Stockholm vintern 83/84

K G Linderholm

Bäste Monsunägare!

Den här gången sänder jag vinterns Monsuntips något tidigare än vanligt. Det beror på att vi fått några rigg- och segelförslag som är bra, till hyggligt pris och intressanta för dem som vill modernisera sina Monsuner. Och segel bör beställas i tid. För det tycks vara så att mest båt för pengarna - oavsett om man jämför med nytt eller begagnat - får man om man köper en begagnad, moderniserad Monsun för 200000:- eller t o m något mera. Det vill säga om man vill ha en robust, sjösäker, havsgående segelbåt i den här storleksklassen och inte är ute enbart efter en kappseglare. Omvänt betyder det för dem som redan är Monsunägare och fortfarande vill ha båt att man får ut mest egenvärde och användbarhet genom att behålla sin Monsun och modernisera den. Det räcker med en liten del av de pengar man skulle lagt ut i bytespengar för att skaffa sig åtskilliga förbättringar bl a rullfock och ny bom. Det jag skrev nederst på sid 2 i mars -83 har nästan ännu högre aktualitet nu.

Tyvärr fick jag som vanligt efter förra utskicket en del kuvert tillbaka med uppgift om att mottagaren är okänd på angiven adress.

Skulle Du ha sålt Din Monsun är jag tacksam om Du ville sända detta material vidare till den nya ägaren samt meddela mig förändringen.

Fråga gärna Dina Monsun-kamrater om de har fått detta brev. Om inte kanske det är de kuvert som jag får tillbaka. Be dem meddela adressförändringen om de är intresserade av tipsen. Uppge alltid båtnummer vid korrespondens med mig.

I förra tipsen rådde jag Monsunägarna att kontrollera alla dräneringsslangar, särskilt vid bordgenomföringar och skarvar under vattenlinjen. Det rådet gäller fortfarande och särskilt ju äldre båtarna blir. Längre fram i texten kommer jag att skriva om förslag som innebär att man skall in i motorrummet och under durkarna i babords kistbänk. Då finns ett bra tillfälle att kontrollera alla skarvar, slangklämmor etc och ev också byta en del slangar till nya armerade. Det finns en bild i ett gammalt tips som visar hur man kan dra om självlänsarna så att de mynnar ovan vattenlinjen.

Förslag i år

Liksom tidigare hänvisar jag till att bläddra tillbaka i gamla tips. Jag har själv förvånats över att man hittar saker som man undrar varför man glömt och inte redan gjort.

Jag har några enstaka exemplar kvar av en del av dem om någon önskar få dem sända.

Som vanligt får jag en hel del frågor som visar Monsunägarnas stora intresse för sina båtar och för att få tips. Däremot är från båtägare inkomna tips ganska sparsamma.

Monsun 83, Rolf Fogelberg, Bellmansplan 3, 632 30 Eskilstuna, 016-14 39 78, har gjort många fina inredningsförbättringar. Han beskriver dem gärna och är allmänt intresserad av att prata båt med dem som vill ringa.

- Skåp med skjutluckor i förpiken
- inrett pentry och sjökortbordet med ädelträfanér istället för befintliga laminatskivor
- ändrat elpanelen och fått plats för ett litet barskåp
- flyttat motoravstängning, pumpar, fettkopp m m från kistbänken
- installerat fjärrstyrd kallstart
- dörrar istället för luckor i nedgångsöppningen
- monterat intag för 220 volt via ankarboxen med kablar och 220 volts uttag inne i båten för laddning av batterier m m när man ligger i hamn med tillgång till 220 volt.

Jag erinrar om tidigare inredningstips med mahognydörrar framför garderob och värmekamin, tillbehör till stor U-soffa, skåp och hyllor på skotten över pentry, extra låda under köket etc.

Monsun 94, Kurt Lindfors, Odengatan 70, 113 22 Stockholm, 08-305731 är också en händig båtägare med intresse för inredningsförbättringar och annat. Han har tips och vill gärna höra av andra som har lust att ringa och utbyta idéer.

Monsun 222, Sten-Åke Lundin, Egersundsvägen 1, 591 50 Motala, har skiss till nytt sittbrunnsbord i olika delar som med en mindre del kan sitta uppe även under lugn segling. Kan vikas ut resp förlängas till 6-8 pers. Lätt stuvbart. Tyvärr var den medföljande skissen ej kopieringsbar så jag har sänt den åter till idégivaren med önskemål om förtydlingar. Finns den inte med här så beror det på att den inte hunnit tillbaka innan dessa kuvert postas. Fråga idégivaren direkt i så fall. Han har också tips om köksskivorna samt hyllor i garderoben (finns även tidigare), draglådor vid stickkojen under sb sittbrunnsbänk, lucka i sb sittbrunnsbänk samt mellandurk i ankarboxen.

Monsun 222 (se ovan) har också några seglingstips som han satt upp i tabellform som förslag och för diskussion. Avser endast cruising och inte kappsegling. Gäller givetvis endast för dem som har gamla rullbommen. För den som vill jämföra kan det vara intressant att veta att ett varv på gamla rullbommen ger 37-38 cm sänkning av storseglets höjd. När man byter bom och köper nytt storsegel med bindrev (se nedan) kan det vara lämpligt att utgå från sina vanliga invanda antal varv när man vid beställning bestämmer var de fasta reven skall placeras.

Tabell (enligt S-Å Lundin):

Vindstyrka	Kryss	Läns
0 - 6 m	Full stor + stora Genuan	Dito ev spinnaker
6 - 9	" " + mellan "	Full stor + stora genuan
9 - 12 (1)	4 varv på stor + " "	0-4 varv på stor + mellangenua
9 - 12 (2)	0-4 varv. " + kryssfock	full stor + kryssfock
12 - 14	6 " " "	4 varv på stor + kryssfock
14 - 16	8 " " "	6 " " " " "
16 - 18	10 " " stormfock	8 " " " " "
18 - 22	Mkt liten stor + "	Ingen stor + stormfock
22 -	Enbart stormfock men kryssa ej; dreja bi	" " " "

☐ För min egen del (184) har jag under året gjort några ändringar. Jag har installerat sötvattenkylning och passade på att montera in en varmvattenberedare.

Sötvattenkylning.

Sötvattenkylningen förenklar vinterkonserveringen avsevärt men ger framför allt ett bra permanent rostskydd för motorn och en riktig arbetstemperatur. Det medför i sin tur reservvärme att använda dels till varmvatten dels till salongsvärme. Det senare kan ske antingen medelst en särskild liten värmeväxlare eller så enkelt som att ha en liten fläkt som blåser fram motorrumsvärmen eller att bara öppna luckan (trappsteget). En stunds motorgång när man letar natthamn ger en motortemperatur som är kvar i flera timmar.

Det väsentligaste med sötvattenkylningen är dock trots allt att man sparar motorn mot rost. Man har nämligen en permanent kylvätska som innehåller såväl frost- som rostskydd. Tidigare rådde den uppfattningen att det inte var någon egentlig idé att sätta sötvattenkylning på en gammal motor som redan gått i saltvatten. Men senare undersökningar har visat att man har konserveringsfördelar även på en gammal motor. Man bör - på en motor som är äldre än 5 år - emellertid passa på att göra en viss renovering genom att ta bort frostpluggar och avgaslimpa samt mekaniskt rensa kylkanalerna. Allt detta finns beskrivet i tydliga anvisningar.

En överenskommelse har träffats med

Marinspecialisten AB
Tranebergsstrand (Alvik)
161 32 Bromma Tel: 08-80 27 40

./. om specialpris för Monsun enligt bifogade broschyr blad.

Varmvattenberedare

Marinspecialisten (se ovan) erbjuder också en varmvattenberedare med tillbehör. Lämplig storlek är 25 liter (korta modellen). Den får nämligen plats att hänga i ett par bandjärn i motorrummet akter om luckan. Man måste visserligen flytta på startbatteriet men det är en enkel procedur som jag återkommer till nedan.

Det enklaste sättet att få varmvatten (kort gångtid ger ca 80° vatten som finns kvar i ca 1 dygn) är att sätta en förgrening efter pentrypumpen samt en blandare i diskbänken i stället för den befintliga vattenutkastaren. Bl a Watski har en liten blandare (ca 130:-) avsedd för båt och 1/2-tums slang. Den ena delen från förgreningen efter fotpumpen går direkt upp till kallvattengrenen på blandaren. Den andra slangen efter förgreningen går till varmvattenberedaren och därefter till varmvattengrenen på blandaren. När man pumpar får man kall- eller varmvatten ur pipen beroende enbart på vilken kran man öppnat. Enkelt! Man kan naturligtvis ha en elektrisk tryckvattenpump men då får man finna sig i att familjen och gäster lätt slösar bort färskvattnet. Det går naturligtvis att göra samma sak även för vattnet till toalettrummet men då får man längre slangdragning och vissa förluster på vägen av både värme och vatten. Det dröjer dels längre innan varmvattnet kommer fram och dels kommer det varmvatten, som står i slangen, att fort kallna för att senare pumpas bort vid nästa varmvattenbehov. Har man tryckvatten kan naturligtvis en och samma pump förse flera tappställen med vatten.

För sötvattenkylning till motorn och varmvattenberedare finns klara monteringsanvisningar.
Obs! Se erbjudandet längre fram i detta brev om ett billigt introduktionsexemplar av vardera till den Monsunägare som hinner först till mig. (Detta enstaka exemplar således ej genom Marinspecialisten)

Kylanläggning

Nu har jag slutligt monterat den kylanläggning jag tidigare provat:
Thermo-Cool från Thermo-Marin, Stockholm. Se bifogade broschyr, särskild Monsunrabatt erhålles. Förmedlas av mig eller nedan angivna "Ålstens Båtservice" (Bosse eller Björn), som också monterar.

Den har tidigare beskrivits i tipsen men är nu vidareutvecklad och färdigprovad. Även om anskaffningskostnaden kan tyckas hög är det den jämnaste och säkraste kyla - och med tillräckligt låg temperatur - som finns att få för båtar. Den har en kompressor, som drivs av båtens motor, en värmeväxlare (freonkylare) och en kylenhet i form av en rostfri, saltlösningsfylld platta som fästs i taket på kylboxen. Det är en eutektisk platta vars innehåll fryses ned helt (-11°C). Det är det stora behovet av smältvärme under plattans upptining som håller kylboxens innehåll kallt (ca 0°C). Mått- och kapacitetsmässigt passar anläggningen perfekt för Monsun.

Enklast monterar man anläggningens kylplatta genom att lyfta på disk-

bänken. Det är på de flesta Monsuner enkelt. Ta ut skjutdörrarna till porslinskåpen. Glidskenan lossas genom ett par, tre skruvar. Ta bort den lilla listen mot skottet. Den skall egentligen bara vara skruvad men på enstaka båtar kan man för tätnings skull ha lagt lim eller tätningsmedel så ta den försiktigt med hjälp av kniv eller stämjärn. Bänkskivan skall vara skruvad uppifrån med endast ett fåtal skruvar, lätta att lossa. På en del senare båtar kan den vara limmad och då får man stämma bort den i limfogarna. Kanten runt om följer med skivan och tas således inte bort. Lossa vatten- och avloppslangarna och lyft upp hela bänkskivan. Då ser man hur kylboxen har satts ned. I regel är det ett tomt och oanvändbart utrymme runt om boxen, dels mot skott och kök dels mot den välvda skrovsidan. Det bör man passa på och fylla med isleringsskum som finns att köpa i två komponenter som blandas omedelbart före nedhällningen. Det skummar upp snabbt och härdar på några minuter. Först måste man täta de springor som finns vanligen vid sidan och under boxen mot grytskåpet. Det görs lätt med tillpassade masonitbitar som fästs med några små skruv eller spik. Lägg också en skiva på vardera sidan om det hål som finns ut mot kistbänken. Dessa skivor kan hållas tillfälligt där bara medan skummet härdar. Klä skivorna med aluminiumfolie eller plast så att inte skummet fastnar på skivorna.

Små springor tätas enklast med istoppat tidningspapper. I botten på boxen sitter en dränering med slang. Håll den fri t ex genom att sätta den långskeppsgående, vertikala masonitskivan bordvats om den så att man kan byta slangen eller nippeln om det någon gång i framtiden skulle behövas. Fyll i skummet i några mindre portioner. Sammanlagt en liter basvätska och en liter härdare räcker bra om man använder den typ som skall blandas 1:1. Dela lämpligen i fyra portioner. På boxsidan mot grytskåpet limmas lämpligen en tillpassad bit frigolit el dyl. 20-30 mm tjock. På den i sin tur en masonitskiva som stötskydd. Motsvarande görs lämpligen om man har någon fri yta under boxen t ex midskepps om dräneringshålet. Det är viktigast att få de nedre delarna av boxen väl isolerade eftersom kylan sjunker nedåt. Glöm inte att dräneringsslangen bör ligga i en båge ( ) som vattenlås och vara fylld med vatten (lämpligen från smältande krossad is som alltid är bra att ha i botten på boxen). Utan vattenlås rinner den kalla luften ständigt ut ur boxen och ned i kölsvinet. Observera att boxen är primärt isolerad men ovan beskrivna ger extra god isolering om man har tomma oanvända utrymmen runt om boxen. Särskilt mot motorrum-sidan där värmen från motorn kan försämra kylmöjligheterna.

Här beskrivna extra isolering är värdefull vilken kylanläggning man än har eller om man bara använder is eller kylklampar.

Eftersom livsmedelshygien ingår i min profession vill jag passa på och ge ett annat tips. Hållbarheten hos ömtåliga livsmedel av typ kött, fisk, mjölk etc är väsentligt mycket bättre vid 0- +2°C än vid t ex +6 - +8°C.

När isoleringen är klar och överskottet av skum är bortskuret lägger man på bänkskivan tillfälligt och ritar underifrån (inifrån) boxens kontur på undersidan av skivan så att man vet var man kan fästa kylplattan. Den bör ligga så långt ut mot skrovsidan som möjligt. Den extra isolerskiva som ligger fastskruvad under bänkskivan bör man skruva bort och kontrollera isoleringsinnehållet. Det kan vara bristfälligt inpassat. Förbättra det. Lägg gärna en aluminiumfolie med blanka sidan nedåt på undersidan av den istoppade isoleringen. Det hjälper till att reflektera tillbaka den strålningskyla som kommer från kylplattan.

Skruva fast kylplattan med fyra genomgående rostfria bultar. (Mp6 med flat, försänkt skalle). De kommer inte att synas för skallarna hamnar under listen för skjutluckorna resp inne i porslinsskåpet.

Innan man nu fortsätter och medan boxen är öppen bör man sätta in två smala, horisontella lister, en på vardera insidan av boxen. De skall vara 3-5 cm under kylplattan; den aktre blir således strax under öppningen mot kistbänken. Listerna bör vara ca 20 cm långa. På dessa kan man lägga en platta som då kommer att ligga några få centimeter rakt under kylplattan och på vilken man kan ställa glacepaket, lådor för tillverkning av istärningar etc. Eftersom temperaturen i kylplattan inte är lägre än - 11°C kan man ha glacen endast kort stund och det tar viss tid att göra is. Men kylan är ju konstant så det går så småningom. Man får bäst resultat om plattan är dubbel: den undre av plywood och ovanpå den en ganska tjock rostfri plåt som leder kylan bäst. Islådorna skall inte vara av plast utan av metall.

Gör lagom hål i isoleringen ut mot kistbänken och stoppa igenom kylslangarna samtidigt som bänkskivan läggs på plats. Böj kylslangarna mot skrovsidan och ned under durken samt in på lämpligt ställe i motorrummet. Täck isoleringen mot kistbänken med en masonitbit och mot insidan av kylboxen med en tunn blankpolerad rostfri plåt. Montera medföljande termotstat med strömbrytarn inne i porslinsskåpet. När man vill komma åt den öppnar man bara skjutluckan. Vid rätt montering behöver man egentligen aldrig röra strömbrytaren eller termostatratten när man en gång provat in den inställning man vill ha. Med rätt montering menas att strömmen till det lilla medföljande reläet tas ut på baksidan av generatorn från det uttag som ger ström först när generatorn kommit upp i laddningsvarv (använd testlampa för att pröva). På det sättet får man en helautomatisk anläggning som fungerar när motorn går och generatorn laddar. Det innebär att kompressorn inte belastar motorn just i startögonblicket eftersom generatorn då inte laddar. Tar man reläströmmen via startnyckeln ligger kompressorn på och belastar när man försöker starta. Vid start av en kall dieselmotor bör all ström och all mekanisk belastning vara bortkopplad. Det kan vara bra att koppla in en extra strömbrytare i porslinsskåpet som reserv om termostaten ev. skulle haka upp sig.

Kompressorn kan monteras på motorn antingen på styrbords eller babords sida. Har man sötvattenkylning på styrbordssidan bör kompressorn sättas på babordssidan även om där är något trångt.

Värmeväxlaren monteras på babordssidan i motorrummet. Följ i övrigt monteringsanvisningarna. Ring gärna till mig om det är några frågor. Jag kan också förmedla kontakt till nedan angivna båtservicefirma (Bosse och Björn i Ålstens Båtservice) som kan åtaga sig monteringen för den som inte vill göra det själv. Det är visserligen i princip inte svårt men tar tid och går lättare och fortare för den som är van och har de rätta verktygen.

Den beskrivna kylanläggningen ger en jämn och djup kyla (ca 0°) under ca 1 dygn efter körning med motorn 45-60 minuter. Alltså bäst kontinuerlig kyla får man hela sommaren om man kör med motorn ca en halvtimme morgon och kväll. Det är också tillräckligt för att ge kontinuerligt varmvatten om man har varmvattenberedare.

- Extra durk i motorrummet.

Separat eller i samband med installering av varmvattenberedare är det värdefullt att installera en durk i motorrummet. Om man har en varmvattenberedare hängande under sittbrunnsbotten bakom motorrumsluckan kan startbatteriet inte stå kvar där och placeras då lämpligen på den extra durken. Den kan göras så stor att där dessutom ryms ett par ölbackar eller motsvarande. Gör två trä- eller plywoodskott (okar) som plastas fast på skrovbotten på vardera sidan parallellt med motoraxeln. Gör mallar i papp först. Extradurken bör vara delad tvärs (i ett helt stycke blir den för otymplig), och skruvas med några skruvar i okarna. Gör en hög och stadig kant framåt så att inte föremål under gång ramlar fram på motorn. Ett utmärkt ställe för att torka stövlar, kläder m m när motorn är varm efter motorgång.

- Rullfock och modern bom med bindrev.

För att tillmötesgå önskemålen att modernisera Monsun erbjuds nu ett paket - som dock kan köpas i delar - av rullfock, bindrevsbom och tillhörande segel av

Roslagssegel, Roslagens Segelmakeri AB
Vega
185 00 Vaxholm Tel 0764-36611

Se bifogade gula broschyrblad. Det datum 15 dec som står där kan Du bortse från.

- Nytt rullfocksystem.

Monsunägare erbjuds därvid till specialpris ett nytt rullfocksystem. Det är Furlex, en helsvensk produkt, som skiljer sig från tidigare erbjudna rullfocksystem i samma prisklass genom att Furlex rullar in buken på förseglet först och separat så att man vid revning genom inrullning får ett slätt och plant försegel lämpligt för ökande vindar utan försegelbyte. Sådan två-funktionell effekt finns annars bara på betydligt dyrare modeller.

./. Se bifogade gula broschyrer och informationsblad.
Rullfocksystemet är helt komplett med 6 mm förstagswire, revningslina m m och passar precis till Monsun sedan man

klippt av förstagswiren vid önskad längd. Den tillhörande profilen kapas lätt enligt anvisningarna. Det har redan provats på Monsun och jag svarar gärna på frågor. Glöm inte att fockfallen måste vinklas in mot masten genom att löpa genom medföljande bygel som skruvas eller nitas fast på masten. Roslagssegel håller med popnit-tång för den som så önskar. Profilen har en särskild inmatare för seglet men jag rekommenderar att dessutom skaffa en s k hjälpinmatare, som inte kostar många kronor extra. Glöm inte att toppsvirveln måste hissas ända upp med fallet annars kan man få trassel vid rullningen. Är seglen för korta måste man förlänga med tampar. Beslå hoprullat segel med en liten tamp.

Jag har seglat med rullfock i flera år och jag måste säga att det är något som jag absolut inte skulle vilja vara utan.

Tillhörande Genua 1, avpassad just för Furlex och lämplig att segla med i revat skick. tillverkas av Roslagssegel och ingår i paketet till specialpris.

Bindrevsbom.

Rullbommen har blivit omodern och även obekväm jämfört med nyare system. Därför ingår i moderniseringspaketet Seldéns nya bindrevsbom komplett med invändiga linor och tre avlastare. För att passa till de gamla Monsunerna finns just nu möjlighet att få bommen guleloxerad utan pristillägg. Annars tillverkas numera inte sådana utan extrabeställning. Bomfästet görs så att det passar i det gamla rullbomsfästet utan ändringar. Den som så vill kan därför ha den gamla rullbommen kvar som reserv.

För den gamla masten finns en rörkasett och en särskild segelinförare som passar in i den befintliga utvidgningen av mastskåran. Man kan använda lik eller travare men jag rekommenderar travare om man nu eller senare vill dra ner fallen till sittbrunnen, så som jag beskriver nedan. Med travare är det inte lika nödvändigt att gå upp i vindögat när man skall hissa storseglet. Rörkasetten bör skruvas fast, ej nitas eller limmas, så att man lätt kan ta bort den om man vill dra fler (eller ta bort) kablar i likrännan. En av de många fördelarna med den nya bommen är att seglets skothorn fästs i en travare så att man lätt kan reglera bomlikets sträckning efter behov vid olika vindar. Dessutom finns ett snabbrev (trimrev) för utplaning av storseglet när så önskas. Man får alltså fyra möjligheter till trimning av storsegel: Uthalarreglering, snabbrev samt 2 rev. Vid beställning av reven kan man få önskad placering om man vill jämföra med sina invanda antal rull på bommen. Jämför seglingstipsen i början av detta brev. Jag påminner om att ett varv på gamla bommen ger en sänkning av storsegelhöjden med 37-38 cm. Fråga gärna Björn på Roslagssegel till råds.

"Orustpaket" från tillverkare och tillbehörsfirma på Orust, Monsunens ursprung.

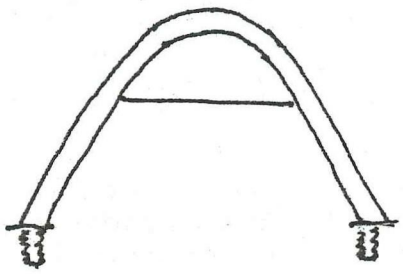
Självslående fock.

Självslående fock har nu utprovats. Det finns ett par olika system framtagna på enskilt initiativ av Monsunägare. Alla är mycket nöjda med systemet som princip och påstår att man kryssar mycket mer än tidigare. Även om seglet blir litet (ca 18m^2) jämfört med Genua 1

så har fock på skotskena den fördelen att man kan gå upp högr i vind samt vända snabbare. En känslig faktor är att få rätt skotskena och framför allt rätt vagn. Ett par av de som provat har sagt att då och då kan man få problem med att skotvagnen inte går över som den skall.

Själv har jag utprovat ett system med en rörbåge under vilken rullade ett stort block istället för skotvagn. Det fungerade perfekt i alla lägen, var okänsligt för skotvinkeln och slog alltid över utan skrammel och smällar. Men tyvärr går det inte att få fram en rörkvalitet som håller vid hård skotning. Inte ens om man förstärkte röret med en massiv järnstav inuti. Jag måste därför överge hela den principen trots dess enkelhet att montera och reglera samt dess låga pris.

Nu finns istället framtaget ett system med skena, fäst med två rostfria byglar i ändarna och en rostfri platta på mitten (på mastfotsplattan). Byglarna har fotplattor med genomgående bult som fästs genom hål i rufftaket alldeles i ytterkant där takets plast är mycket tjock och stadig. Bricka och mutter på undersidan inne i toalettrummet. Se skiss.



Skotskenans längd är ca 140 cm. Den är böjd med radien 330-340 cm. Skotskenans vinkel mot horisontalplanet bör vara ca 40°. Dessa mått är tyvärr inte slutligt utprovade ännu men kommer att bli det i samband med vårutrustningen. Vid ev beställning kommer det därför att dröja något innan skensystemet levereras, såvida man inte vill utprova exakt skenlängd och vinkel själv. Byglar, färdigböjd skena med förstärkning och fästanordning finns att få. Det enda man behöver göra själv är att kapa skenan på rätt ställe och med inpassad sneddning samt skaffa en vinklad fästplatta för mittpunkten. Vid montering är det viktigt att man använder ett stålmåttband från stävbeslaget till skenans ändpunkter. Dessa måste nämligen vara exakt lika långt från stävbeslaget.

Det kommer att finnas två skenor av olika prisklass. Den billigare (från Nordic Yackting) har visserligen en vagn med kullagrade hjul som påstås rulla lätt men om skenans vinkel mot horisontalplanet inte är den rätta så kan vagnen kärva.
Den dyrare modellen (den amerikanska Harken) har en vagn som rullar direkt på kulorna och är oberoende av lutningen. Den som vill fråga någon med god erfarenhet av Harkenskenan från flera båtar kan tala med

Mats Karlsson
Bodings Sails and Yachts
Liljeholmsvägen 12
Stockholm Tel 08-45 27 90

För Monsun kommer hela paketet med byglar och skotskena och vagn, block och skot att tillhandahållas av

Stig Hermanssons Marintjänst AB
Fack 73
440 90 Henån Tel 0304-30579

Man kan också köpa delarna separat om man t ex tar block och skot i samband med seglen (se nedan).
Paket med färdig skotskena och travare (vagn) (Nordic Yachting), byglar, plåt och fästdetaljer samt ett block och 20 meter, 14 mm-skot kostar c:a 1800:-. Harkens skena och vagn ökar priset med c:a 700:-. Priserna kan komma att ändras något.

Det här beskrivna systemet bygger på att man har en skotlina som går från skothornet via ett block på skotvagnen och ett block i stävplåten till blocket och travaren på ena genuaskenan upp till vinschen. Förluckan är inte ivägen men skulle skoten vilja fastna i springan lägger man bara en tjock gummibord runt hela luckramen så att den fyller ut springan. Då fastnar inte skotet.

Vill man inte gå med skotet till stäven utan upp i masten måste man dels ha annan radie och annan vinkel på skotskenan dels se till att skotet inte kan haka upp sig på utstickande delar t ex rullbomsbeslaget på masten.

Stig Hermansson tillhandahåller också för Monsun mantågsstötter och fötter (även för montering på relingen), stävstege, badstege och över huvudtaget allt i rostfritt. Monsunägare får rabatterat pris.

Den självslående focken tillhandahålles av

MD-sails
Bengt Hansson
Box 5866
440 90 Henån Tel 0304-59363

Fock 18.2 m^2 (hakar eller tejp)	3932:-
Spanker (finns i tidigare tips)	5100:-
Skotpaket och block, som kan användas till båda seglen	540:-

Priserna inkl moms. Monsunägare får 10%.

Fallen till sittbrunnen.

Några Monsuner har provat sig fram till hur man drar ned fall m m till sittbrunnen.
Vill man göra sin segelutrustning riktigt bekväm bör man skaffa rullfockssystem för samtliga försegel, självslående fock (som givetvis också rullas), nya bindrevsbommen samt storsegel med travare. Då sätter man, revar, resp tar in förseglen helt från sittbrunnen med hjälp av rullfockslinan och skoten.

För storseglet kan man dra en eller flera linor till sittbrunnen. Det går lätt att borra hål i sargen under vindrutan och placera avlastare och en vinsch bakom vindrutan. Det räcker med att slipa borrhålens kanter mjuka, då behöver man inte sätta in några ringar, rör eller skoningar. Utrymmet inne i sargen är tätt nedåt och dränerat genom ett hål vid vindrutans hörn. På däck vid masten placerar man erforderliga bryt- och däcksblock. Finns samlade i skenor med många block-hjul i samma skenpaket.

I första hand anser jag att man bör dra ned storfall, uthalare, trim- (snabb)rev och kicktalja. Då har man fått utmärkta möjligheter att utan att lämna sittbrunnen kunna hissa och ta ned storseglet samt fintrimma storen med hjälp av uthalare, trimrev och kick. Det ger fyra linor och kräver fyra avlastare men bara en vinsch. Och vinsch har man fått från storfallsvinschen på masten som man bara flyttar.

Då har man fortfarande babordssidan bakom vindrutan fri om man vill dra dit fockfall (för den som inte har rullfock), spinnackerlinor och ev revningslinor. Men om man skall sköta storsegelrevningen från sittbrunnen behöver man två revlinor. Annars är det ju vanligt att revningen vid masten sker i en hake och endast revet i seglets akterkant sker med lina. Personligen anser jag att det är onödigt och t o m mer komplicerat att dra ned revningen till sittbrunnen.

För att sträcka revlinan (samt ev. uthalare och trimrev om man inte dragit dessa till sittbrunnen) behöver man en vinsch på akterkant av masten under bommen. Lämpligen tar man en vinsch med underliggande handtag som alltid får sitta kvar. Tre avlastare sitter som standard i den nya bommen. Lämplig vinsch färdigmonterad på passande platta kan fås till förmånspris genom Roslagssegel vid samtidig beställning av den nya bommen.

Teakbänkar i sittbrunnen.

./. Till"Orustpaketet" hör en färdig bänksats med durkar: så blir sittbrunnen som ny. Det fanns med i föregående års tips men ser så snyggt ut och är så lättskött att jag tar med det igen. Jag har monterat in det på min båt och den som vill se hur det ser ut kan få ett färgfoto från tillverkaren

Bo Peters
Box 20
440 90 Henån Tel 0304-31130

Bo Peters har också andra detaljer bl a ett sittbrunnsbord i teak med mönstret lagt som en kompassros.

Beträffande sittbrunnen vill jag påminna om ett par, flera år gamla, men mycket bra tips. Dels hur man gör skotbalken demonterbar med mycket enkla handgrepp så att man alltid kan ha sittbrunnen fri när man ligger i hamn. Dels hur man bygger rymliga "handskfack" i sittbrunnens sidor. Det finns färdiga sådana att fälla in men de är ganska små. Man får flera gånger större utrymme om man själv plastar botten

och gavlar. Som form kan man ha masonit eller rent av papp eller tunn frigolit.

VHF radiotelefon och ev. privatradio.

För några år sedan hade vi ett erbjudande om kommunikationsradio från Zodiac. Då fanns tyvärr inte VHF systemet tillgängligt för privatbåtar. Zodiac erbjuder nu även VHF med specialpris för Monsunägare. ./.

Det råder nog ingen tvekan om att VHF-radiotelefon eller ev mobiltelefon är de enda systemen som ger tillfredsställande säkerhet om man behöver hjälp i en nödsituation eller ha kontakt med radiostationer, telenätet eller andra fartyg inom yrkessjöfarten (tull. polis m fl) Det har ju ofta visat sig att privatradion ger inte någon förbindelse när man som bäst behöver den. Bara möjligheten att kunna ringa till och från en VHF radio är en stor tillgång. Man behöver certifikat men det är enkelt att studera de regler som man behöver kunna för att ansöka om certifikatet.

Jag har själv en VHF-radiotelefon ombord och den är lätt att placera. Det finns flera alternativ men ett är i salongstaket bredvid instrumentpanelen. Man får plats med PR-radion också.

Zodiak erbjuder också en mobiltelefon av den typ som fungerar inom hela norden (NMT-Nordisk Mobiltelefon). Den kan medföras överallt och är flyttbar mellan hem, bil, båt, sommarställe etc. Den finns inte med i broschyren utan upplysningar ges av de två personer som undertecknat Zodiacs brev.

Elektronisk logg och vindmätare

"Danavigate" som erbjöds i förra tips står fortfarande kvar som ett erbjudande från Watski, Erstagatan, Där har Monsunägare goda relationer och kan diskutera även andra inköp med

Sten "Knotan" Thelander
Watski, Erstagatan 22
116 36 Stockholm Tel 08- 44 00 00

Den som vill trimma sina segel efter rådande vindar har stor användning av de beräkningar som Danavigate gör med fartlogg och vindmätare i komination.

Vid vårens Monsunträff delade Watski ut en omfattande tillbehörskatalog och ett funktionshäfte. De som inte hade tillfälle att närvara kan rekvirera materialet efter hänvändelse till "Knotan".

Nyhet för året.

Båtservice.

Från och med nu finns möjlighet att genom en liten firma här i Bromma få hjälp med det mesta av installationer, reparationer, plastningar, anskaffning av diverse utrustning inklusive montering etc.

Det är två händiga ynglingar som genom sin egen firma Ålstens

båtservice eller privat kan hjälpa till med det mesta. Även upptagningar, vinter- och vårutrustningar, riggningar och dylikt. De känner väl till Monsun och hur den är konstruerad och har bland annat erfarenhet av hur man monterar de nyheter som jag nämnt i det här brevet, t ex kylanläggning, sötvattenkylning och varmvattenberedare. De har flygande service med sin servicebil men kan av kostnadsskäl kanske inte fara alltför långt ut i Sverige. Men tala med dem om förslag om hjälp önskas.

Ålstens Båtservice
Brötvägen 2 Tel: Bosse 08-268318
131 39 Bromma Björn 08-259597

De är kanske svåra att nå eftersom de är mycket rörliga men jag har nära till dem eftersom de finns här intill. Ring i så fall mig 08-785 5050 (dag) eller 08-80 05 00 (bost) så tar jag kontakt med dem.

Ålstens Båtservice har f n följande utrustning att sälja avpassad för Monsun varav en del som använts för mått och prov säljs till starkt reducerade priser (i vissa fall ned till närmare halva priset). Montering kan ombesörjas om så önskas.

