



Wahlborgs Marina

Endast kunskap kan ge service



*I mer än 100 år har vi levererat tjänster & kvalitetsprodukter till båtägare.
- Det ämnar vi förstått med i minst 100 år till.*

- Störst i Sverige på Tohatsu utombordare
- Stor tillbehörsbutik
- