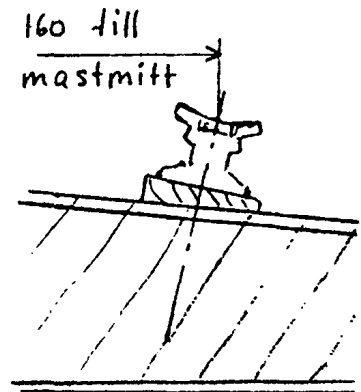
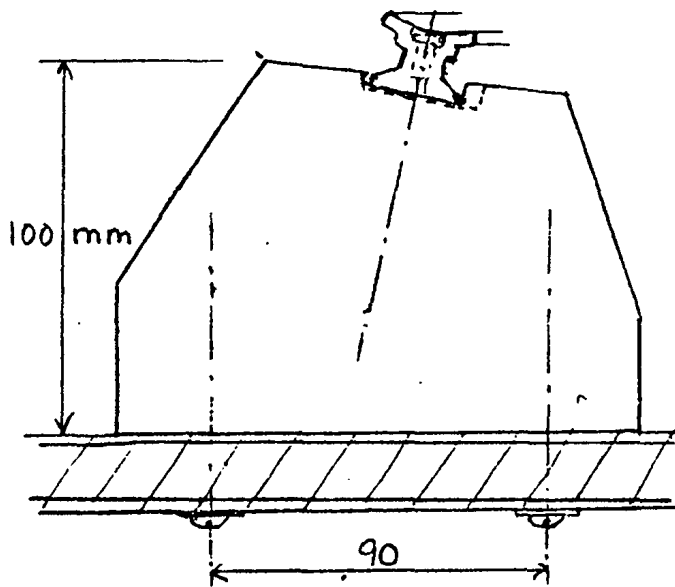
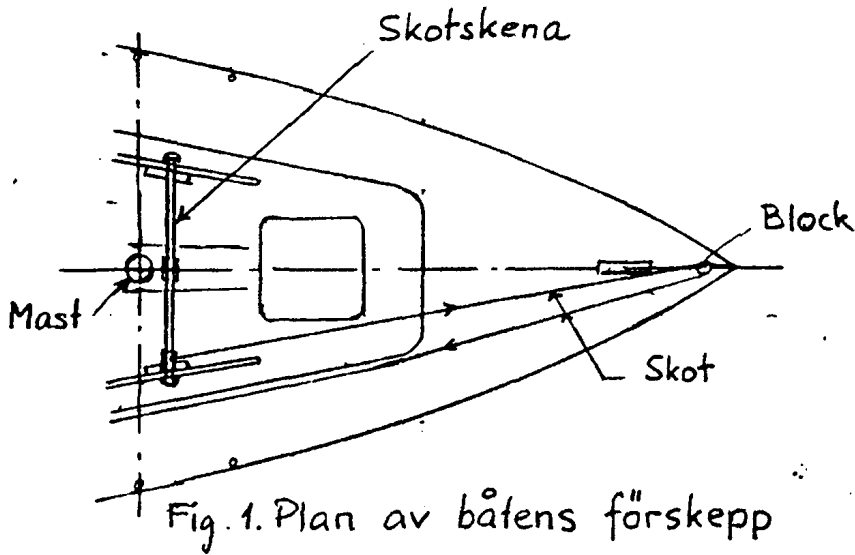


Fig. 3. MITTFÄSTE

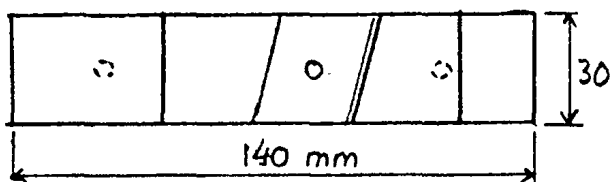


Fig. 2. STYRBORDS TEAKKLOSS

OSTKUSTENS VEGA. KLUBB	SJÄLVSKOTANDE FOCK MED RAK SKENA	TEKNISKA TIPS NR 81 Sid 1 (3)
-------------------------------------	----------------------------------	-------------------------------------

Våren 1981 bestämde jag mig för att skaffa en självskotande fock till min Vega. Med åren vill man ju ha det mer bekvämt och min lust att slita med genuaskotet i hård vind hade avtagit. Mina erfarenheter av denna fock är så goda att jag gärna vill delge andra Vega-seglare dem.

En fock med tre ca 40 cm långa lattor beställdes. Den övre lattan var mycket mjuk. Måtten var förlik 920 cm, akterlik 845 cm och underlik 272 cm, ytan 11 kvm. Skothornet bestod av en lättmetallplatta med fem skothål längs underliket. Focken fästes i stäven med schackel och kort tamp, vars längd avpassas så att skothornet kan svänga i sidled över mantåget. Underlikets längd var sådan att focken svänger ut framför främre undervant.

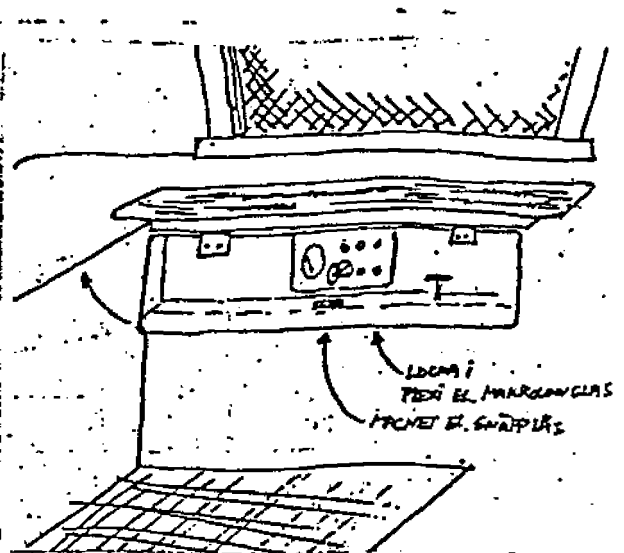
Skotskenan av lättmetall X-profil är rak och har standardlängden 120 cm. Skotvagnen är försedd med kullager. Längden kan också vara 125 cm och skotvagnen utan kullager eftersom skotet slaknar vid stagvändningar. Ändarna är försedda med gummistopp. Skotekenan är något lutad i sidled så att draget blir någorlunda symmetriskt på vagnens hjul. Skotskenan är fäst på rufftaket med mittlinjen ca 16 cm framför mastens mitt (Fig. 1), dels med långa, rostfria skruvar i teakklossar innanför vardera handlisten (Fig. 2) och dels med ett par rostfria skruvar genom ett kilformat mellanlägg av teak ned i träfyllda, långsgående rufftakebalken framför masten (Fig. 3). Teakklossarna upp- tar den framåt-/uppåtriktade kraften från skotet, medan skruvarna framför masten upp- tar sidokraften. Teakklossarna skruvas fast med vardera två långa rostfria skruvar (med bricka) inifrån ruffen genom rufftaket. Före den slutgiltiga monteringen uppställdes klossar och skena på plats och lägena på rufftaket markerades med blyertslinjer och likaså det erforderliga urtaget ovanpå klossarna för den sned- ställda skenan. Skruvhålens exakta läge och riktning bestämdes också. Med stämjärn höggs urtagen för skenan ut i klossarna. Efter en sista kontroll och finjustering av de exakta lägena genom uppställning på rufftaket borrades hålen för skruvarna genom rufftaket under klos- sarna och ett stycke in i träfyllningen i mittbalken. Borrhålens läge

82 SKYDD FÖR STARTNYCKEL
83 INREDNING AV GARDEROB
84 ÄNDRING AV RYGGSTÖD

NR 82, 83, 84

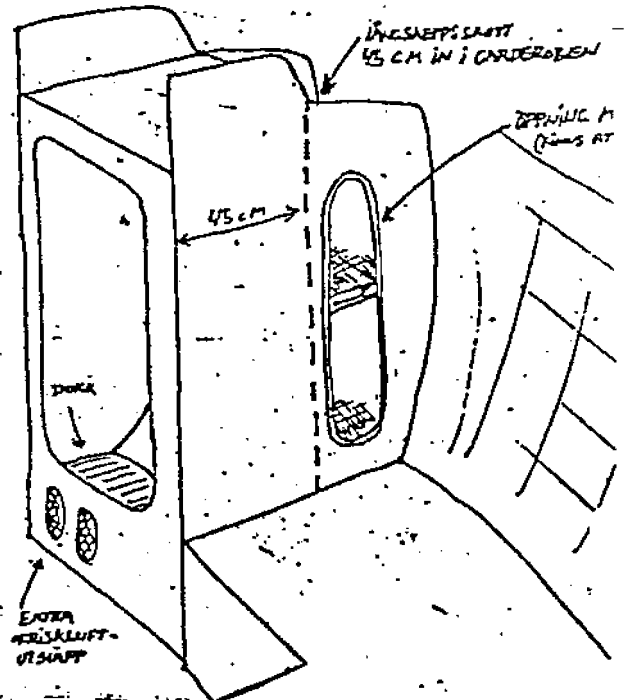
82

För att skydda startnyckel och strömbrytare mot små barn och stora fötter (det är lätt att i misshugg slinta och trampa av startnyckeln!) har vi monterat en makrolonskiva i gångjärn på teaklisten över instrumentbrädan (se skiss). Makronon är en skottsäker polykarbonatplast. Det räcker med 3 mm tjocklek och håller för all åverkan.



83

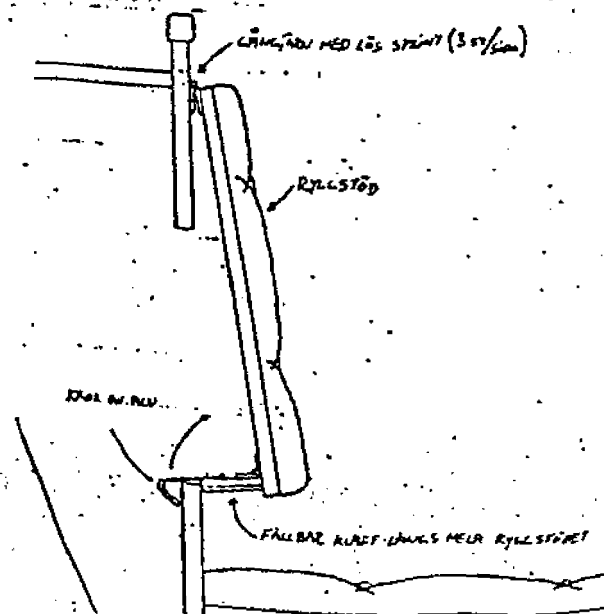
Vår garderob blev nästan dubbelt så stor efter att vi monterat ett långskeppskott 45 cm in från garderobsöppningen (en galgbredd) samt från förpiken sågat ut en öppning i skottet och försett detta utrymme, som annars är svåråtkomligt med hyllor. Garderobsstängens vände vi långskepps så nu kan man komma åt sina kläder utan 'djupdykning'. En durk lades också i botten på garderoben och ett extra ventilationsgaller för friskluft monterades bredvid värmarens utlopp (se skissen).



84

Ryggstöden i vegan är rätt obekväma i vinkel och sittdjup så vi har byggt om enligt skissen.

Ryggstöden och klaffen tillverkades av plyvodd 12 mm och kroken av plattjärn i 4 x 16 mm aluminium. Den krokas fast ryggstödet i mittfacket så det sitter kvar vid krängning. När man öppnar ryggstödet sticker man in handen under det och trycker uppåt så kroken lossnar. När man släpper ner klaffen så hakar kroken automatiskt i. På natten kan man antingen fälla upp klaffen och låta ryggstödet hänga rakt ned eller fälla upp det fullt och haka i en tamp från undersidan av skarndäck till nämnda krok.



Har du en Wallas eller Eberspächer under akterdäck på din Vega?

Närmare 70% av värmen kan försvinna till kråkorna på väg till ventilerna i ruff och skans om slangarna är oisolerade, färdiga isolerstrumpor finns att köpa för ca 60:-/m, det går åt ca 12 m i en Vega! Dyrt. Gör strumporna själv!

Köp 45 mm gullfiber, s k "gör det själv-isolering", ligger på rullar om 9 m², och 3-4 m 0,20 mm tjock byggfolie av åldringsbeständig kvalitet, bredd 2,7 m. Detta finns hos Byggvaruhuset.

Har du nu 90 mm grova värmeslangar, så skär du folien i 60 cm breda remsor, och längder om ca 1,35 m. Vik remsorna dubbla, så du får 30 cm breda "strumpor", som du syr ihop 5 cm från kanten, på vanlig symaskin med långa rakstyggn och stark tråd. Vänd ut och in på det hela, nu har du en 1,35 m lång strumpa, eller slang, med 16 cm diameter. Skär nu gullfibern i 1,35 m längder och 45 cm bredder, vik ihop till en smal "korv" och stoppa in i strumpan. Trä detta över värmeslangarna och tejpa skarvarna. KLART och VARMT!

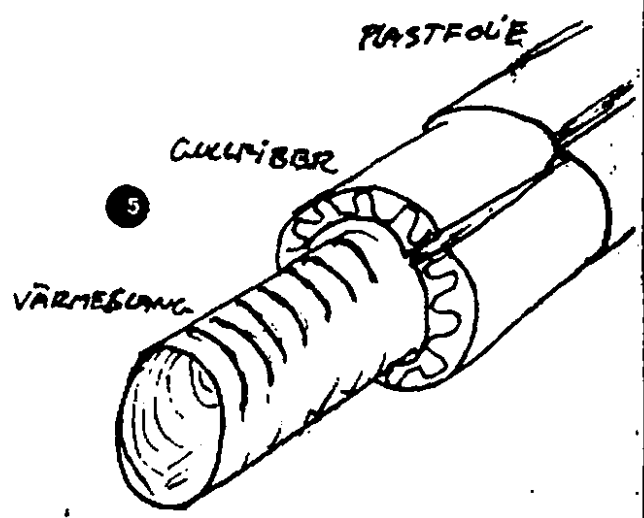
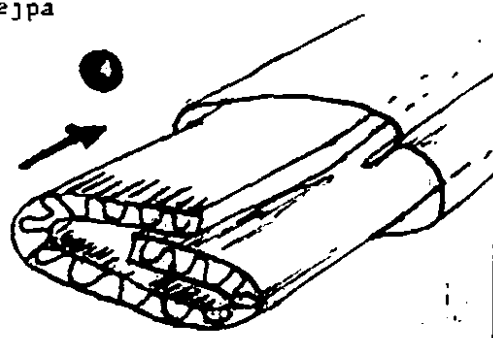
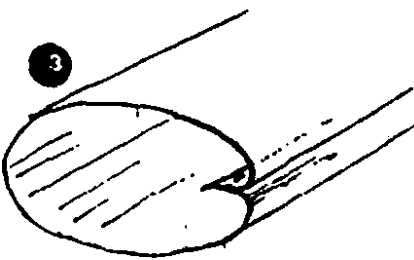
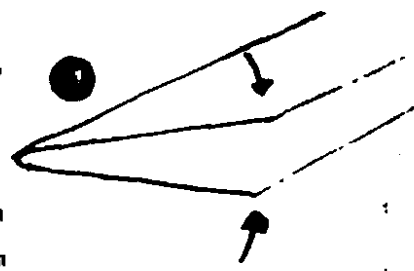
KOSTNADER:

1 rulle gullfiber	120:-
3 m folie à 14 kr/m	42:-
<u>12 m strumpa</u>	<u>162:-</u>

Färdig strumpa från Watski

60kr/m 12 m	720:-
-------------	-------

Bengt och Annika Norling
i Vega 2809 Anfotera



86. KABLAR I MAST

Om du iriteras av kablar som slår i masten, så kan du eliminera detta på ett ganska enkelt och billigt sätt.

Skaffa 10 - 15 st kabelband, (buntband) det är plastband som man använder att bunta ihop flera kablar med, finns i bla. bil-tillbehörsbutiker.

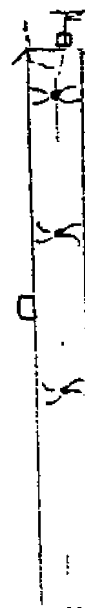
Spänn 3-4 st kabelband med 2 - 3 m mellanrum på kablarna, klipp ej av den lösa ändan på kabelbandet den skall sedan spänna mot insidan på masten och hindra kablarna från att kunna pendla i masten.

Om du skall göra detta så glöm ej fästa ett snöre i kablarna innan du drar ur dem ur masten, det underlättar sedan när du skall dra i kablarna igen.

OBS: Du får ej använda skumgummi eller liknande som isolation i masten, då förstör du den fina ventilation som finns i Vega, masten fungerar ju som skorsten eller (ventilationsrör.)

Lycka till.

Vega 2656

87. HALSKYDD

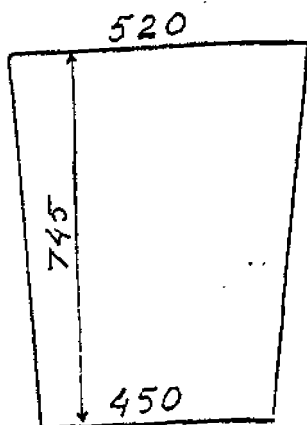
Ett litet tips till er som vill äta eller dricka under gång, men som tycker att det är besvärligt med koppar och glas som inte står stilla.

Vi har med framgång använt finmaskigt halkskydd (som används under mattor) som vi klippt till i lämpliga storlekar för att kunna användas både på bordet och i sittbrunn.

Man tror knappast sina ögon när koppen står kvar trots att båten lutar 20 - 25 grader.

Vega 2656

88.



Om du tycker det blir mörkt i ruffen eller får dålig kontakt med naturen utanför när du sätter luckor eller kapell för rufföppningen.

Då kan du tillverka en skiva i plexiglas som passar i luckspåret, kolla först att skissens mått stämmer på din båt.

Vill du inte ha en så stor skiva så kan du ersätta en lucka med plexiglas. Tjockleken på skivan bör vara ca 2-3 mm eller tjockare.

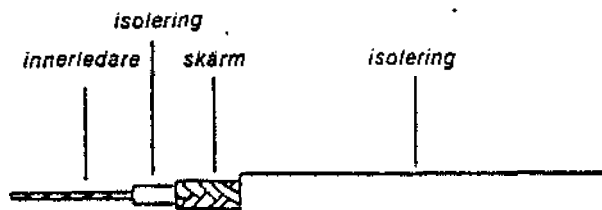
89.

Så skarvar du

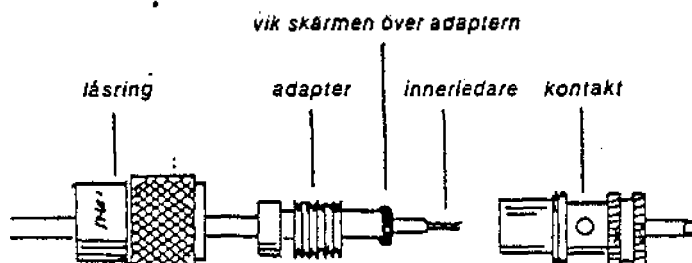
Häckantennor till PR-stationer levereras för det mesta med en lagom lång matarkabel. VHF-antennor har vanligen för kort kabel, särskilt om man tänker placera dem i masttoppen, där man får bäst räckvidd.

All skarvning av antennkabel ska göras med PL259-kontakter och passande skarvhylsa. Skarvning med sockerbitar är absolut oförsvarligt.

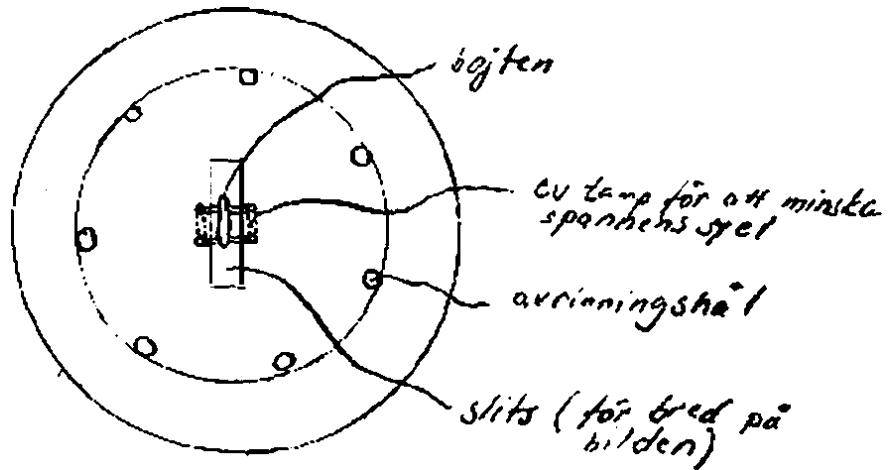
Antennkabel för PR-bruk ska vara märkt RG 58. Till VHF används RG 58 U, evt RG 8 X.



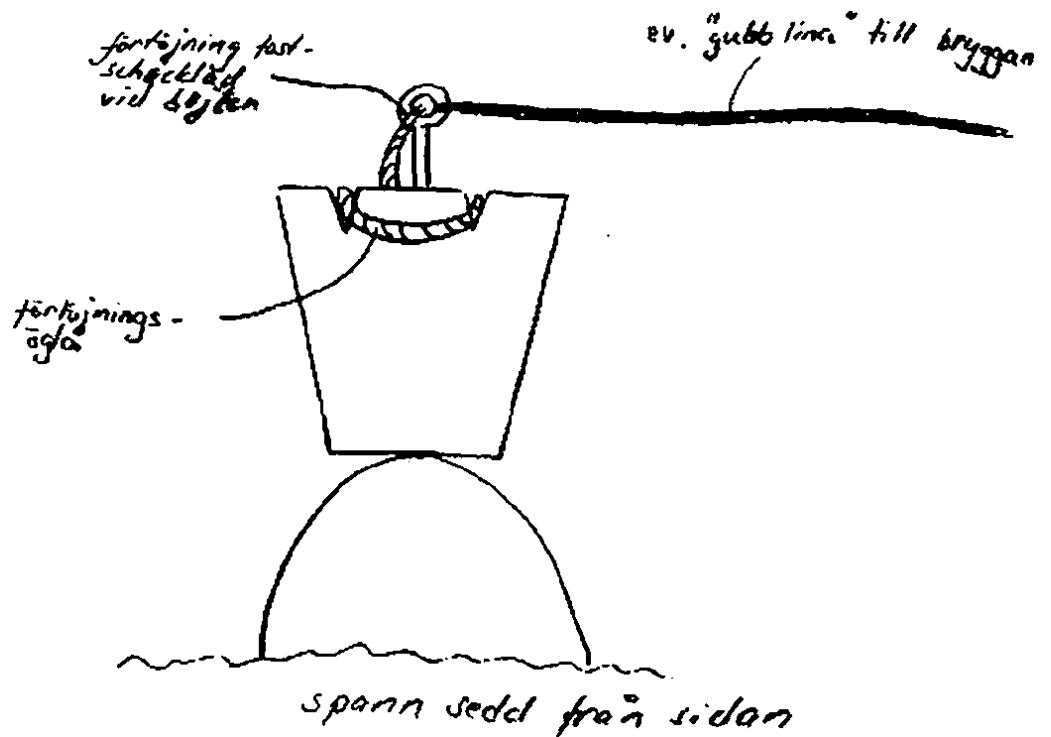
Figuren visar hur du skalar av änden på en kabel.



Så här löder du en PL-kontakt på antennkabeln. Träd låsringsen på kabeln. Träd adaptern över den förberedda änden. Vik skärmen tillbaka över adaptern. Förlöd innerledaren. Skruva adaptern i kontakten, så att innerledaren kommer ut i kontaktspetsen. Skruva åt adaptern. Löd fast innerledaren i kontaktspetsen.



Spann sedd ovanifrån



Jaan Karsna
Vega 2809

Akterförtöjning vid boj

En del har kanske liksom jag problem när de skall angöra hemmabryggan ensamma. Då kan detta tips vara till hjälp. Tipset är inte mitt eget men jag har förfinat det.

Ofta är det svårt att kroka bojen vid angöringen. Då kan det vara bra att ha akterförtöjningarna permanent schacklade vid bojen. För att de inte skall behöva ligga i vattnet så träs en spann över bojtenen. I botten på spannen tas hål upp för tenen och längs sidan hål för avrinning. Eventuellt tas även fyra hål upp så att en tamp kan dras igenom dessa och runt tenen så att spannen inte döppar ner för långt och förtöjningar ramlar ut. Upptill på spannen skärjs trianglar ut så att öglan på den ena förtöjningen hålls på plats och sticker ut utanför spannen och blir lätt att fånga med båtshaken. Eventuellt kan man fästa en lina mellan bojen och bryggan.

När jag kastar loss så knopar jag fast förtöjningen utan ögla i den andra förtöjningens ögla. Sedan fäster jag öglan i utskärningar på spannen. Skall jag bara ut över dagen och är lat så släpper jag helt enkelt ner förtöjningarna i vattnet så att de blir hängande vertikalt ner från bojen. När jag sedan skall angöra bryggan så struntar jag i akterförtöjningarna och styr in till bryggan, så att jag kan lägga fast fören först. Sedan tar jag hem på linan mellan boj och brygga och med hjälp av båtshaken når jag akterförtöjningarna. Man kan givetvis även ta akterförtöjningarna med båtshaken när man passerar bojen och innan man nått bryggan.

Jaan Karsna
Vega 2809

Stuvning av bord

Här är ett enkelt förslag på hur man skall stuva undan bordet. Man stavar det i fören under brits-madrasserna. Om man tar undan det lösa locket över stuvningsutrymmet under madrasserna så passar bordets fästen precis in, så att det ena fästet sticker in i detta stuvningsutrymme och det andra fästet sticker in i hålet som är upptaget i britsunderlaget ovanför vattentanken, där inspektions- och rengöringsloket på tanken sitter. På detta sätt har man kunna stuva undan bordet utan att göra några som helst ingrepp på inredningen. Bordet få samtidigt tjänstgöra som lucka för stuvningsutrymmet i stället för den borttagna luckan. Kanhända får några ändå ta upp ett hål i luckan och låta den ligga kvar över stuvningsutrymmet, då mitt bord inte är original utan bredare.

Jaar Karsna
Vega 2809

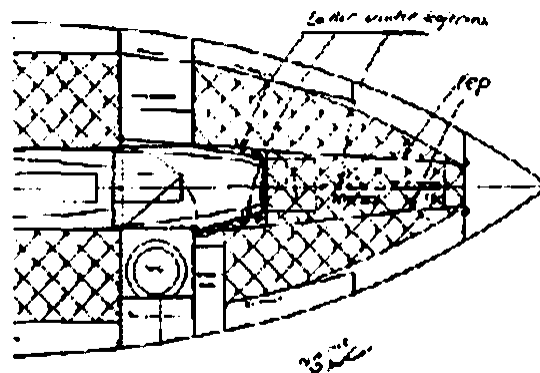
Den främsta anledningen till att vi valde just en VEGA när vi skulle byta upp oss från folkbåten var den rymliga skansen i för-skeppet. Där skulle nämligen vårda 3 barn sova, 2 nästan jämnåriga flickor och en lillebror. Vi fann snart att det var nödvändigt med någon slags "revir-märkning". Dessutom var det bra om de inte ramlade ur kojor eller alltför obehag på varandra om båten skulle råka kränga till litet extra. Vi gjorde nämligen på den tiden gärna litet "långdistans" under vackra nätter med jämn bris, då ju barnen sov och därför inte upplevde distansbegreppet som långtråkig.

Alltnog: först gjorde vi en U-formad koj till mittenplatsen med ett tygstycke som hölls fast längs mitten med en latta som skruvades till kojunderlaget mellan de två dynorna, där dessa möts midskepps. Tygstyckets sidokanter hölls uppe av var sitt rep som gick genom en fäll och föröver fästes i överkanten av det lilla skottet längst fram i förpiken. I denna koj placerades det minsta barnet, som alltså avsiktligt förlades längre föröver än de två andra. Färre tjuvnytt och armstäcklingar.

Den förliga, U-formade, "hängkojen" (den "hangde" egentligen inte; sovytan var på "U-ets" botten) förlängdes akterut med två separata tygstycken, ett på var sida, som fästes med var sin latta, vilken skruvades till kojunderlaget längs insidan (d v s innanför kanten till mittgången och längs kanten på stuvningsutrymmet midskepps). I överkanten på dessa tygstycken fanns en fäll och genom denna trädde fortsättningen av det rep som redan tratts genom mittkojens sidostycke. Akterändan på dessa två rep fästes till kröcker på mastskottet resp toaletttrums-väggen.

När hängkojerna inte behövdes kunde man gömma dem genom att breda ut dem under koldynorna.

Kojerna fungerade inte riktigt som lakojer. Om båten krängde gled lovarlsbarnen ner på "reviret" i lä, men eftersom de stannade innanför sina av tygväggarna markerade områden så fungerade det hela tillräckligt bra. Vi satte upp kojerna även för "horisontella" nätter, för barnen tyckte det var mysigt med ett "eget" litet utrymme, där de fick ha i fred sina favoriter: dockor, nallar, fina träbitar och stenar och andra livets väsentligheter.



VEGA Nr 7
Lars Lemby

Drar man ner fallen till sittbrunnen är det lättare och säkrare att hissa och hala, reva och trimma och man behöver enbart göra något kort besök uppe på däck.

Man börjar med att mäta upp rätt höjd på masten för blocken så att man får dem i höjd med rufftaket. Där kan man fästa blocken i rostfria öglor eller winchplattor, som man kan fästa med kraftig popnit (6mm) eller plåtskruv. Kommer man åt kan man också använda skruv med mutter.

Därefter monterar man brytblocken på rufftaket med sådan vinkel att man får plats med alla linor i balken vid ruffluckan. I denna balk borras ett hål för varje lina. Hålet bör vara ett par mm större än linan.

Winchavlastare och winch monteras på en platta av plywood eller nåtad teak som limmas och skruvas på rufftaket eller med genomgående bultar med rejäla brickor.

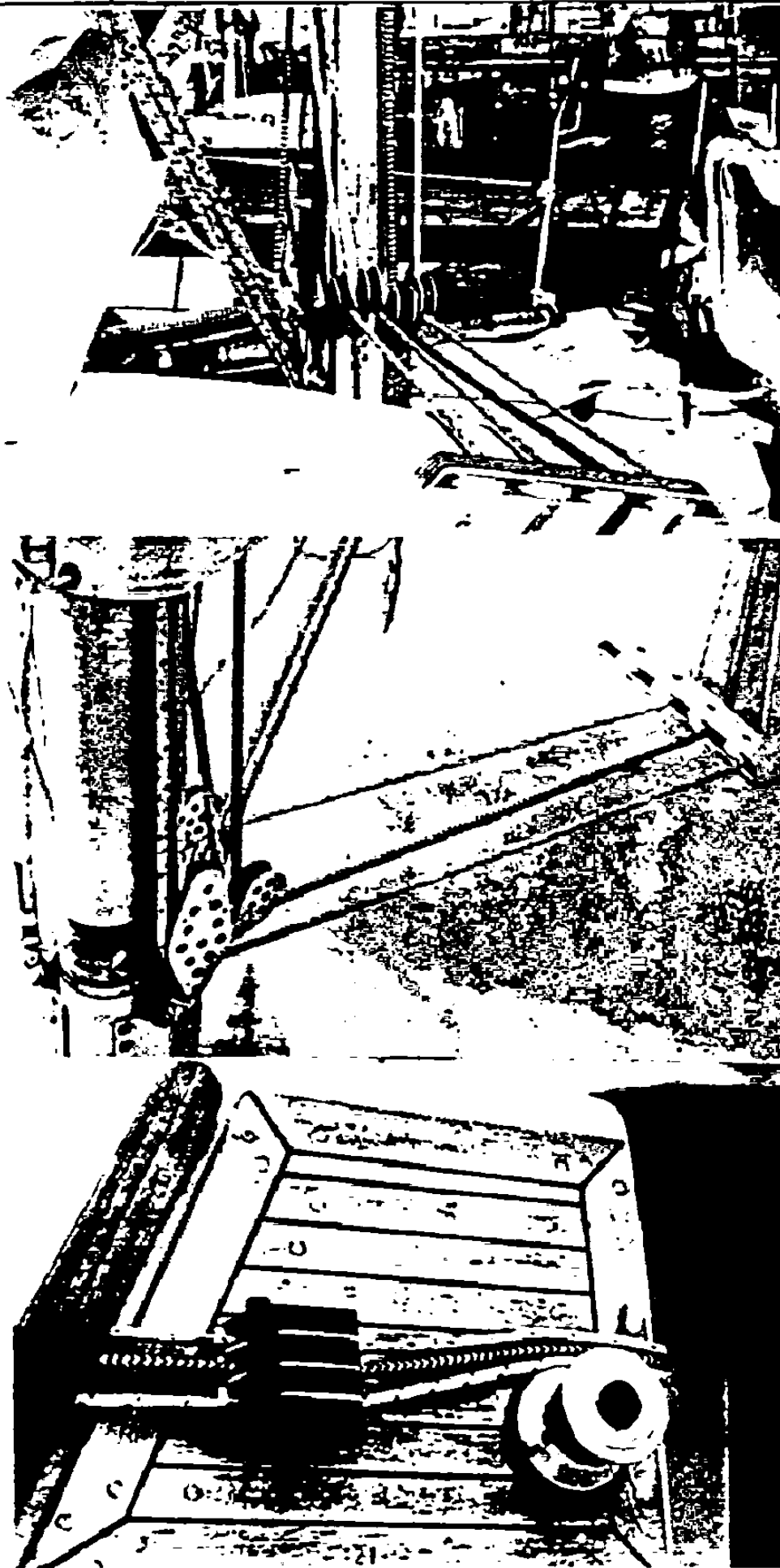
Brytblocken skall också fästas med genomgående bult. Obs ! att de bultar som följer med brytblocken ofta är för korta. Rufftakets tjocklek är ca 28 mm. Har man många linor kan det bli något snedrag till avlastare men det saknar betydelse.

Vega 495 Sea-Wind II

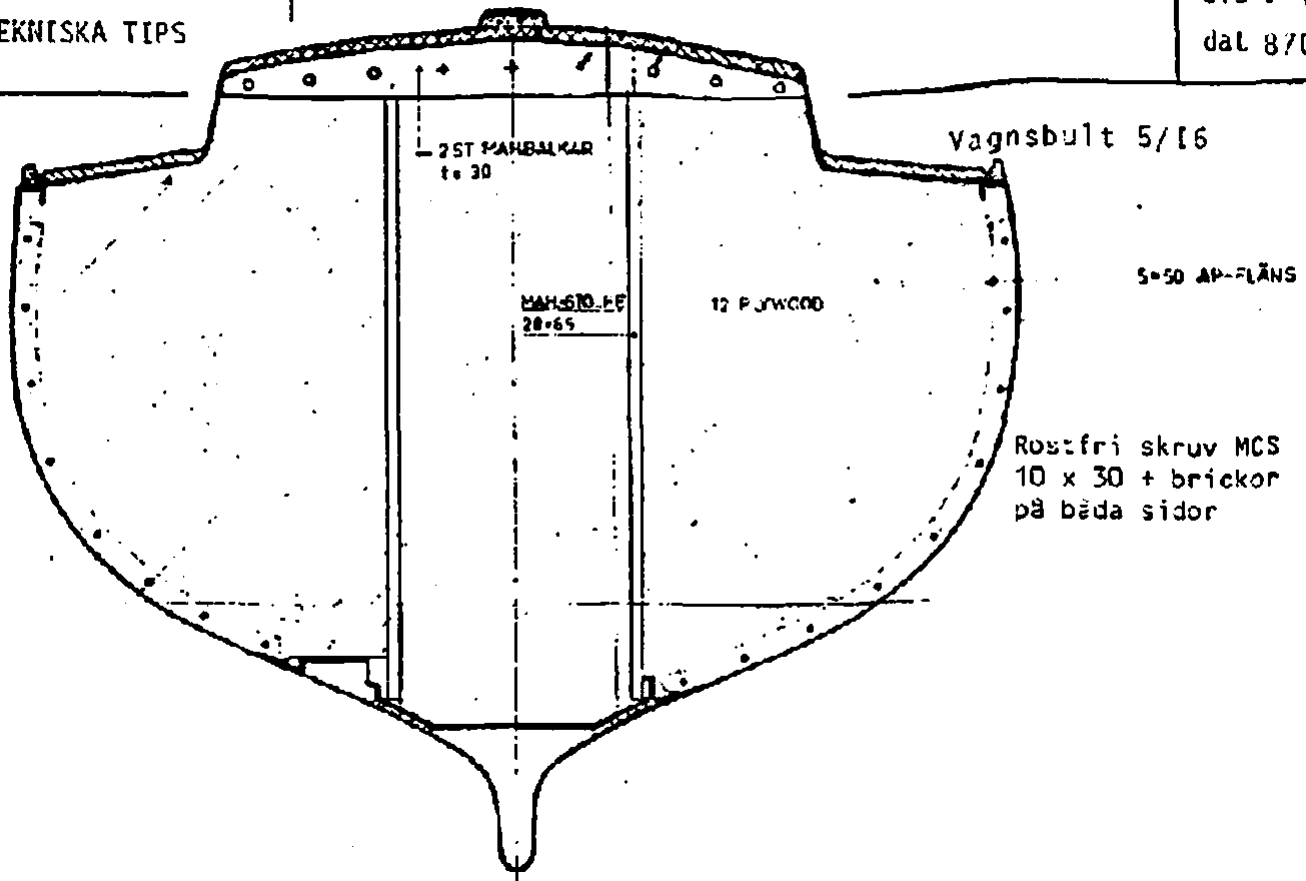
Krister Nylund tel. 0764-23696

PS delarna kan köpas av Henry Gustafsson Vega Marin AB

NERDRAGNA FALL forts.



TEKNISKA TIPS



En känd svaghet på Vega är mastbalken. På vissa båtar sjunker däck, riggen slackar och under segling kommer toalettdörren i bekriplig. På dessa båtar måste mastbalken förstärkas innan obotlig skada uppstår på båten.

Många Vegadagare har undrat över varför dörrstolparna ej när ner till dörren och hjälper till att ta upp trycket från masten. Enligt konstruktören ska dessa stolpar ej ta upp masttrycket, utan deras funktion är att styva upp skottet så att det ej buktar. Kraften från masten, som är fördelad som en soltjäder från mastbalkens centrum, ska istället tas upp av skrovsidorna. För att detta ska fungera tillfredsställande måste de bultar som håller skotten mot plastflänsar vara så hårt ådragna att något spel ej kan uppstå mellan skottet och skrovsidorna. Om dessa bultar ej varit tillräckligt ansetta, kan mastbalkens styrka ha påverkats.

Hur förstärker jag mastbalken? Arbetet är i och för sig relativt enkelt, men bör utföras då båten står på land och däck är obelastat.

- 1.) Tag isär mastbalken genom att ta bort den främre balken (mot förpiken). I de fall där vagnsbult finns monteras dessa bort. Skär med en skarp kniv i skarven vid lister/balkar som är limmade till skotten så att faneret på skotten ej skadas. Låt den aktre balken (mot salongen) sitta kvar under arbetet.
- 2.) När den främre balken avlägsnats så att man kan se skottets överkant, lyft upp den kvarvarande balken ock däck med en donkraft, men var noga med att sätta donkraften stunt så att du ej knäcker innerdörren.
- 3.) Knacka försiktigt bort dörrstolparna. I de fall där skottet ej når upp så högt att det ger stöd åt däck, fyll upp utrymmet med plywood och epoxilin. En formsågad 8 mm:s al-skiva monteras med epoxilin och skruv till den kvarvarande mastbalken. Den ev. springa som uppstår mellan skiva och däck fylls med epoxi varefter den inre mastbalken och resterande delar monteras.
- 4.) Drag ihop alltihopa med rostfri vagnsbult. Limma fast dörrstolparna och släp donkraften.

Mastbalkskonstruktionen kan variera på olika Vega. Ovanstående anvisning bör dock kunna brukas för arbetet, på de flesta båtar.

Äldre modeller av MD6A har en plastbricka monterad på mellanhjulet i transmissionen. Mellanhjulet överför kraften från vevaxeln till kamaxeln och insprutningspumpen. Då plastbrickan deformeras eller går sönder lossnar mellanhjulet. Oljetrycket sjunker då dramatiskt och motorn kan i värsta fall haverera om den inte omedelbart stoppas. Att oljetrycket är på väg att försvinna märks i första hand på att oljetrycks-lampen blinkar vid lågt varv. Denna varning får inte ignoreras utan åtgärder måste vidtagas.

De motorer som har denna plastbricka är alla MD6A före motornr. 5495. Plastbrickan monterades dock inte på motorer med nr. 5187 - 5229 och 5249 - 5254. Det går inte att ange vilka årsmodeller av VEGAN som har dessa motorer eftersom motorena inte monterades in i båten i nr. följd.

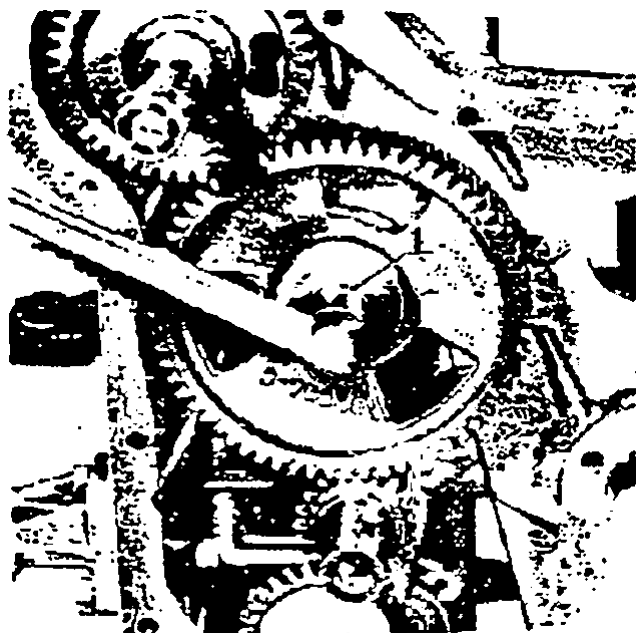
hur byter man då denna förädlade bricka? Mellanhjulet sitter under transmissionskåpan bak till på motorn - alltså i akterkast. Som framgår av bilden måste man ta bort eller skjuta transmissionskåpan bakåt så att man kommer åt med en fast nyckel att lossa den gamla plastbrickan och byta till den nya stål-gummbrikan.

Två alternativ finns för denna åtgärd. Antingen lossar man motorn helt vid motorfästet, reverseringshuset och bränsleledningar och drar fram motorn i ruffen. Då får man bästa åtkomlighet.

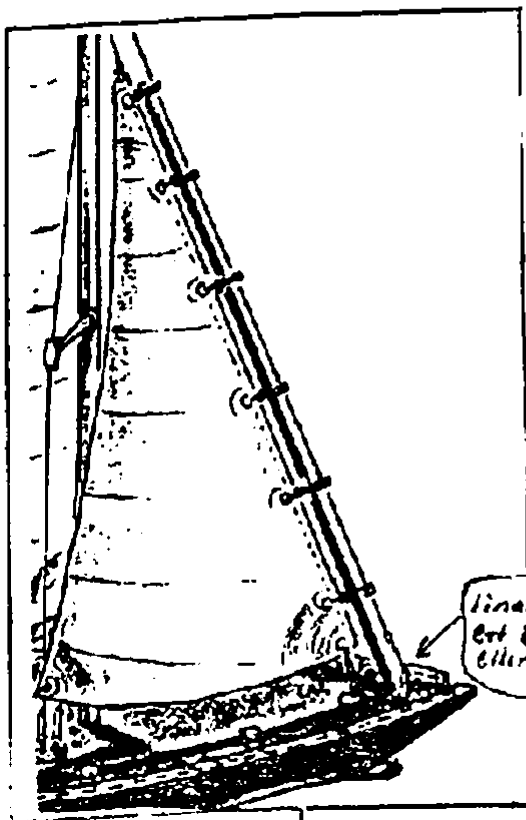
Det går också att lossa transmissionskåpan då motorn sitter på plats på följande sätt: demontera vattenspump, finfiltret, motorpump, roglage till reversering och insprutningspump. Sug ur oljan. Lossa locket innanför vattenspumpen och den runda kåpan som motorpumpen sitter på.

Lossa därefter de bultar som håller transmissionskåpan. Ersätt dessa korta bultar med längre 8-10 cm och använd dessa som styrpinor då kåpan dras bakåt så långt att man precis kommer åt med en nyckel att lossa bulten och byta brickan. Reverseringshus, draghylsa och axel följer med akterut. Använd svärthjulet som mothåll. Byt alla packningar. packningen till transmissionskåpan kan delas upp till för att lättare få på plats. Skarven kan tätas med Penmatex nr2 eller likvärdigt tätningsmedel. Skjut in kåpa och motor. Montera i omvänd ordning.

För jobbet behöver man verkstadshandboken och installationsanvisning som kan köpas genom Vegaklubben.



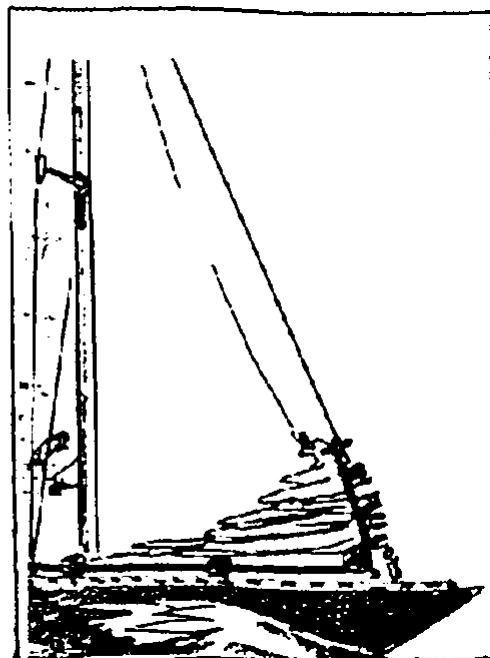
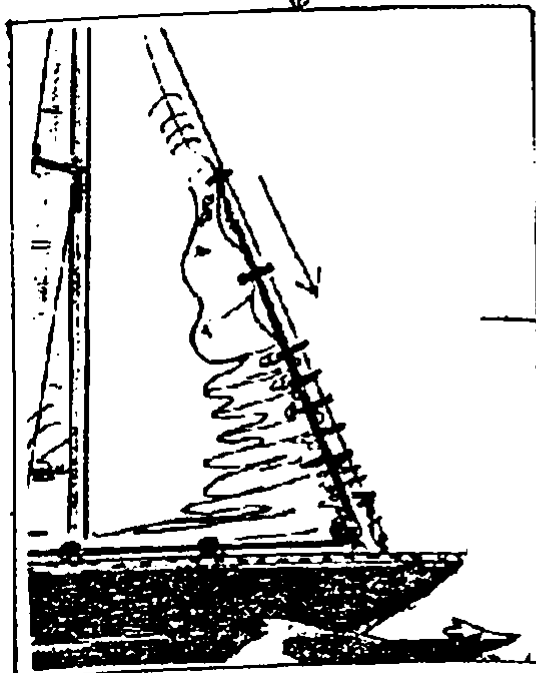
Brickan sitter vid 1 där lednyckeln anbringas. Under plastbrickan ligger en stor plåtbricka som ska vara kvar. Tag bort plastbrickan och lägg dit stål-gummbrikan.



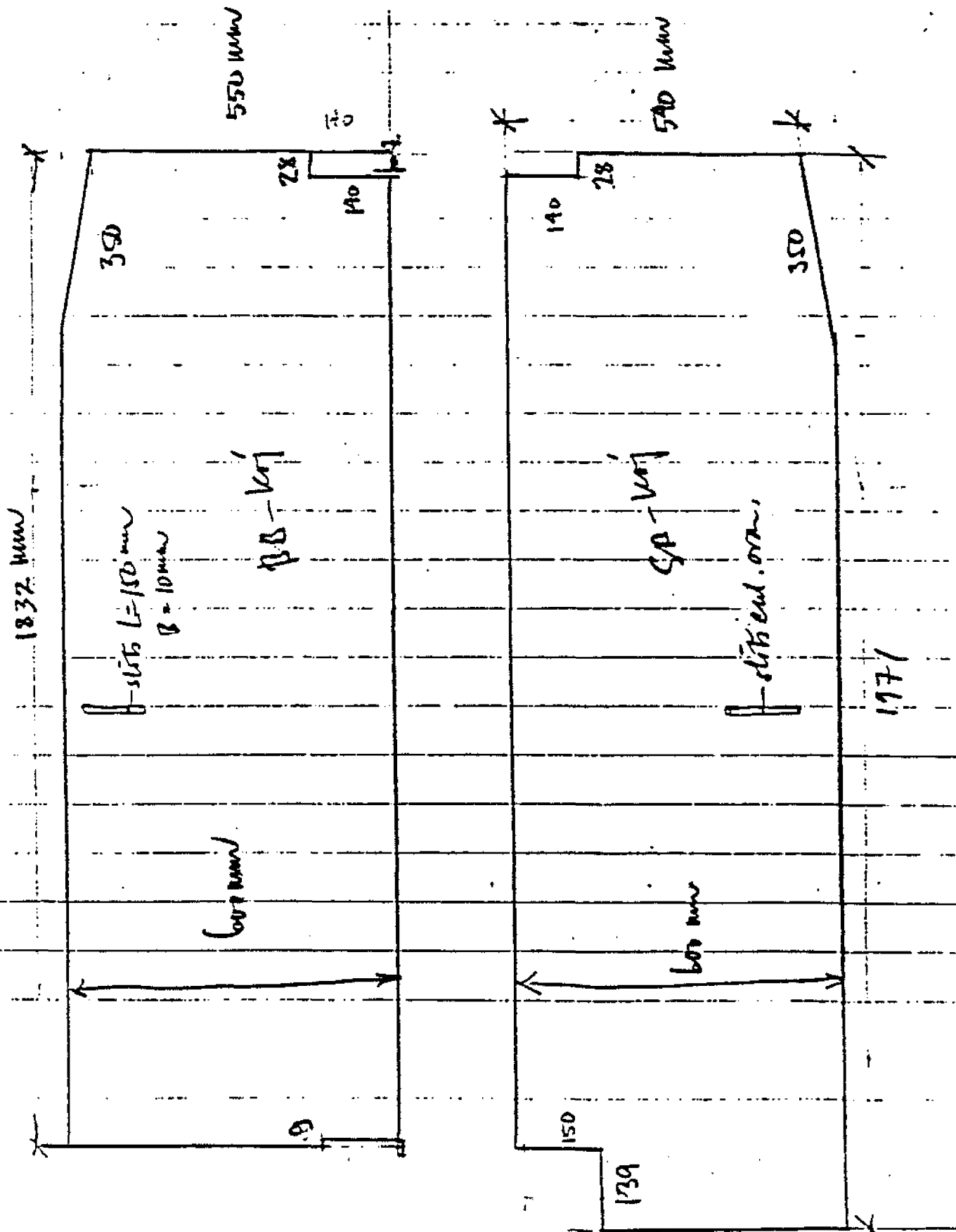
För att lättare få ner förseglet kan man trå en tunn lina genom pistolhakarna utmed förstaget. Linan fästs vid den översta pistolhaken och dras till den plats där man har föckfallet. Är fallet draget till sittbrunnen ska linan givetvis manövreras därifrån.

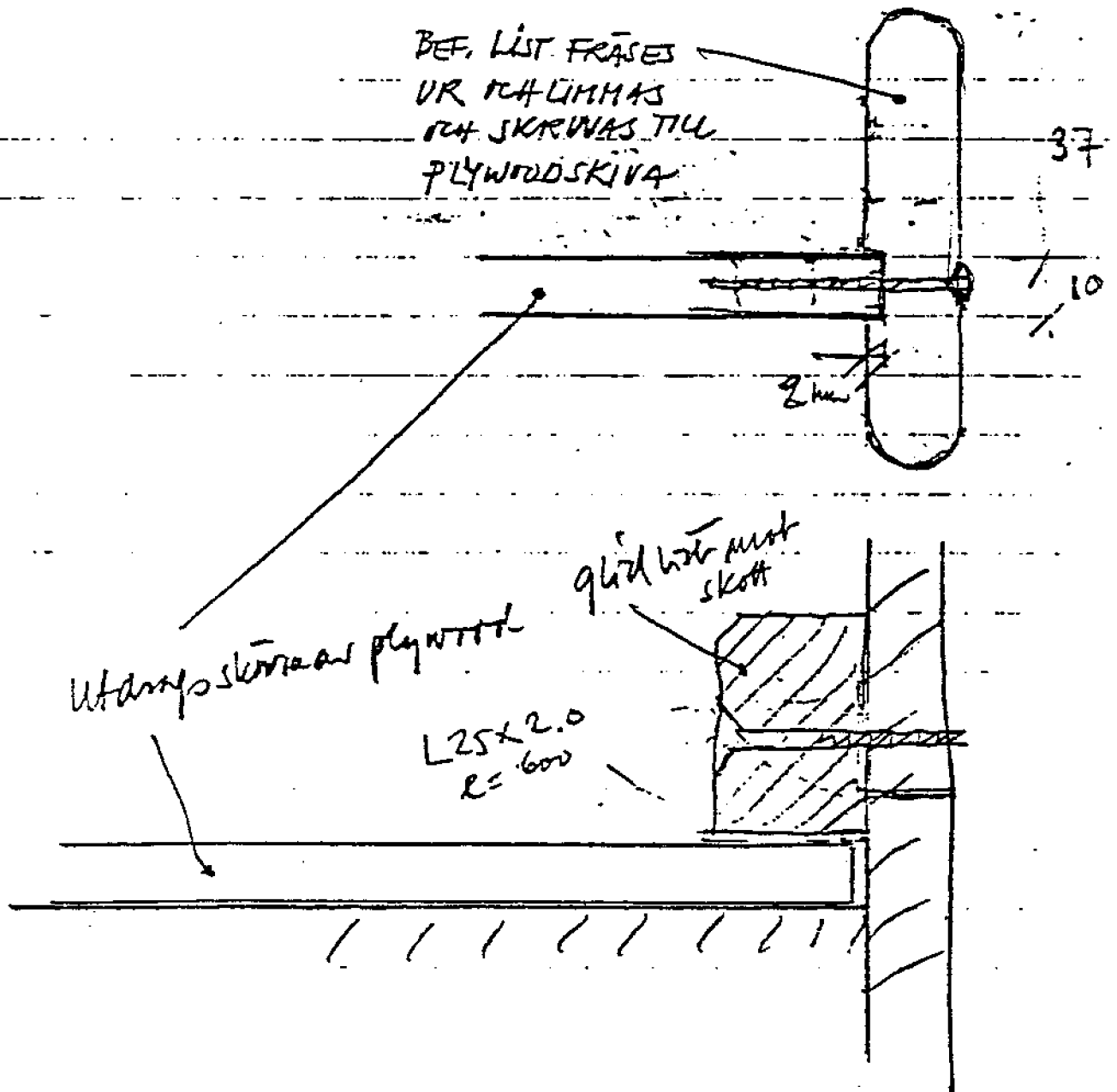
Mycket praktiskt då man seglar ensam.

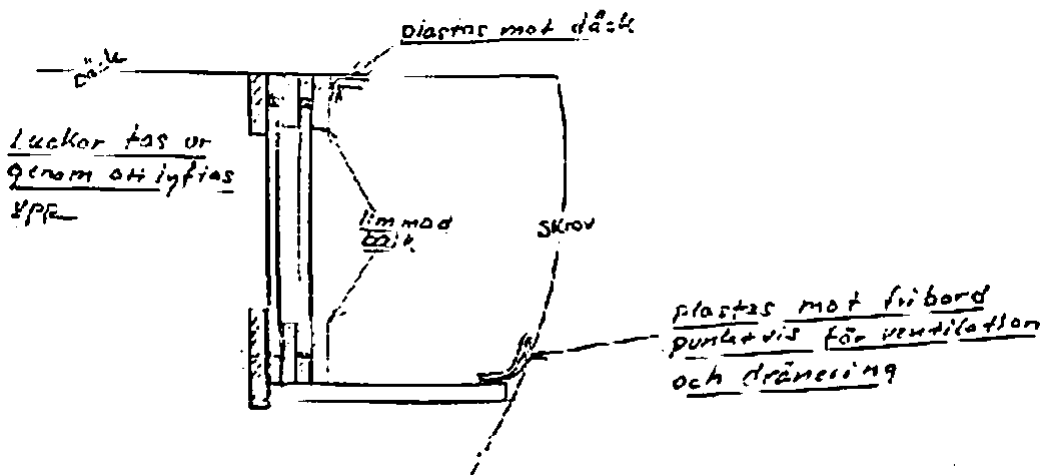
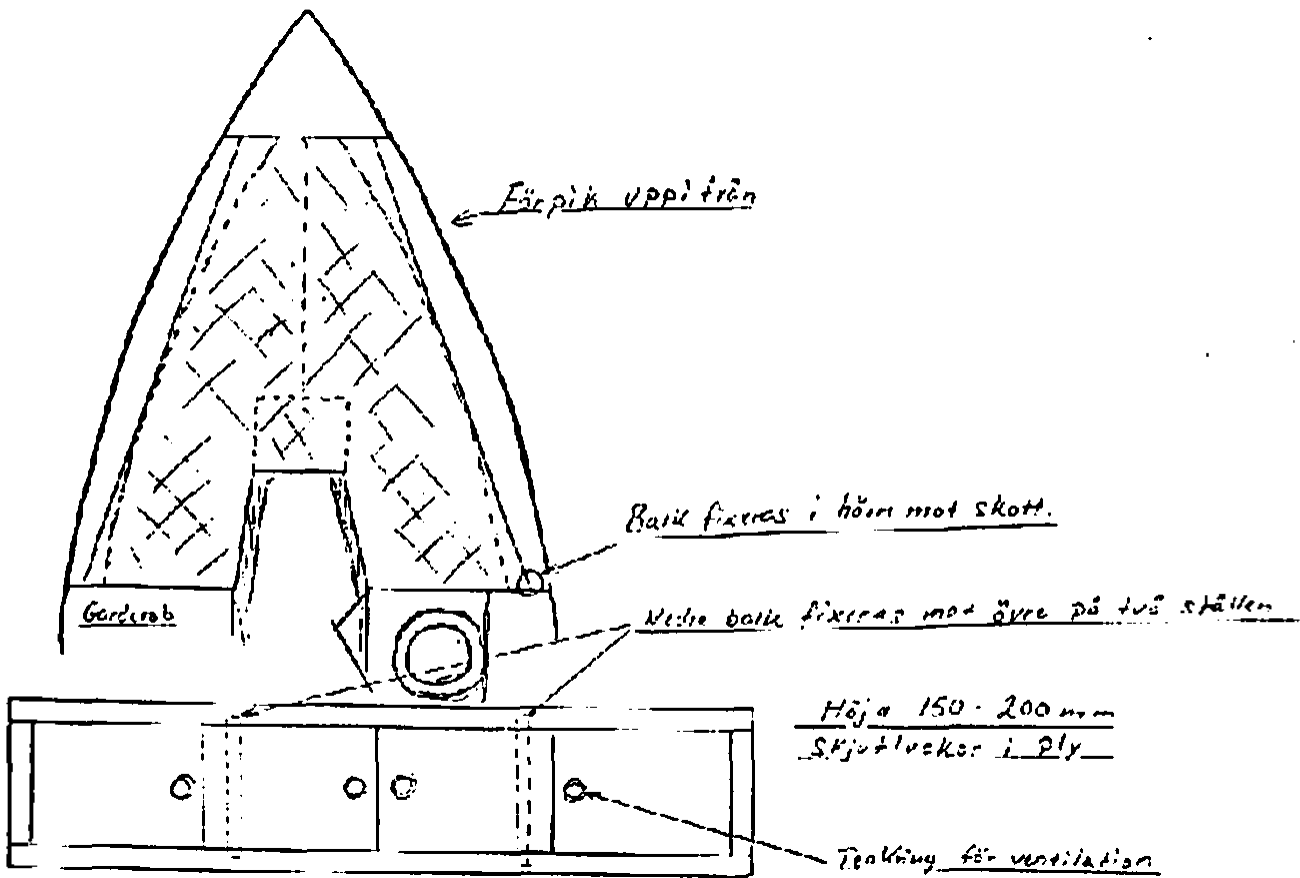
linan löper akterut via ett brytblock till sittbrunnen eller masten där fallet sitter



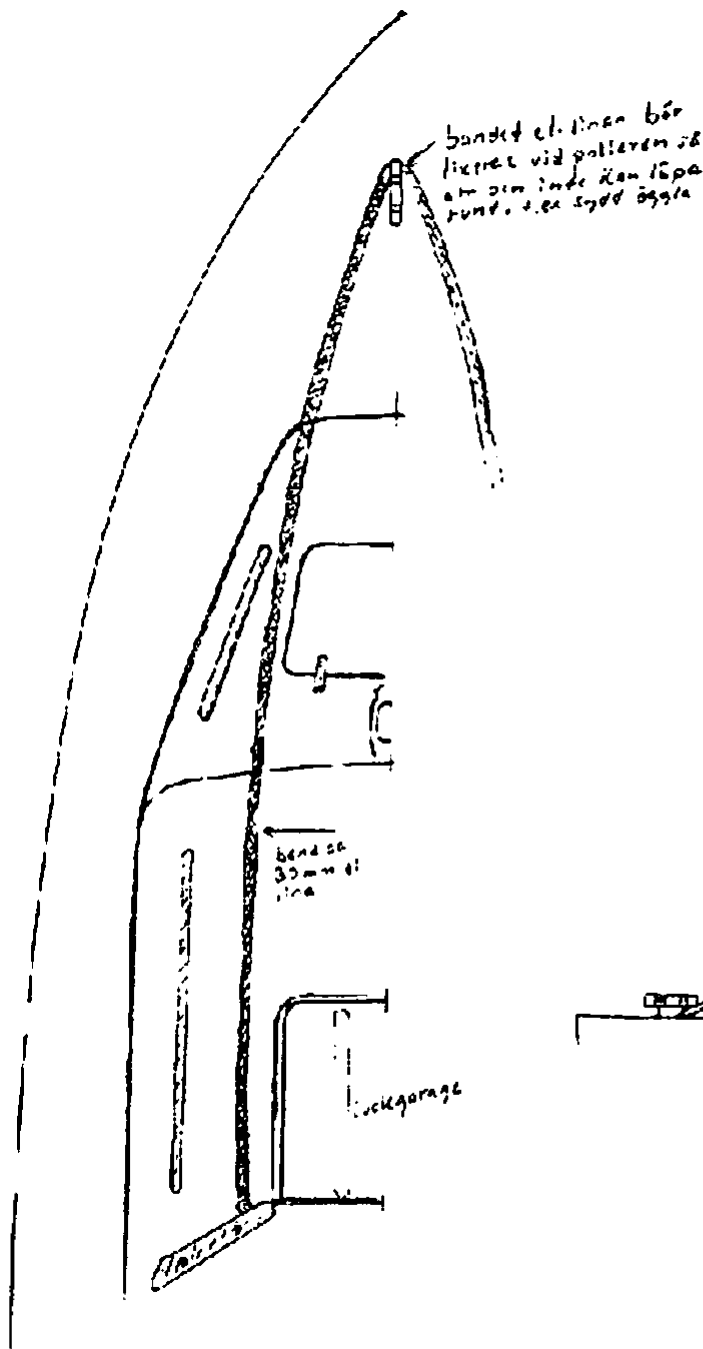
Genom att lägga en "lös skiva" som är utdragbar 14 cm på kojerna och en iläggsbit av skumplast blir kojerna sovvänliga.





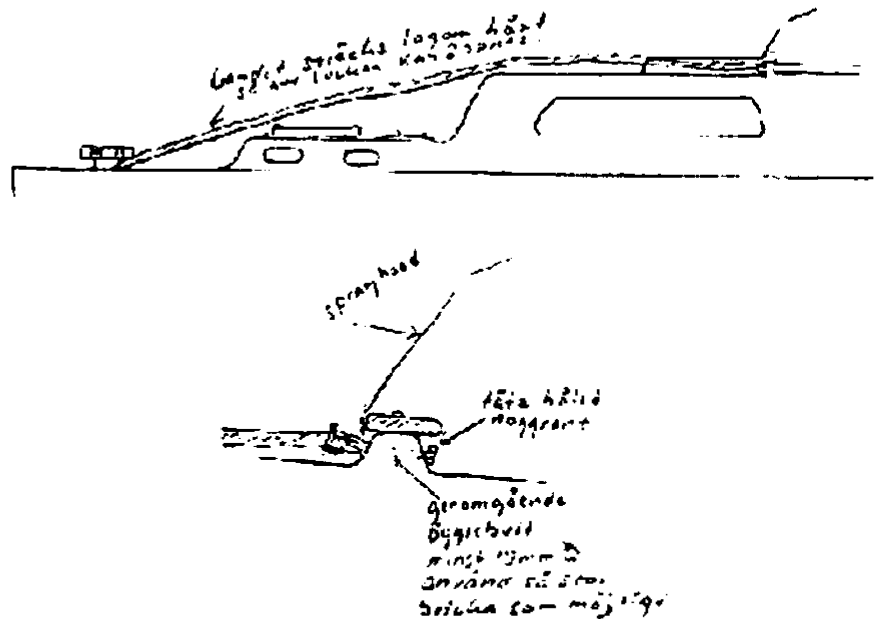


Fack bra för förvaring av sjökort i rulle med spå bantat
hängmatta fiaspåsar med kläder handdukar etc.
Desgutarna man döljer raden av däcksbult.



Ett bra sätt att ordna en löplina för säkerheten är att dra en lin eller ett band från två kraftiga ögglor förankrade i balken på ömse sidor om luckgaraget och runt pollaren på fördäck. Ögglan med genomgående bult och bräcka bör vara av minst 10 mm \varnothing . Använd band av typ lastband ca 30 mm brett. Sådana band har en brottgräns på över 2,5 t. Fördelen med band är att de inte rullar om man trampar på dem. Dessutom tålar de sig inte. Banden finns bl.a. att köpa hos Östersjökonpaniet i Stockholm. Ögglan på bandet bör helst sys av sadelmakare eller skomakare för att få samma styrka som bandet i övrigt.

Med denna konstruktion kan du röra dig fritt över hela däckbet utan att koppla om selen. Se till att ha så kort tarp som möjligt på selen. Vitsen är att selen brusar upp dig innan du hamnar utanför båten.



Av Christer Sporrang på Allgon Antenn AB har Vega-klubben fått en del tips angående montering av VHF-antenn.

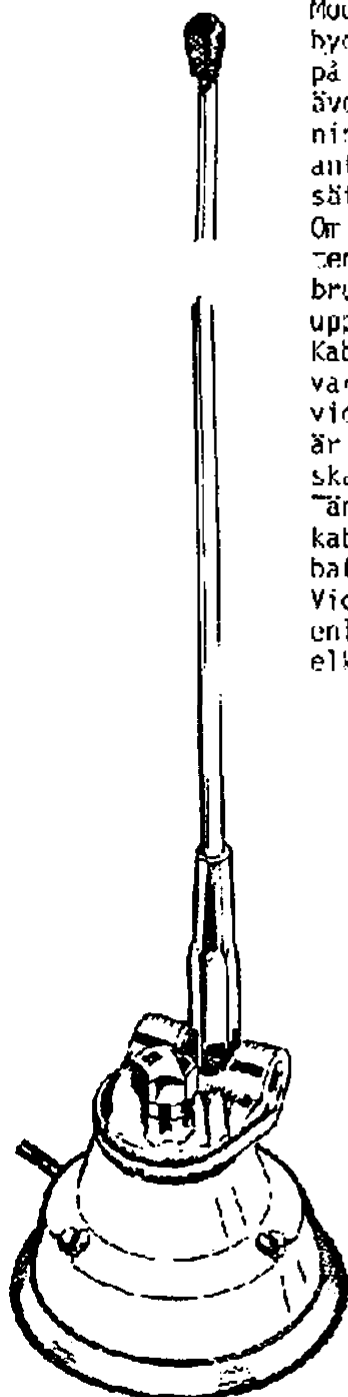
Antenner monteras lämpligen i masttoppen för att få så bra räckvidd som möjligt. Skillnaden mellan masttoppen (på Vega ca 10m) och akterpulniten är 3-4 M. På fritt vatten spelar detta mindre roll men skillnaden märks främst i skärgården bakom höga öar. Moderna VHF-antenner klarar sig utan jordspröt. De har ett inbyggt jordplan. Exempel på en sådan antenn är Allgon Typ MA 457 på bilden. Denna monteras bäst med Allgons masttoppsfäste där även en Vindex får plats. Tänk på att Vindex eller annan utrustning bör sitta 4-5 dm från antennen. Det är alltså viktigt att antenner sitter så fritt som möjligt (ytterligare ett skäl att sätta den i masten).

Om man har antennen i masten är det viktigt att ha en reservantenn. Denna kan vara fast monterad i aktern eller för tillfälligt bruk. Allgon har särskilda reservantennerna som snabbt kan monteras upp. b) a en typ av kastantenn.

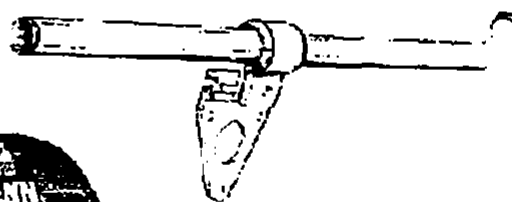
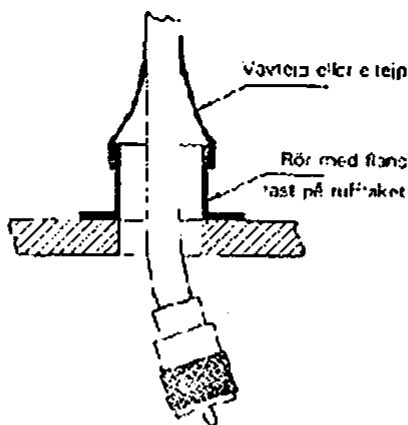
Kabeln från antenn till apparat är en s.k. koaxialkabel. Den kan vara av två typer. Den något grövre uppger sig längre effektförlust vid längder över 10 m men förlusten är försämlbar. Vanligaste typen är RG 58 som finns i färdiga längder i lagom intervall med färdiga skarvniplor.

Tänk även på att VHF-apparaten får ordentligt med ström. Använd kabel med minst 2,5 mm² area till strömförsörjningar och välfyllda batterier för max räckvidd.

Vid däck används inte däckskontakter utan kabeln dras genom däck enligt bildskiss. På Vega bör man försöka dra den samma väg som elkablarna, alltså via mastöten.



MA 457. Jordplansbeträende marin VHF-antenn i glasfiber med ledbar löste.



Masttoppsrör inkl. anslutning för vindex



LD 459. Kastantenn, lämplig som nödantenn för marin VHF.

Problemet med drivremmar har jag eliminerat med en egen typ av lätt justerbar, fjäderbelastad remspännare (se skiss). Därmed kan man få exakt rätt spänning av remmarna så att de inte slirar och inte heller belastar lagren i onödan. Det är ej heller någon risk att den påverkas av motorns skakningar. Om andra Vegaägare är intresserade av denna anordning kan jag tänka mig att hjälpa till med tillverkning av den.

Håll remmarna lagom spända. Se instruktionsboken.

För MD 6 A har jag funnit det lämpligt med remdimensionerna :

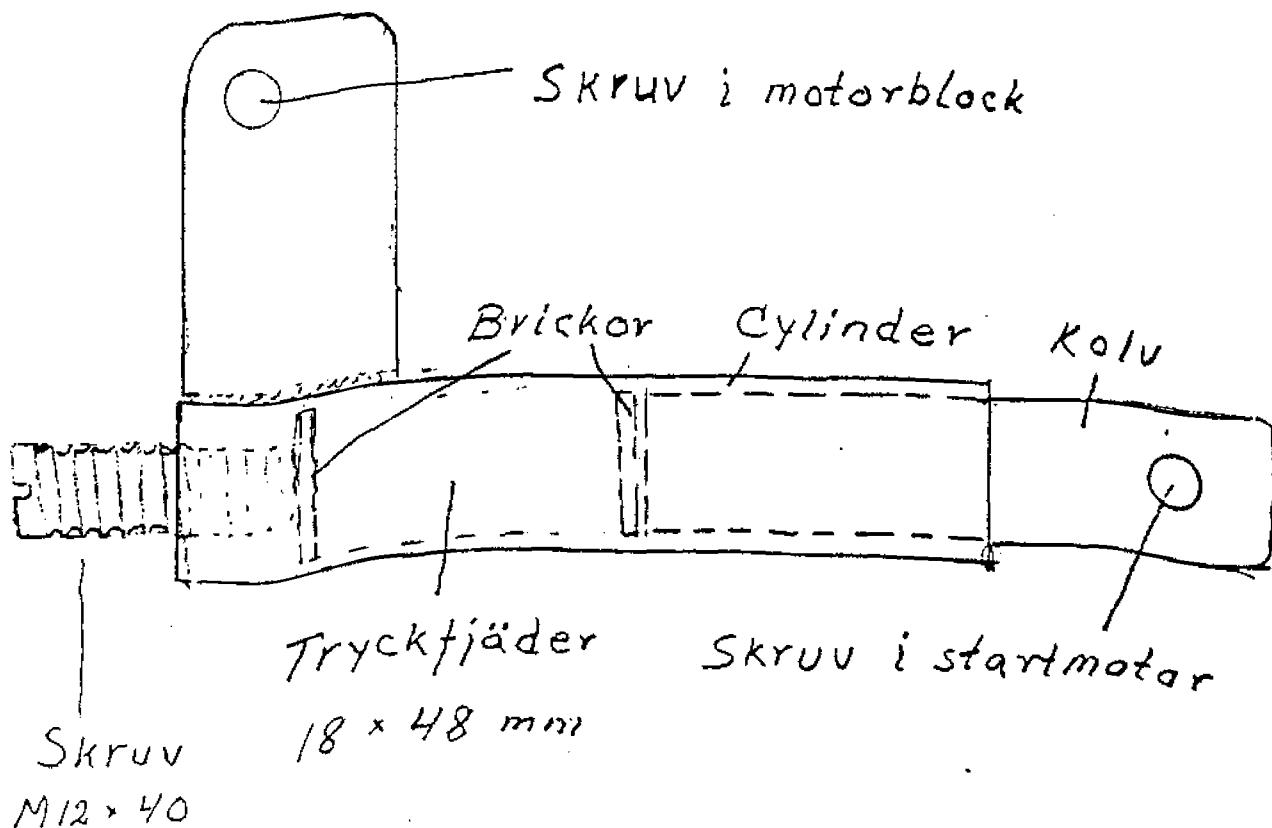
för startgenerator 2 st 9,5 mm x 1125 mm

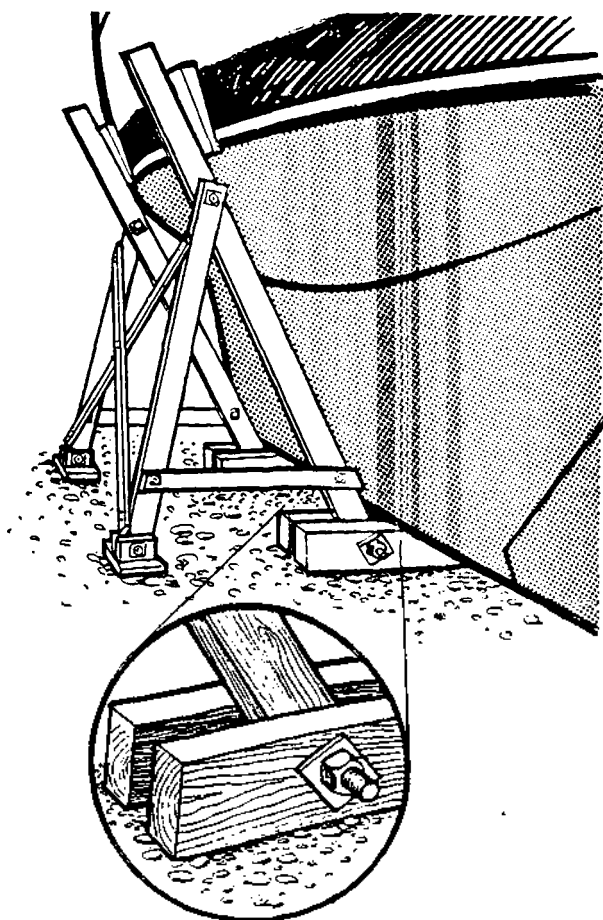
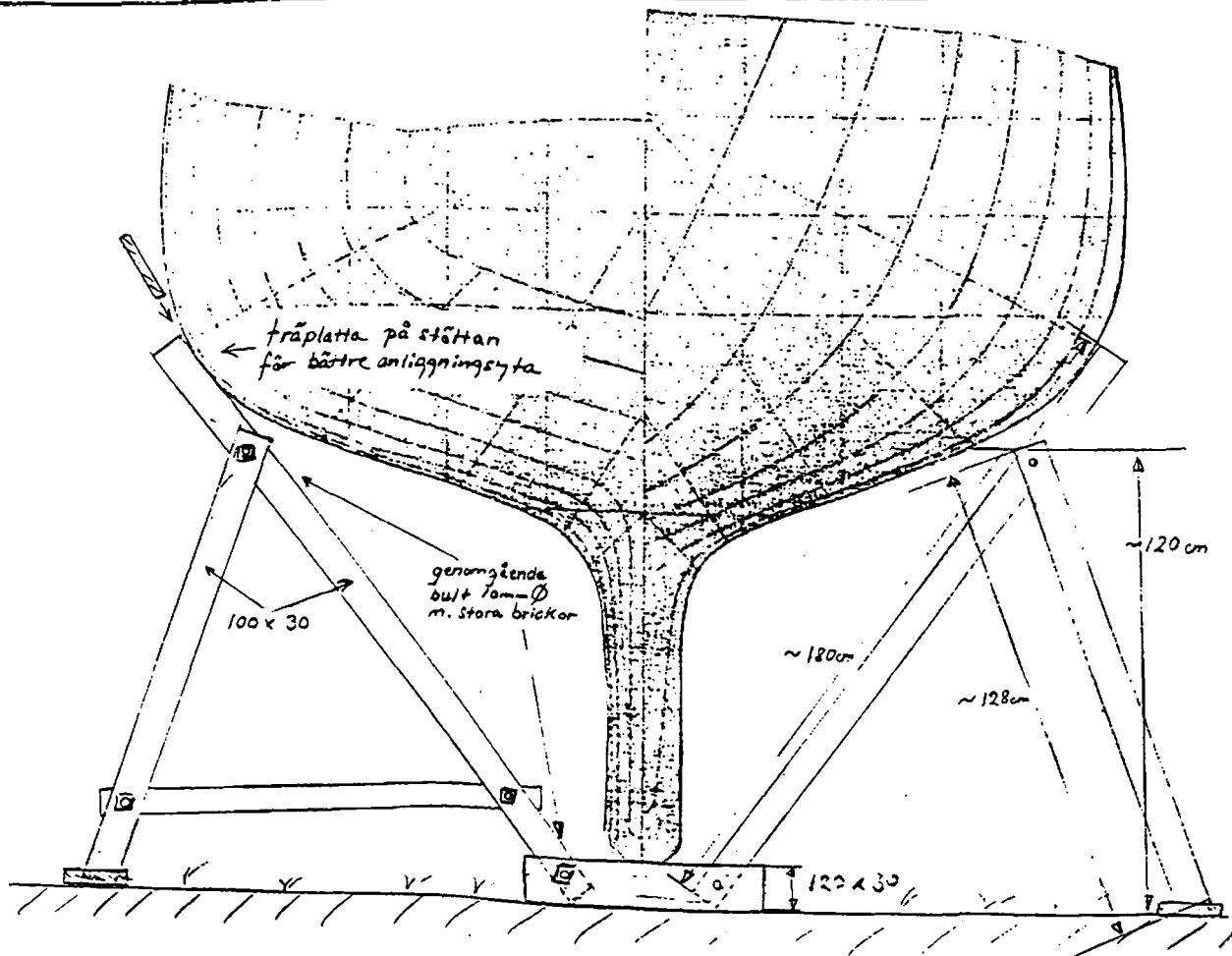
för växelströmgen. 1 st 9,5 mm x 1425 mm

Som sammanfattning : Se till att Du alltid kan lita på motorn. Det kan vara livsviktigt och dessutom är onödiga reparationer alltid för dyra.

Ha det så bra ombord i sommar önskar

Max Wahlberg
Svalvägen 5
756 52 Uppsala
Vega 2352., WAL 02





Denna stöttning har många fördelar:

- lätt att transportera på biltak
- lätt att fälla ihop
- billig i tillverkning
- det går att vika undan ett ben i taget för bottenmålning
- går att förstärka med kryss och tvärsålar eni bilden så att den blir lika stark som "en riktig vagga"
- klarar ganska ojämna underlag

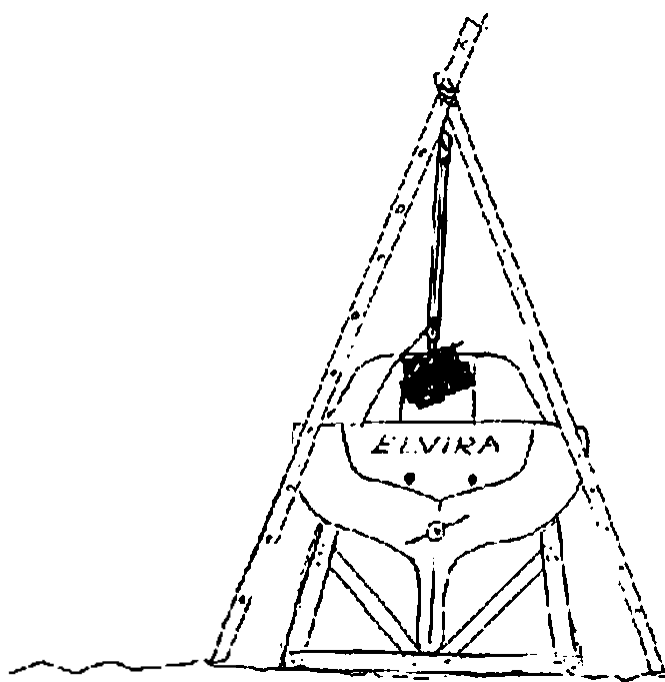
Även om man inte vill göra en stor motorreparation själv, är det bra att själv kunna lyfta ur motorn ur båten och köra den till en verkstad. Detta ger en kraftig kostnadsbesparing. Kanske kan följande tips vara till nytta, de gäller i varje fall Albin O21.

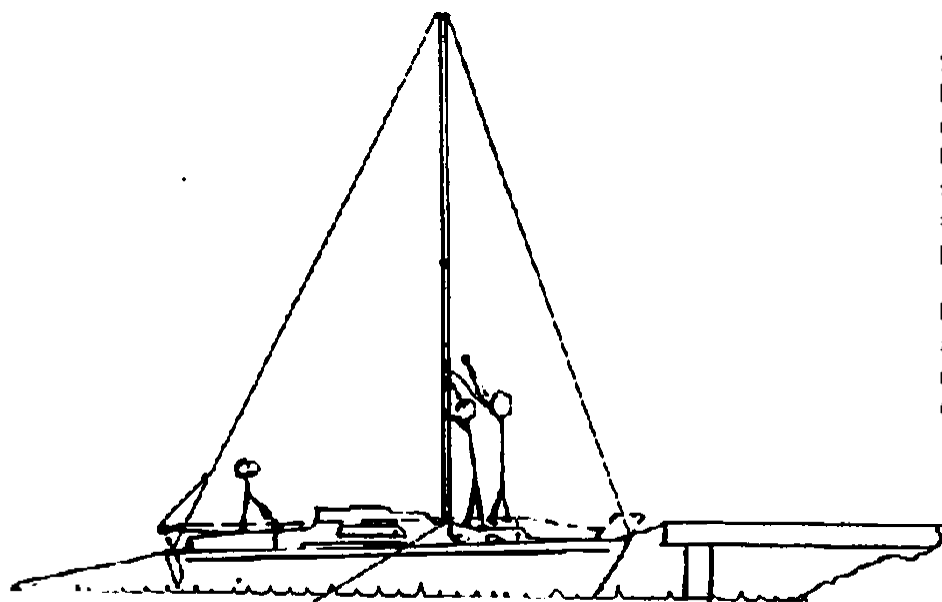
Genom att "gå baklänges" i installationsanvisningen för respektive motor får man loss reverseringsmekanismen. Vid avgasrörets fläns kan det hända att man måste såga av bultarna. För att underlätta lyftet plockar man även bort dynastarten och svänghjulet. Det sistnämnda kan tas bort med hjälp av en tvåkloig avdragare eller med kilar som slås in i springan mellan motorblock och svänghjul vid axeln.

Den rensade motorn är nu antagligen inte tyngre än en mast till en 42-fothare så ligger man kvar i sjön och en kraftig mastkran finns tillgänglig kan man använda denna. På vissa motorer finns en lyftögla mitt uppe på som underlättar.

Finns ingen lämplig kran kan man lägga en kraftig plank tvärs över ruffnedgången, göra fast storskotstäljan i plankan och motorn och med detta arrangemang få hjälp att dra upp motorn den värsta, trånga biten mellan motorbädd och sittbrunn. Sedan är det inte alltför svårt för två man att lyfta upp den på en kaj eller brygga.

Ligger båten redan på land blir det värre. Bekvämast är naturligtvis att anlita en lastbil med kran som lyfter ner motorn till marken. Jag har också pratat med en (stark!) skeppare som klättrade ner med motorn ner för en stege, men han rekommenderar det inte. Själv satte jag upp två stegar i ett uppochnervänt V över båten, knöt ihop dem upptill och läste storskotstäljan i samma punkt, se figuren. Motorn hissades upp till sittbrunn skjöts ut över sargen och firades ner utmed bordläggningen. Stegarna skall ej vila mot sargen, endast stegas i båtens längsriktning. För att skydda plasten i sittbrunn och på bordläggningen användes några brädlappar och en gammal trasmatte.

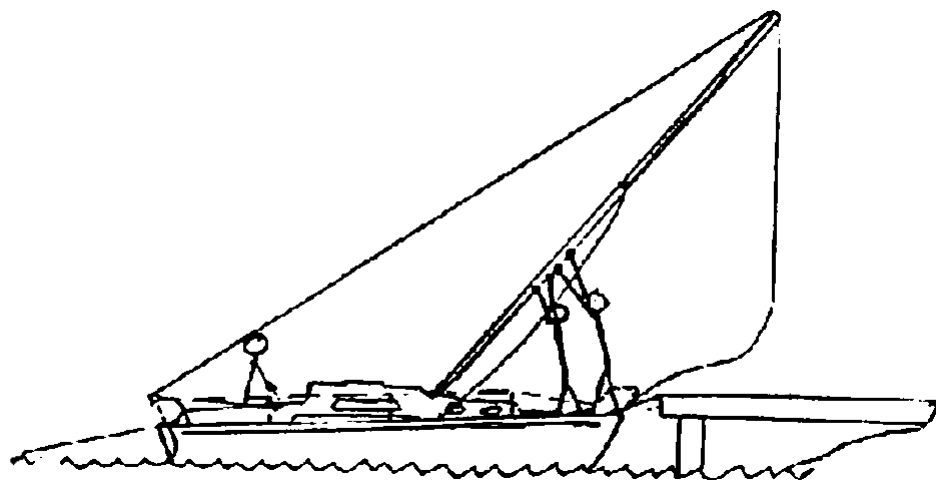




Mastfot med gångjärn, se skiss.

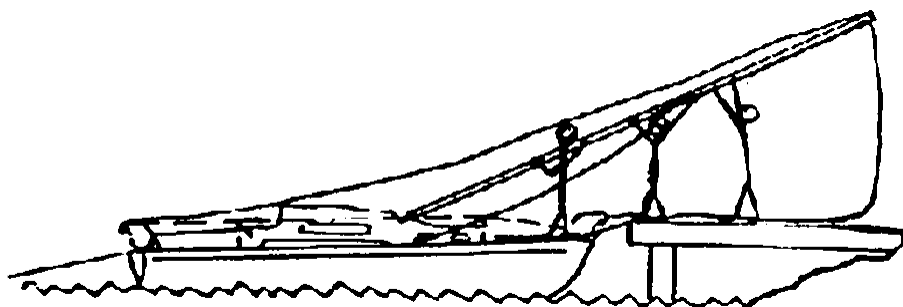
Sätt i skruv i främre gångjärnet. Lossa undervanten helt och släcka något i toppvanten. Fäst en lång lina (ex.vis fockskotet) i akterstaget, ovan vantskruven. Lägga linan runt akter pulpiten, sedan runt en vinsch (baklänges) något varv. En person i sittbrunnen lossar akterstaget och masten fälls framåt medan två starka personer håller emt.

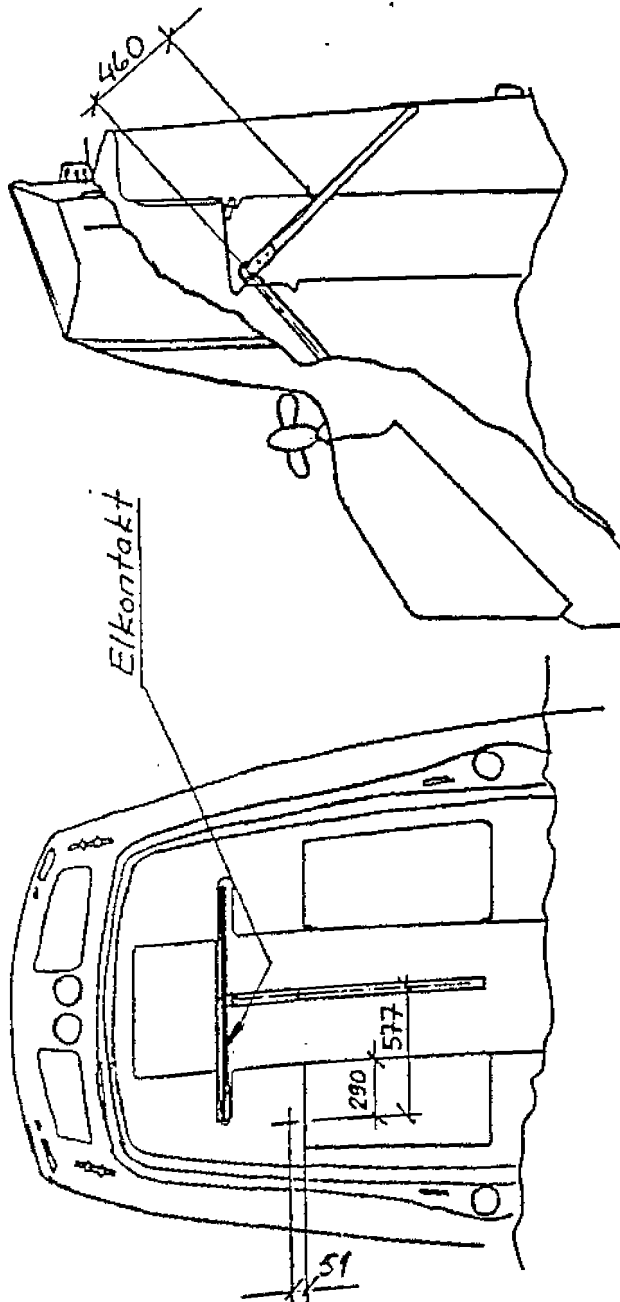
Vid ca 45° -mastlutning måste de två framför masten hålla den helt ojävla. Personen i sittbrunnen går lugnt fram och hjälper till. En man går över till bryggan och masten fälls helt. Masten är som tyngst vid ca $45-25^\circ$.



Vid påmästning gäller ovanstående i princip i omvänd ordning. OBS: "Linmannen" får ej härja dra i linan före 45° .

Jag har fyllt och rest masten på detta sätt sedan 1981 utan några problem. Det bör vara relativt lugnt väder och inte för mycket svall.





Börja med att montera elanslutningen, lämplig placering är på styrbords sida under storskotsskenan. Kabelarean skall vara minst $1,5 \text{ mm}^2$, separat avsäkrad med 5A, och den bruna kabeln ansluts till pluspolen. När detta är gjort, kan "Helmer" manövreras i läge "STAND BY".

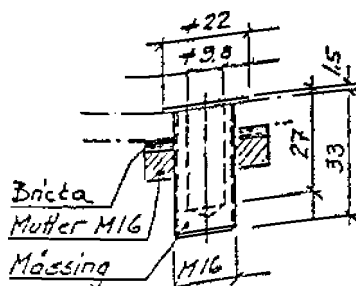
Montera sedan sittbrunnsfästet 577mm från rodret och 51 mm bakom styrbords sittbrunnslucka, se skiss. (Obs. I min Vega sitter rodret något osymmetriskt, ca 8 mm.) Mättet 51 gäller troligen inte för Vegor med nys däck. (3178 och uppåt) Kanske någon med en sådan Vega har monterat en Autohelm och kan ge oss detta mått. Hålet borras dia 12,5 mm och förstärkes med en plywoodbit ca $80 \times 80 \times 16 \text{ mm}$ och limmas tillsammans med fästet med ex.vis Araldit. Vänta med att prova "Helmer" tills limmet härdat. Jag har själv svarvat ett nytt fäste med mutter på undersidan, eftersom originalfästet glappade upp. (se skiss).

Montering av rorkultsfäste:

Lyft upp rorkulsten så att "Helmers" kolvstång i utskjutet läge är ca 12 mm över rorkulsten, samtidigt skall "Helmer" vara parallell med sittbrunnsbänkens översida och sittbrunnsluckans baksida. Gör ett märke i rorkulsten, avståndet till hjärtstocken blir då förhoppningsvis 460 mm. Borra ett hål, dia 6,0-6,2 mm, djup 25 mm och limma sedan fast fästet med Araldit.

Kontrollera innan ni börjar borra hålen att ovanstående mått stämmer, kanske din Vega skiljer sig något från min. Läs även instruktionsboken noga före montering.

Denna monteringsanvisning gäller även för gamla Autohelm 1000, med undantag av ett mått. Mättet 577 ändras då till 495 mm, fästet för sittbrunnsbänken sitter längre in, ungefär rakt under de röda knapparna.

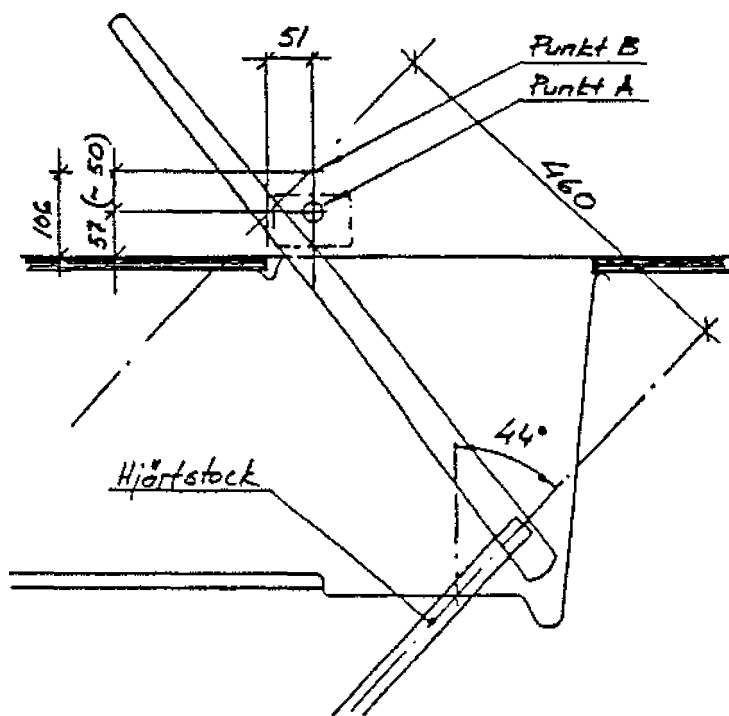


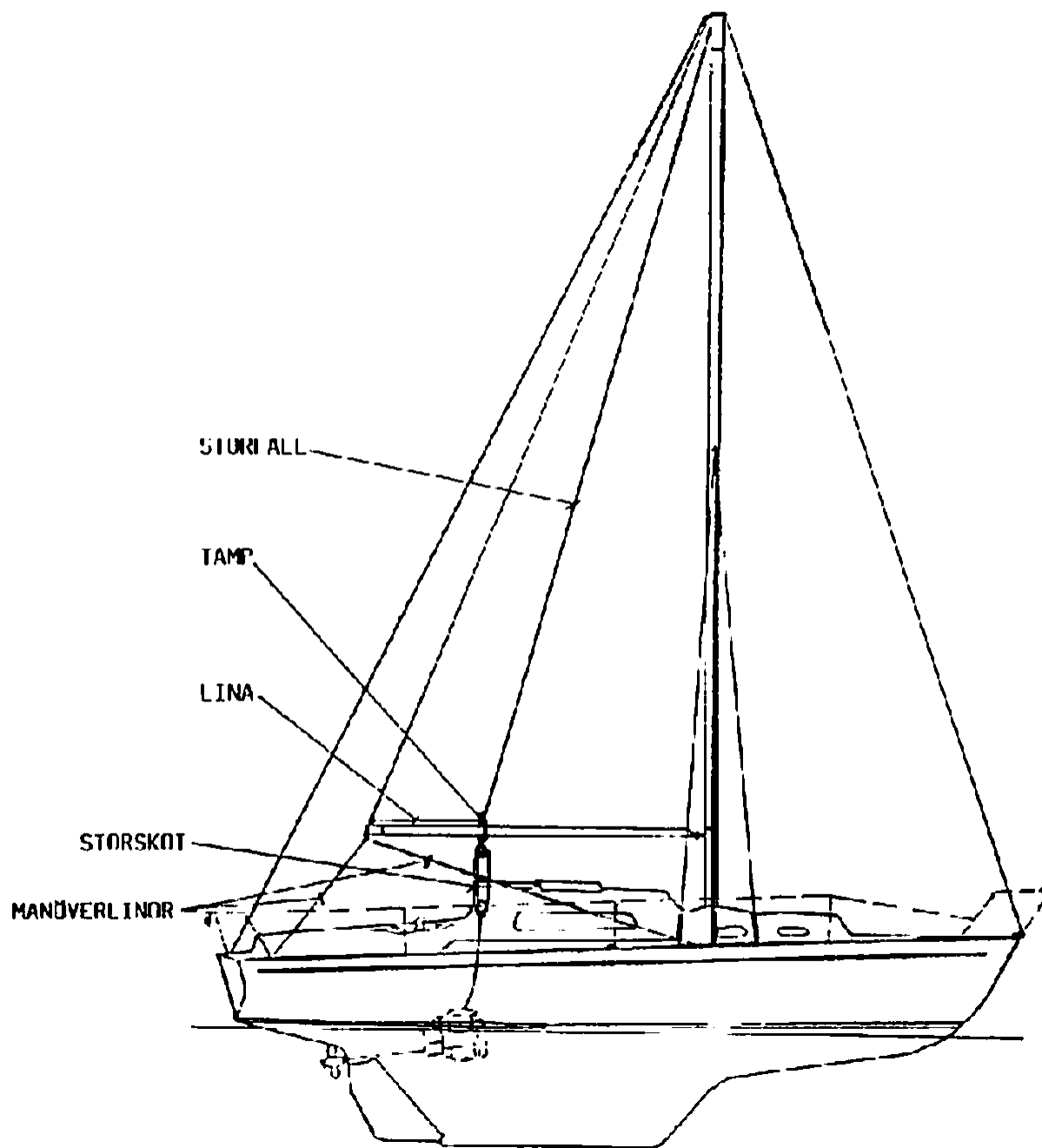
PS. Minskas måttet 51 kan man inte öppna sittbrunnsluckan med "Helmer" monterad.

Tekniska tips 105, Vegablad nr 2 89

Lars Arne Larsson, Vega 2791, har mätt upp sin Vega noggrannare än vad jag gjorde och kommit fram till något annorlunda mått. Skall måttet 51 innehållas (för att kunna öppna luckan) skall pilotens centrumhöjd vara 106 mm, om man följer fabrikantens instruktion till 100 %, (57 mm blir det med standardfästet). Mått 460 är det vinkelräta måttet från hjärtstock till kula, och då blir måttet på rorkulten c:a 475 mm. I praktiken fungerar nog piloten lika bra med måttet från tekniska tips nr 105, beroende på att olika båttyper reagerar olika på en given kurskorrigering, i detta fall får Vegan ett något större roderutslag, vilket kanske behövs i motsats till en båt med separatroder. Jag har också kontrollerat med några andra Vegor med ungefär samma mått som min Vega och de har också fungerat utan några problem. Se skiss. Punkt A enligt tekniska tips 105 punkt B teoretiskt riktigt mått.