- Wallas minsta värmare för fotogen
- Combi-cool kylanläggning
- Hood rullfocksystem, färdigavpassat för Monsun
- Hood Genua 1 för Monsun med tejp för Hoods förstagsprofil (endast provseglad)
- Nya GH-värmare för fotogen eller med den nya brännaren med högre effekt för gasol

Obs! Dessutom finns till särskilt introduktionspris ett exemplar av utrustningen för sötvattenkylningen till Monsun-motorn och en varmvattenberedare med kopplingar. Men för detta speciella introduktionspris som är lägre än det rabatterade finns endast ett ex av vardera och de går till den Monsunägare som först vill ha dem (eller ett av dem). Utrustningen är helt ny och med garanti. Introduktionen är till för att stimulera intresset.

Ring Bosse eller Björn enligt ovan eller mig för närmare prisuppgifter. Det kommer såvitt jag erfarit från dem att löna sig för den som vill passa på att köpa billigt.

Produktinformation från Extenson AB.

I kuvertet ligger ett mycket litet häfte (stort ungefär som ett frimärkshäfte med sedvanlig produktinformation från Extensor AB (=VC 17 M m m).

Monsunträff.

Någon Monsunträff är denna gång inte planerad eftersom det är ett ganska omfattande jobb att göra en sådan och intresset

har varit vikande. Men skulle en sådan önskas av tillräckligt många så är jag naturligtvis beredd att arrangera det. Lokal finns. Som ämne kunde vi kanske ha VHF-certifikat samt radio- och telefonfrågor överhuvudtaget. Jag vet också att såväl "Knotan" Thelander som Roslagssegel och Ålstens båtservice är villiga att ställa upp i en panel för båtvård och utrustning.

Obs! Alla som är intresserade av en träff i Stockholm under senvintern eller förvåren måste i så fall genom ett enkelt kort eller annat skriftligt meddelande anmäla sig preliminärt så återkommer jag med besked om det blir av eller inte. Utöver namn- och adress och antal personer måste jag ha uppgift om båtnummer och telefonnummer. Det går också att ringa till mig och anmäla särskilt om det är i anslutning till andra Monsunfrågor.
Anmälan behöver vara inne senast 31 januari 1984.

Förmedling.

Den som vill sälja, byta eller köpa något som passar till Monsun är välkommen att höra av sig till mig. I våras anmäldes till försäljning en stormfock 12 m^2 med hakar, en spinnacker föga använd och ev ett par segel till. Men jag fick inte in några önskemål om just detta så de seglen kanske finns kvar för dem som är intresserade.

Båtbyten.

Tillfälliga båtbyten har diskuterats t ex mellan ost- och västkusten. Aktiviteten är mycket låg men jag åtar mig att vara förmedlingscentral om så önskas. Den som vill låna resp låna ut båt, kan meddela mig varvid bör anges fullständiga uppgifter samt tidsperiod.

Ekonomiska bidrag.

Vi har ju ingen klubb och inga medlemsavgifter. Då kräver ju "byråkratiseringen" i sig själv både tid och kostnader så jag är fortfarande tveksam om vi behöver ha en formell Monsunklubb även om den här förmedlingen ofta kallas så. Men namnet kan vi ju reservera för en eventuell kommande riksklubb. Men jag har en hel del kostnader inte bara för kopior, papper, kuvert och porto utan också för att åka runt och samla idéer och material, försöka konstruera och prova enkla modeller m m. Inte minst självslående focken har krävt mycket jobb och resor m m. Av båtnumren framgår att det är ganska många kopior jag måste låta göra av allting. Jag är därför tacksam för det ekonomiska bidrag jag kan få till den här verksamheten.

Jag vill också verkligen tacka dem som bidragit till mitt material under tidigare år. Eftersom långt ifrån alla mottagare lämnade bidrag så täcker det tyvärr emellertid inte framtida verksamhet. Det är förståeligt om inte alla tycker att tipsen är värda någonting. Men jag vill inte gärna skilja på dem som bidrar och övriga eftersom jag anser att bidragen skall vara frivilliga. Därför sänder jag mitt material till alla de Monsunägare som jag har adresser till inom Norden.

Skulle någon känna till att en Monsunägare inte nåtts av mitt brev så meddela mig namn, adress och båtnummer så skall jag kolla felet och sända handlingarna.

Tacksam alltså för bidrag från dem som nås av detta brev och inneliggande tips. Jag hoppas Ni har intresse och utbyte
./. av den här förmedlingsverksamheten. Jag bilägger för enkelhets skull ett inbetalningskort men annan betalningsform går också bra. Postgiro 356224-6, 161 38 Bromma.

Med hälsningar och önskan om trevliga träffar och trevlig sommar från 184, "Miss L". Identitet genom flaggsignalering av namn och nummer under hamnliggning i sommar på västkusten.

K G Linderholm

Adress: Alviksvägen 133, 161 38 Bromma, tel: 08-80 05 00

Kont: Länsstyrelsen, Box 22067, 104 22 Stockholm, 08-7855050