Per Wasberg





MOTORN KAN LYFTAS UR OCH T MED HJÄLP AV BOM OCH STORSKOT
IARS LEMBY VEGA NR 7

PS: Glöm inte att låsa propelleraxeln före demontering av motorn.

Material: Vit PVC skiva, något större än hålet. Tjocklek 10 mm.

Myggnät.

Häftklammer.

Vit vävlejp.

Fönstertättningslist (självhäftande) skumplast.

PVC-skivan hålls underifrån mot lucköppningen och ritas av ovanifrån.

Ramen sågas ca 2,5 mm mindre än lucköppningen.

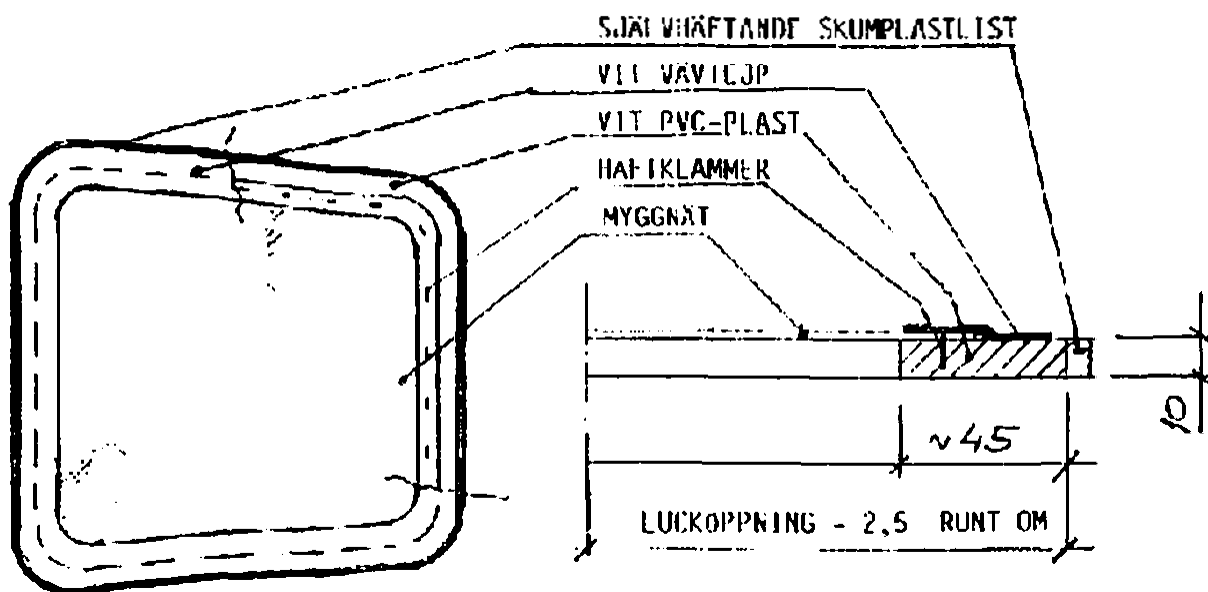
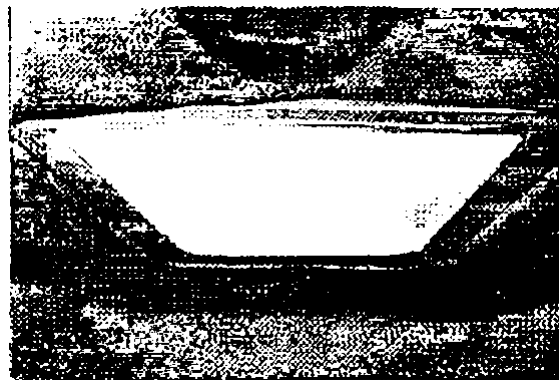
Rambredd ca 45 mm.

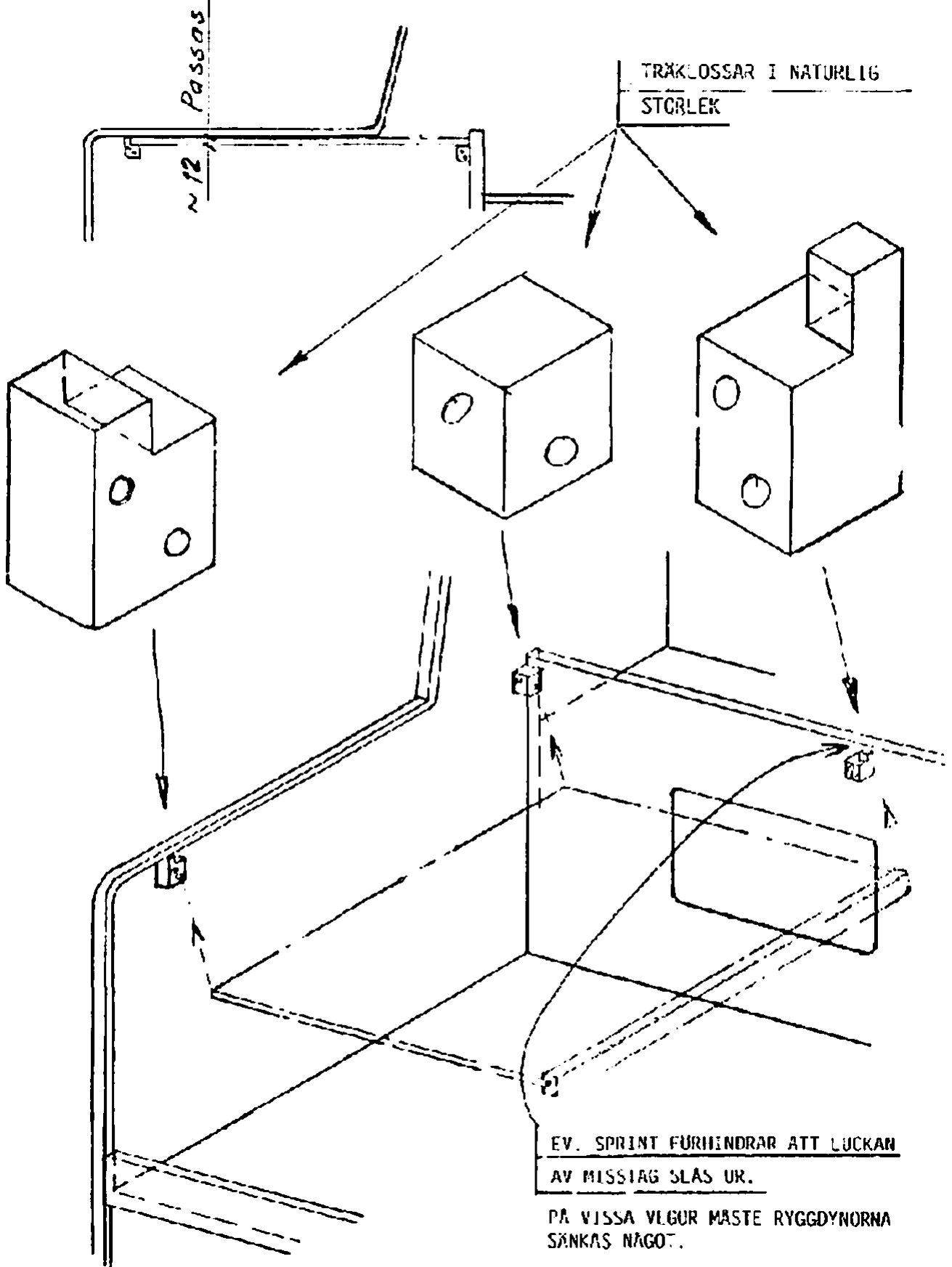
Myggnätet klammas fast i PVC skivan och skyddas med vit vävlejp.

Självhäftande fönstertättningslist sätts på runt ytterkant.

Myggnätet trycks försiktigt upp underifrån.

Myggnätet ger även mindre insyn och drag.





Passas
~12

TRÄKLOSSAR I NATURLIG
STORLEK

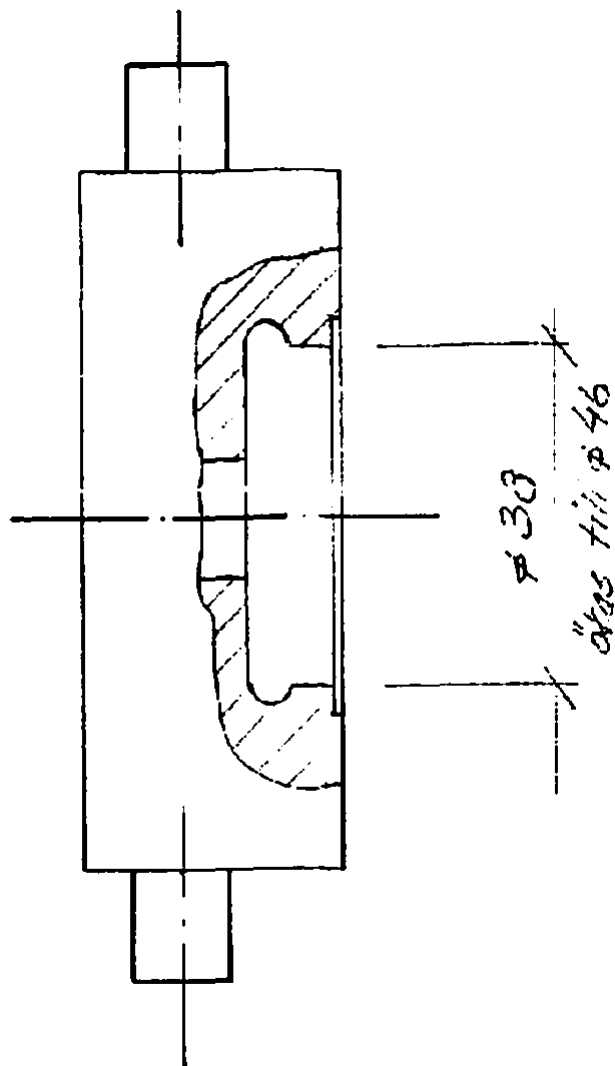
EV. SPRINT FÖRHINDRAR ATT LUCKAN
AV MISSLAG SLAS UR.

PÅ VISSA VEGUR MÅSTE RYGGDYNORNA
SÄNKAS NÅGOT.

Per Wasberg Vega 3055

Wahler termostat 8/6097-7 (VP-nr)

Diametern 38 på nedanstående skiss ökas till 46.
Använd den medföljande packningen. Lftersom gummi-
packningen utgör tätning mellan termostathus och
cylinderlock skall bultarna åtdragas med försiktighet.



SAXAT UR VOLVO PENTAS SERVICEBULLNETIN M10 76

Om motoreffekten sjunker samtidigt som avgasröken tilltar, kan orsaken i vissa fall vara att avgasventilerna kärvar.

Orsaken kan vara otillräcklig smörjning av ventilmekanismen. Efterhand kan ett gasläckage uppstå mellan spindel och styrning med sotavlagringar och kärvning som följd.

När ovanstående fel misstanks bör ventilkåpan först tas av efter inspektion av ventilmekanismen. Är fjädertallrikarna praktiskt taget torra eller om ev. avgaser blåser upp vid styrningarna har mekanismen fått för litet smörjolja.

Åtgärda detta enligt följande.

1. Demontera vipparna. Borna ett 1-mm. hål genom vipparna för avgasventilerna från ovansidan enligt figur 1.
2. En modifierad oljefälla måste monteras för att undvika oljeöverdrag efter den ökade smörjningen av ventilerna. Denna fälla i figur 2.
3. Rengör delarna noga och montera dem.

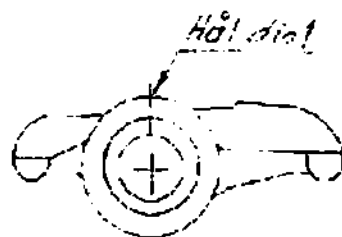


FIG 1

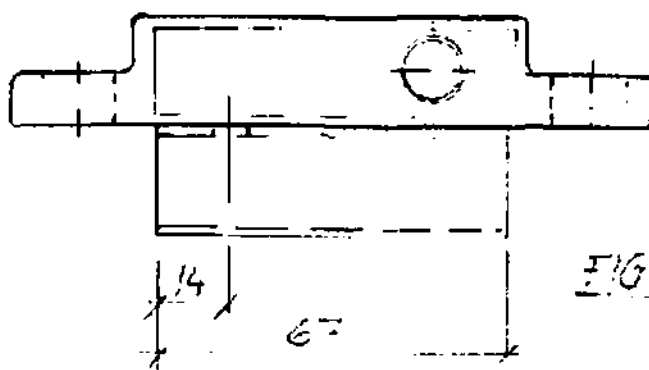
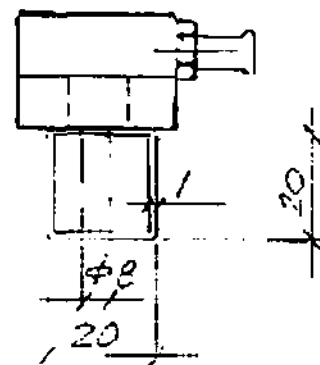


FIG 2



RENGÖRING AV KYLSYSTEM (servicebulletin 6-87)

Renspolning av kylsystemet skall göras i samband med byte av kylvätska.

I allmänhet räcker noggrann spolning med rent vatten, men i de fall kylsystemet har kraftiga rost- och slamavlagringar rekommenderas rengöring enligt följande:

1. Töm och spola rent kylsystemet. Lös 1 kg oxalsyra* i 5 liter varmvatten och håll lösningen i kylsystemet. Efterfyll med rent vatten.
Varning! Akta händer och ansikte, oxalsyrelösningen är giftig samt skadlig för hud och ögon.
2. Kör motorn till normal driftstemp. och därefter ytterligare ca 2 tim. OBS! Ev. värmereglage måste stå på "varmt".
3. Töm kylsystemet och spola omedelbart och mycket noggrant med rent vatten. Härvid bör termostathus (termostat), nedre och övre kylarslangar samt avtappningskranar och proppar vara demonterade för att ge bästa möjliga avtappningshastighet. Glöm inte eventuell motorvärmare eller värmeelement. Fortsätt vattenspolningar tills det utströmmande vattnet är rent. Det är nödvändigt att effektivt få bort oxalsyran, då i annat fall kvarvarande rester bidrar till att öka risken för fortsatt korrosion.
4. Lös 200 g bikarbonat* (natriumvätekarbonat) i 5 liter vatten och håll detta i kylsystemet. Efterfyll med rent vatten.
OBS! Soda (natriumkarbonat Na_2CO_3) får absolut inte användas då en felaktig hantering kan ge frätskador.
5. Kör motorn med normal driftstemperatur i ca 10-15 min. Denna punkt måste utföras noggrant för att neutralisera oxalsyran.
6. Spola rent kylsystemet omsorgsfullt enl. punkt 3. För att öka effekten vid renspolningen kan vatten plus luft användas, varvid spolningen oövilkorligen måste ske nedifrån och upp (kylare), resp. från avtappningskranen i fråga om cyl.blocket. Obs! Ta bort påfyllningslocket från expansionstanken/kylaren. I de fall sep. exp.tank förekommer skall även denna spolas underifrån med avtaget lock för effektiv rengöring. Spola ev. värmeanläggningen med lossade slangar för att säkert få bort kvarvarande föroreningar.
7. Finns fortfarande föroreningar kvar i kylsystemet, upprepa åtgärderna enligt punkterna i t.o.m. 6.
Kontrollera i samband med rengöringen att alla slangar är felfria. Byt vid behov.
8. Fyll systemet med en av Volvo Penta rekommenderad kylvätska.

Saluförs ej av Volvo Penta, köpes i kemikalieaffär el. dyl.

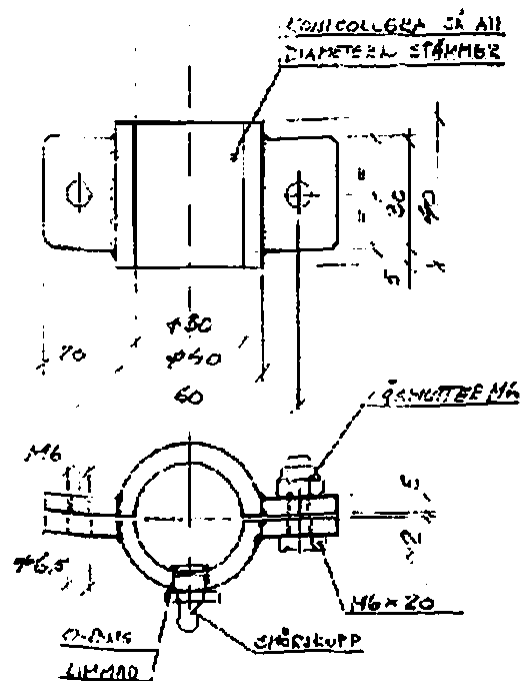
Kemisk formel för oxalsyra: $\text{C}_2\text{H}_2\text{O}_4$.

Kemisk formel för natriumvätekarbonat: NaHCO_3 .

Smörjning av roderaxel.

Skaffa ett rör med samma innermått som roderhylsans yttermått. Ca 35-40 mm högt, dela det mittsatu och svetsa på fyra bron så att man kan spänna fast halvorna mot varandra. Borra 6 mm hål i den ena halvans bron samt gänga hål för bultarna i andra halvvar. Borra hål för en smörjkopp i den ena halvvan i centrum. Gänga dit smörjkoppen, sätt gärna lite gångetejp. Limma på en O ring på insidan av hålet så att fettt ej kan tryckas ut. Ta av luckan på durken nu och montera denna hylsa enligt följande. Borra ett 3mm hål i roder-hylsan i jännhöjd med cvandelen av avgasröret. Ca 10-20mm från plast-slangen som är fast i roderhylsans övre del. Var försiktig vid genomgången av hylsan så att axeln ej skadas. Spänn sedan fast halvorna mot varandra och kolla så att smörjkoppen kommer mitt för hålet i röret. Nu återstår bara att smörja med vattenfast fett. Börja med att sätta slangklämmor vid båda ändarna av plastslangen där roderhylsan slutar under durken, annars kommer allt fettt upp den vägen och trycks ej ner längs med axeln under båten vilket är syftet.

Nu ska röret ej gå att röra efter att ha spänt klamrarna hårt. Smörj nu tills fettt tränger ut längs axeln under båten. Det går åt mycket fettt. Lossa sedan övre slangklämmern vid röret, då kommer fettt att tränga upp där av trycket, men det är bara att torka väck. Sedan låter man hylsan sitta kvar. Lycka till och en sommar utan knirr i röret.



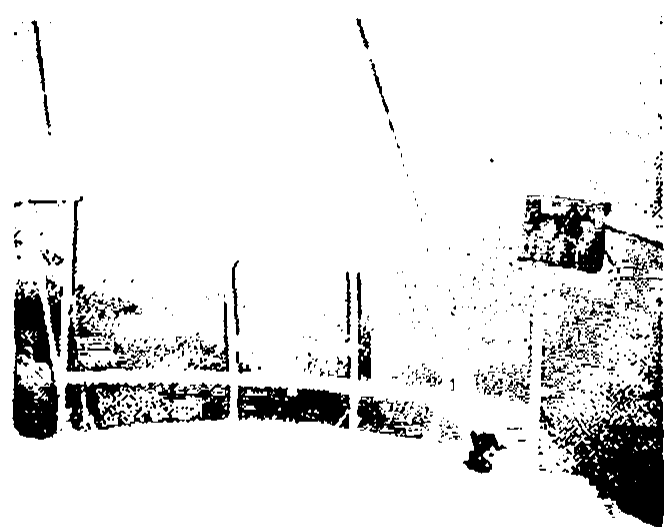
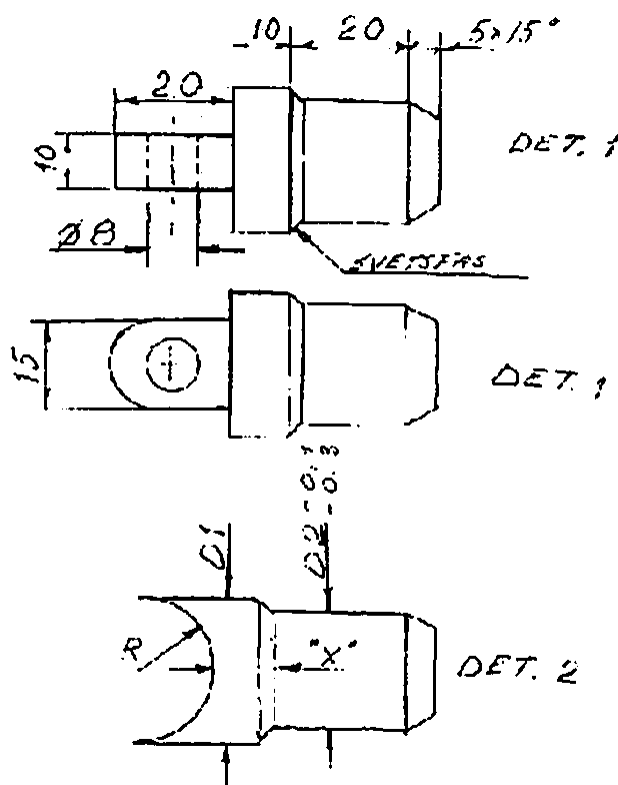
Den höga akterpulpiten på båten är ett problem vid användandet av badstegen eller i och ur jollen. För att få en bättre passage har jag modifierat enligt följande: Jag kapade röret ca 10 mm innanför de stående rören, mätte upp inner- och ytterdiameter (D1 och D2) och tillverkade två stycken detaljer märkta "DET. 1".

Röret som kapades bort flyttades ned till ca 100 mm över däck och fixerades så att uppmätning av detalj 2:s X-mått kunde ske. Det skall vara press på röret för att svetsningen skall bli bra, så öka "X"-mättet 0,5-1 mm/detalj. OBS! All svetsning måste ske när pulpiten är

monterad på båten, detta för att röret skall följa akterns rundning. Materialet skall vara svetsbart syrefast rostfritt, SIS 2343.

Vid tillverkning av detalj 2, tag ett ämne 5 mm större än färdig detalj, samt en längd som räcker till två stycken och starta med att borra hålet, svarva därefter "D2" i båda ändarna. "D1" svarvas sist och spara 0,2 mm på diametern, såga vid hålet med en båglilj, så att du får två lika delar.

Där röret tidigare satt, monteras en rostfri kätting med en schackel samt en karbinhake för att vid behov lätt kunna drivas av.

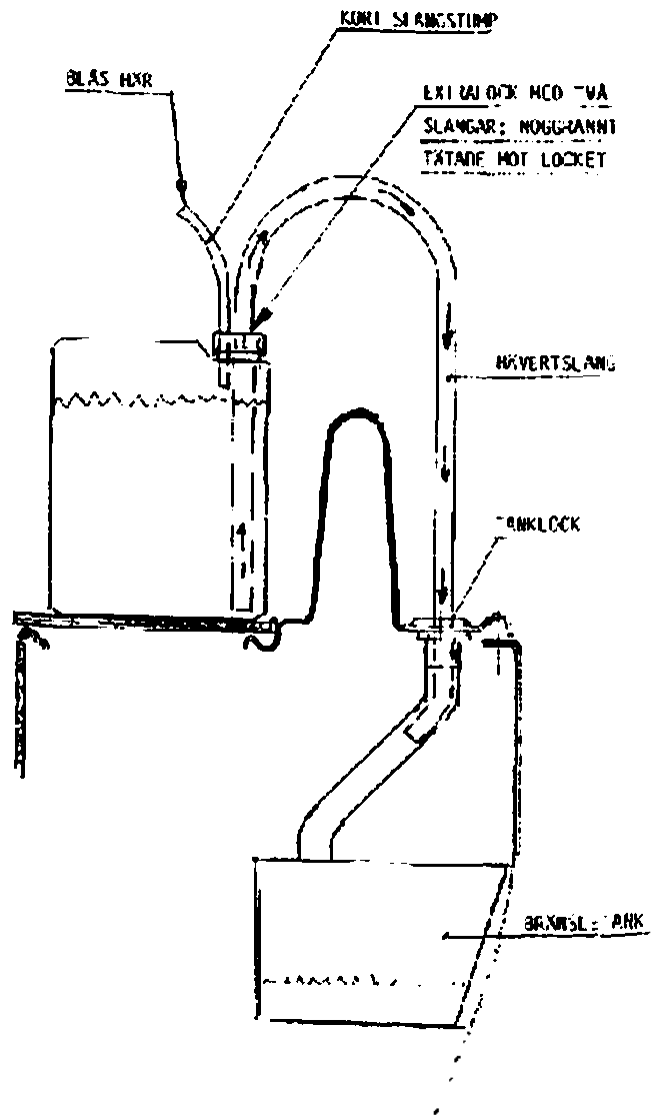


Jag har denna lösning på min VEGA sedan i våras och har bara positiv erfarenhet från sommarens användande. Tack vare rörets lägre placering har ett extra handtag tillkommit att användas vid ombordstigning från stegen. Jag

anser att säkerheten ombord har ökat med denna åtgärd, då det är t.ex. mycket lättare att få ombord en person som fallit överbord. Sten-Arne Pettersson VEGA 357 LOUCIA

På henväg från Friendshipregattar i Danmark förra året träffade vi en av de tyska Vegorna med dieselmotor, som tankade sin båt på ett ganska finurligt sätt. Han hade ett extra lock med två slangar till sin reservdunk, och efter montering av detta, stoppade han ner den långa slangen (hävertslangen) i påfyllningshålet och blåste sedan några sekunder i den korta slangen. Bränslet rann då ner i hävertslangen och när den väl var fylld under botten på reservdunken, fortsatte bränslet att rinna (hävertverkan) tills dunken var tom.

Om man tankar bensin på detta sätt, bör en viss försiktighet iakttagas. Jag konsulterade Gunnar Larsson, en av våra VEGA-seglare från Gävle, som arbetar på Statoil, och han kontaktade då i sin tur en expert på företaget. Reservdunken bör jerdas och hävertslangen nå ända ner i tanken, för att undvika "plaskfyllning".



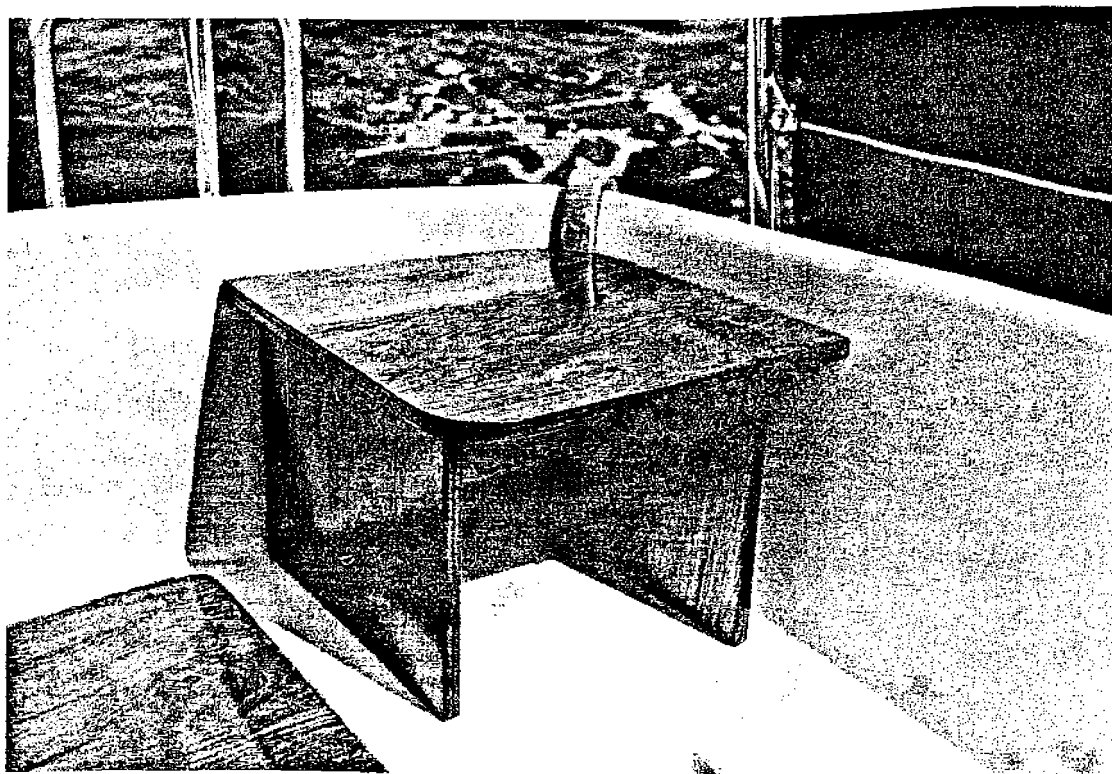
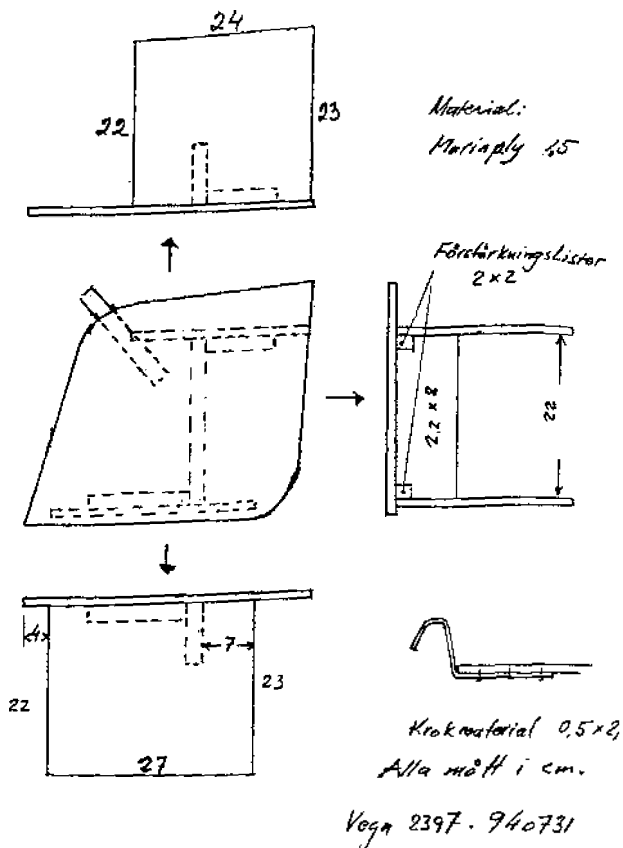
Tekniskt tipsfrån Lars Ålund.

Vid GBG-sektionens Donsöträff besågs många trevliga finesser och påhitt i båtarna. Mina sittplatser väckte intresse och är kanske ett tips för flera. Pallarna kom till när häckrodret var på plats, man sitter bekvämt lutad mot mantåget och har bra sikt förut över sprayhooden. Därtill blir utrymmet större i sittbrunnen.

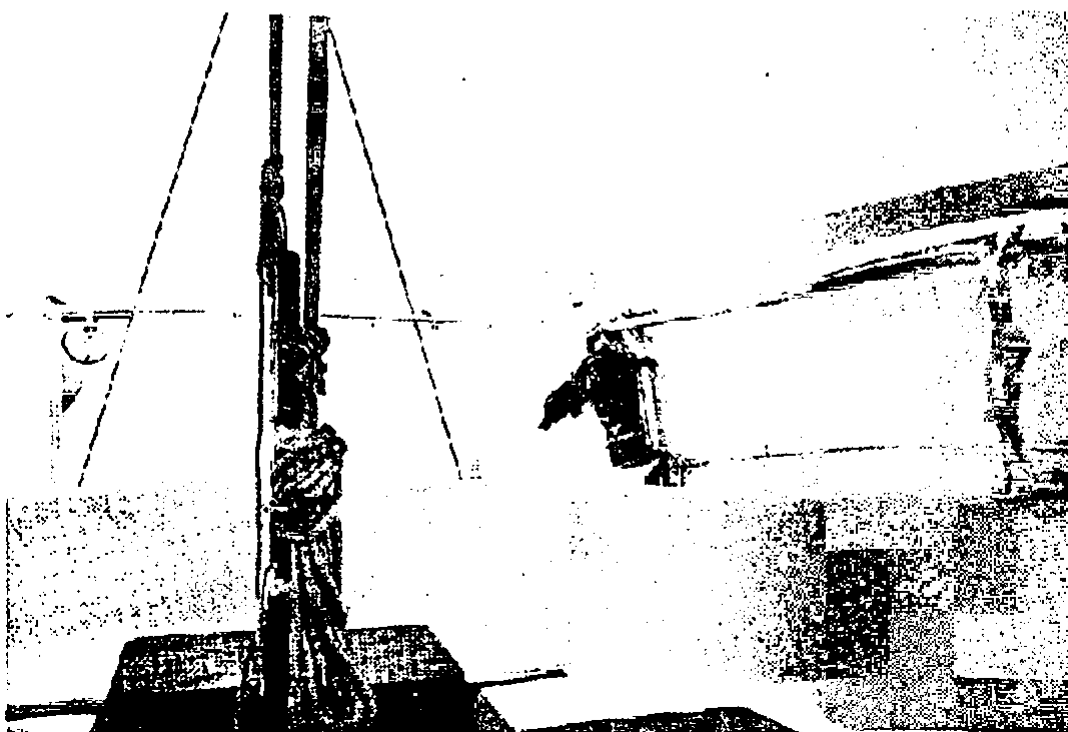
Pallarna är mycket enkla att göra och mycket stabila. Gör en pappmall så att sittplanet ansluter jämnt och snyggt till sargen. När kroken var färdigkrökt - jobbigt - trädde jag på en genomskinlig plastslang för att förhindra skavmärken på båtsargen.

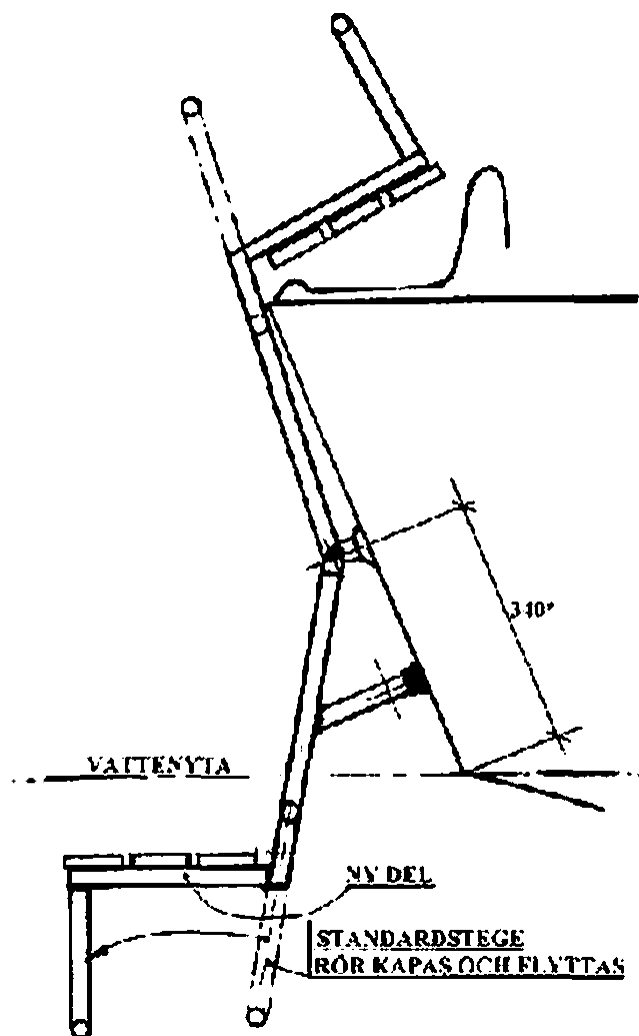
Den fiffige kan säkert utveckla pallarna med hyllor, ölburkshållare eller annat nyttigt.

Lars i 2397



Ingvar Eriksson, V 2569, Martina, Mönsterås har skickat in en beskrivning med noggranna ritningar på ett sittbrunnskapell (sol och regnskydd). Nedanstående foton ger en ganska klar bild över hur kapellet ser ut. På sommaren VEGA IFR var det flera som var intresserade och ville ha en detaljerad beskrivning. Den som så önskar kan få den översänd mot insändande av porto för 100 gram (idag 7,40 kr) till Per Wasberg, Matrosvägen 2, 136 70 Haninge.





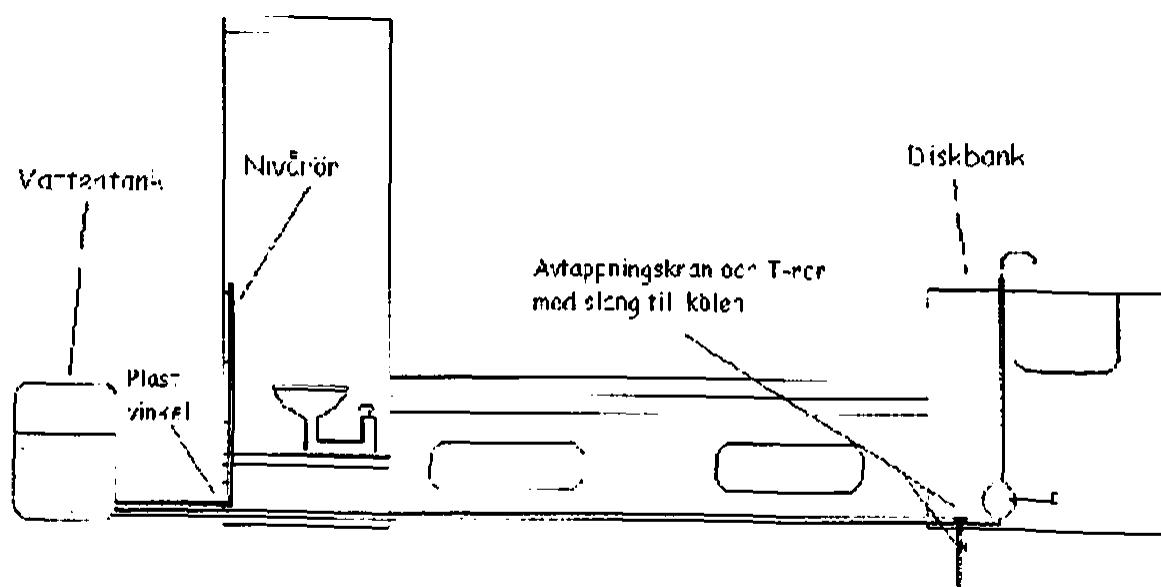
STANDARDMATT PÅ VEGA 3055 - 1976
VARIERAR BERÖENDE PÅ TILLVERKNINGSÅR

VEGA - klubben	ENKEL VATTENMÄTARE	Nr.117
Tekniska tips		1996-11-05

Jag har många gånger funderat på hur man ska kunna ordna med en enkel vattenmätare som fungerar utan el. Eftersom vi aldrig använder tvättfatet på toaletten löste sig problemet.

Jag använde vattenledningen till kranen på toan. Monterade bort kran och pump, kapade slangen alldeles akter om förliga skottet. Satte på en 90 graders plastböj, samt en slang ca. 60 cm. lång. Innan jag trädde slangen på böjen stoppade jag i ett litet filter i slangen. Drog upp slanger efter skottet. Fäste den med ett par klammer på skottet invid dörrkarmen var 20:e cm. Sedan stoppade jag i en liter röd korkbit i slanger för att jag lättare ska se vattenytan inuti slangen. I övre änden satte jag en sil som passade inuti slangen (för att hindra skräp att ramla i). När vi hade en tom vattentank fyllde vi i 10 liter i taget, markerade sedan med en tuschpenna på slangen hur högt vattnet hade stigit för var tionde liter. Nu har vi en vattenmätare som är tillförlitlig och mycket praktisk.

Man kan även sätta ett T-rör på slangen som går till diskbaljan och dra upp slangen på mastskottet, då kan man se vattennivån från förluckan när man fyller vatten. En slang med kran på slangen till diskbaljan förenklar tömning av tanken på hösten eller när man nu vill tömma tanken.



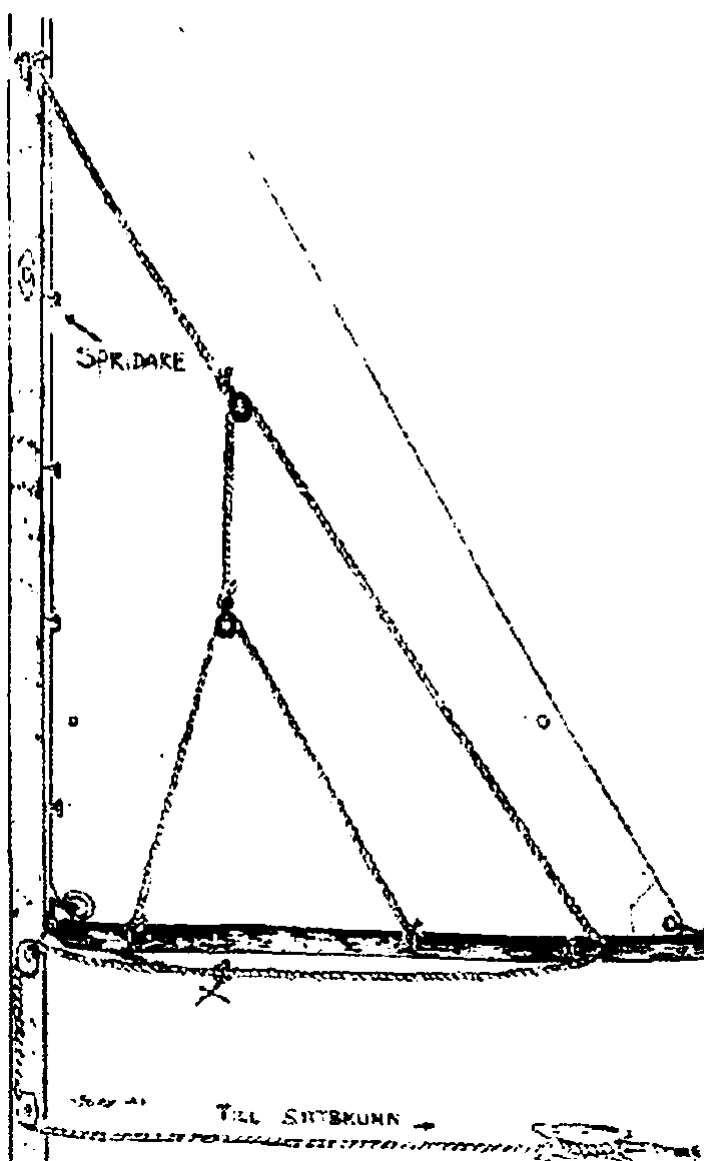
Jan Skoog VEGA 1959

Lazyjacks är ett hjälpmedel man tar till för att samla ihop seglet när man tar ner det.

Man har då fri sikt föröver och slipper att ha det liggande över hela ruffen. Man kan ha antingen pålstekar eller små block mot seglet, väljer man block kan man välja kullagerblock. Att linorna är dragna till ruffen beror på att de ska gå att dra åt så att man kan höja bommen när man är i hamn. lazyjacksen kan även användas som dirk.

Detta system är främst för de som har fullattesegel, men det fungerar även tillsammans med vanligt segel.

De två främre fästena på bommen är rostfria byglar. Längst ut ett block. I masten en rostfri bygel. Allt görs lika på båda sidor.



Observera att denna skiss inte är en skalentig ritning, utan en principskiss. Bygeln i mitten sätter man mitt på bommen, de yttre fästena sätter man där det ser bra ut. de ska samla ihop seglet på bästa sätt. Fästet uppe i masten kan sitta ca 1.5 m över vantspridaren. Lika på båda sidor. Linorna kan vara ca 5 mm, blocken ska då vara till den dimensionen. SB och BB "jacksen" förbinds vid X:et med en splits eller pålstek till linan som går till brunnen.

Båt: VEGA

Byggår: 1968

Motor: Albin 0-21

Problem

Vid körning på lågt motorvarv alternativt tomgång-svarv konstaterade jag att en större mängd vatten kom in i avgasröret, vilket syntes på vattenläckage vid avgasflänsen efter att ha stängt av motorn.

Att det inte var frågan om kondensvatten syntes på den stora vattenvolymen.

Undersökning av orsak till problemet

Jag provtryckte avgasrörets vattenmantel och kontrollerade att det inte fanns någon skada/spricka på avgasröret (anslutning mellan bakre avgasrörsläns och "svanhals") som kunde medföra att vatten kom in i avgasröret.

Det kom inte heller något vatten från motorns avgasfläns vid körning, vilket i så fall skulle tyda på att motorn hade något inre läckage (rostskada i topplock/block, packning etc).

Inget fel hade hittills konstaterats som kunde orsaka att vatten kom in i avgasröret.

Som en sista möjlighet att finna orsaken till detta vattenproblem koncentrerade jag mig på röret till kylvattenutsläppet i vattenlåset vid akterspegeln "svanhalsen".

Vid kontroll bedömde jag att detta kylvattenrör slutade c:a 10 mm inne i avgasröret.

Avståndet från kylvattenrörets utloppsmynning till övre lägsta punkt inuti avgasröret var ungefär 100 mm. Jag började då fundera på om kylvattnet på något sätt vid lågt motorvarv, kanske (med hjälp av atmosfärstryck, ev. undertryck) kunde tryckas i omvänd riktning över "svanhalsens" översta krök och därefter rinna ner i avgasröret.

Åtgärd

Gamla kylvattenröret togs bort och ersattes med ett som var c:a 200 mm långt.

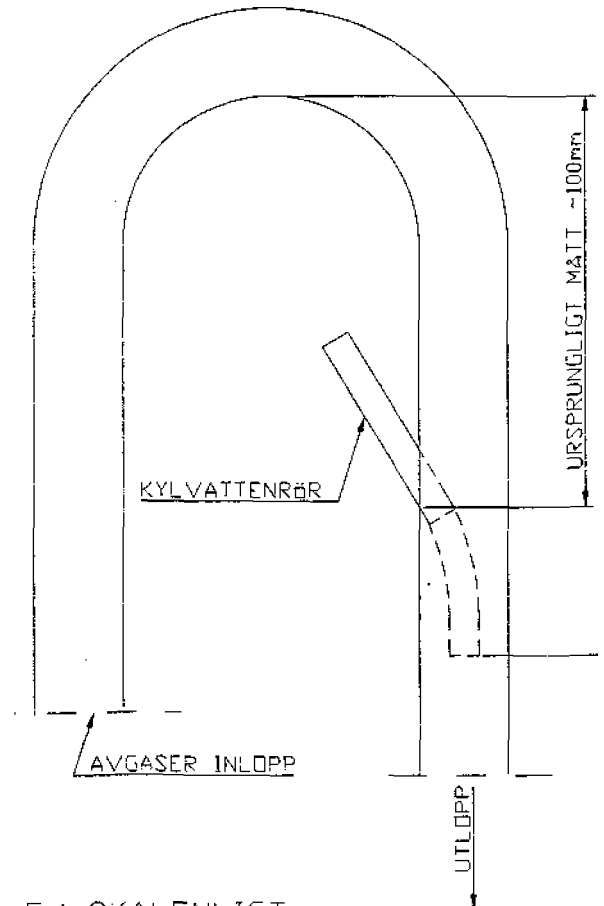
Jag passade in kylröret så att utloppsmynningen flyttades ner ytterligare c:a 120 mm från "svanhalsens" övre krök, därefter ansluta kylvattenslangen, provköra.

Skulle detta fungera? Ja!!!

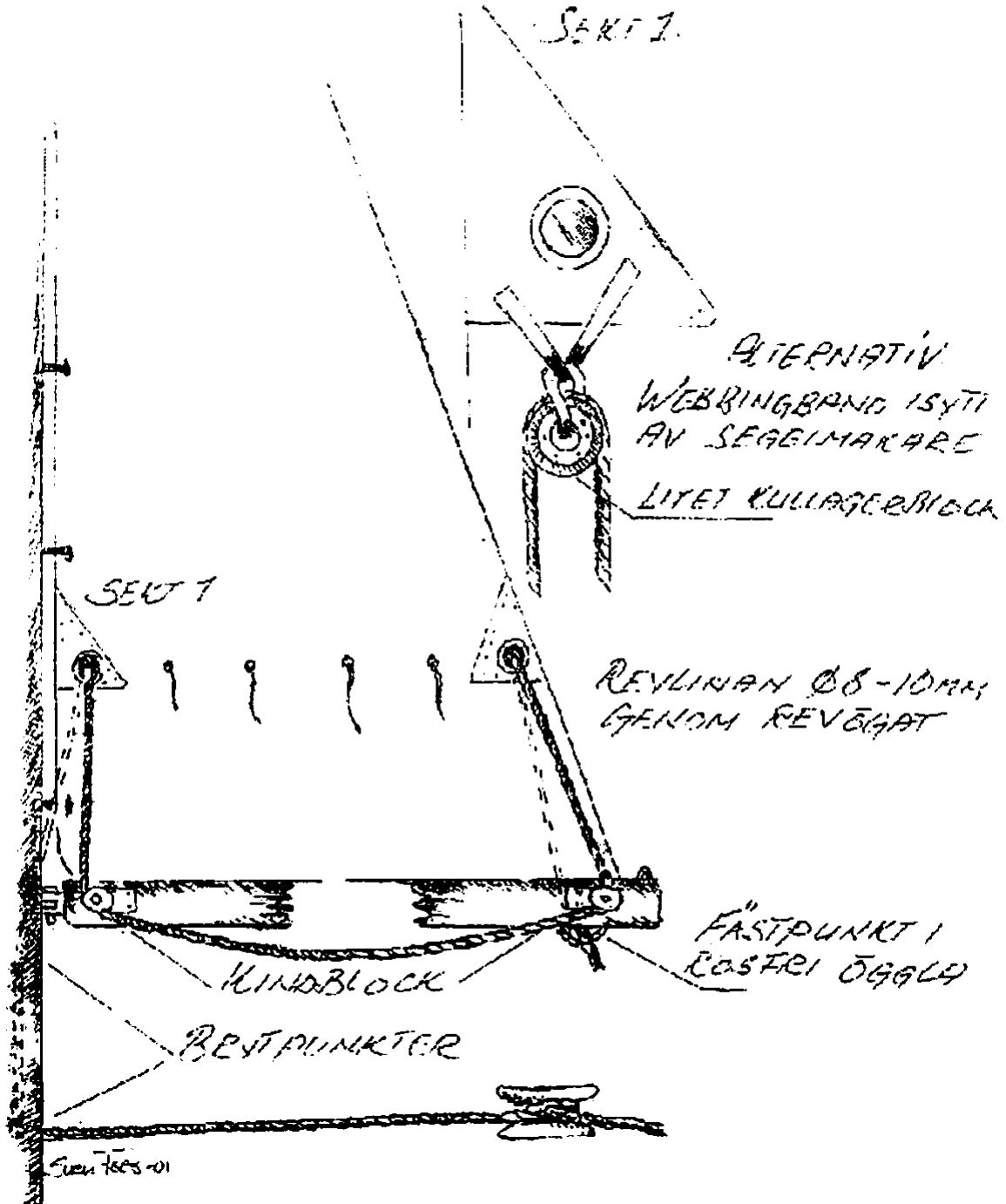
Efter denna åtgärd finns inte problemet kvar, avgasröret är torrt inuti vilket förmodligen var den ursprungliga konstruktörens avsikt.

Har du samma problem, kan kanske detta vara lösningen även för dig.

Grundläggande orsak till problemet är inte med säkerhet fastställt, men problemet med vatten i avgasröret är i alla fall åtgärdat.



EJ SKALENLIGT



ORIGINALVAGGA FÖR VEGA

Vid leveransen av min Vega juni 1976 medföljde en trävagga, som efter ca 20 år var i ganska dåligt skick. Gjorde då en ny likadan, eftersom den fungerat bra. Den är inte speciellt tung, jag kan själv lyfta upp den på en släpkärra och två man kan lyfta och flytta den.

För att underlätta bottenmålning under stöttorna, lägger jag 2 st brädbitar ca 20 x 95 x 150 mm under kölen på varje tvärbalk, och höjer alltså upp båten ca 40 mm. Kan sedan enkelt sätta axeln emot och tippa över båten åt ena eller andra hållet när man skall måla på våren. För att den annars inte skall stå och vicka, måste man sätta klossar eller kilar under stöttorna, och sedan tejpa fast dem. Pressa inte in dessa klossar för hårt bara, för eventuella inbuktningar i skrovet kan bli permanenta efter en viss tid.

Kölens bakkant skall sticka ut ca 250 mm bakom vaggan. När jag sedan bottenmålar på våren, gör jag två märken på kölen med en annan färg vid vaggans aktrc tvärbalk för att underlätta vid kommande torrsättning.

Jag brukar också vi bottenmålningen lyfta först aktern med en 5-tons domkraft (ca 200:-) under kölen och lägga nya klossar bakom vaggans tvärbalk och måla kölen där man annars inte kommer åt. Gör sedan likadant vid kölens framkant. Iakttag stor försiktighet, var noga med att underlaget för domkraften är stadigt, att den inte lutar och sätt aldrig fingrarna under.

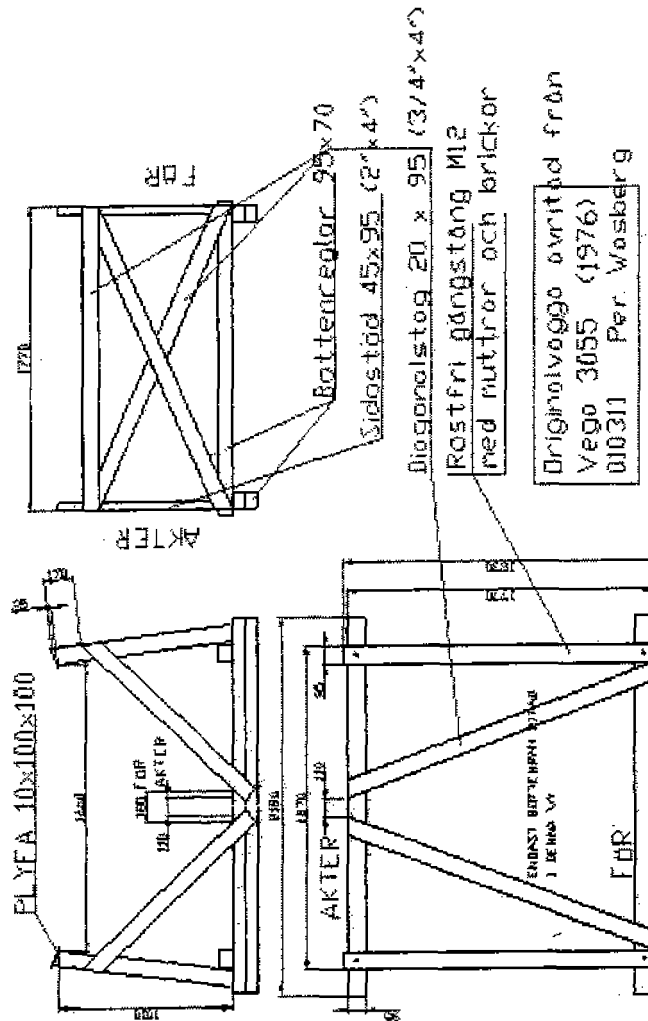
För att slippa klossar under stöttorna finns det färdiga justeranordningar att köpa hos vissa tillbehörsaffärer, man kapar stöttorna ca 100 mm och skruvar dit justeranordningarna istället.

Priser hösten 2000:

Helt i obehandlat virke:	ca 500:-
Bottenram i tryckimpregnerat och resten obehandlat virke:	ca 700:-
Helt i tryckimpregnerat virke:	ca 900:-
Färdiga justeranordningar:	ca 300/st

Per Wasberg V 3055 PAGAL

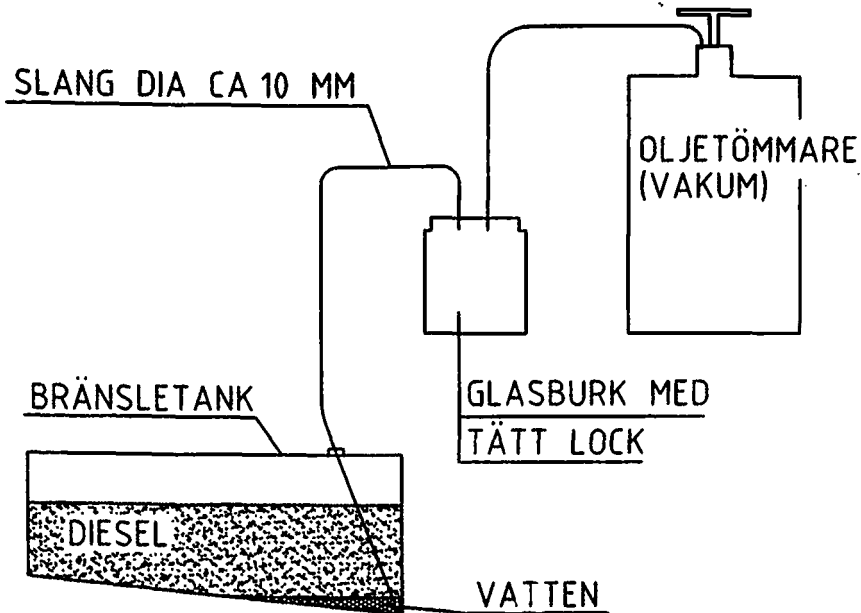
ORIGINALVAGGA FÖR VEGA



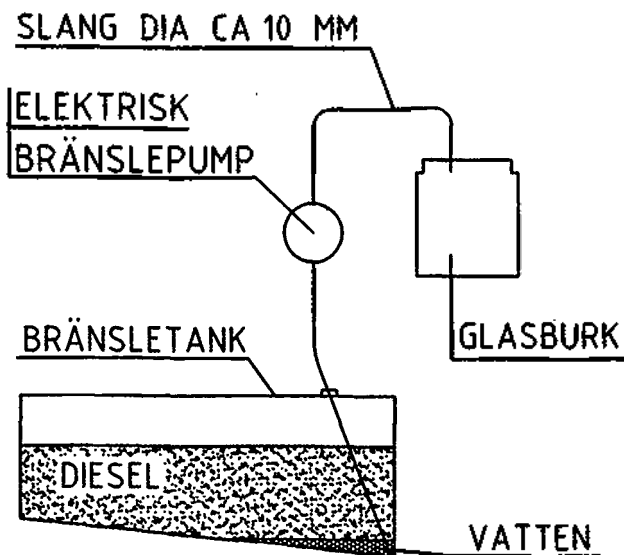
DENSITET	VILOSPÄNNING	LADDNINGSGRAD
1,28	12,72 V	ca 100 %
1,25	12,54 V	ca 85 %
1,22	12,36 V	ca 70 %
1,20	12,24 V	ca 60 %
1,18	12,12 V	ca 50 %
1,16	12,00 V	ca 40 %
1,13	11,82 V	ca 25 %
1,10	11,64 V	ca 10 %
1,00	11,04 V	ca 0

Tabell över sambandet mellan syravikt (densitet), vilospänning och laddningsgrad.

Gäller vid 25 grader för obelastat batteri som fått vila sig åtminstone tio minuter, allra bäst är några timmar. Vid måttlig belastning blir polspänningen erfarenhetsmässigt ca 0,2 volt lägre. Men vilospänningen är lämpligare indikator på laddningstillståndet. Tabellens värden skiljer något lite mellan olika batteritillverkare och i facklitteraturen. Övanstående gäller Vartas startbatterier i fullgott skick. Spänningen skall mätas med voltmeter som har minst två decimals noggrannhet!



PUMPA UPP VAKUM I OLJETÖMMAREN OCH EV. BOTTENVATTEN OCH SLAM SUGS DÅ UPP UR BRÄNSLETANKEN TILL GLASBURKEN. NÄR VATTNET OCH SLAMMET ERSÄTTTS AV DIESEL, AVBRYTER MAN OCH TAR UPP SLANGEN UR TANKEN.



ALTERNATIVT UTFÖRANDE: EN ELEKTRISK BRÄNSLEPUMP ERSÄTTER OLJETÖMMAREN OCH GLASBURKENS LOCK SLOPAS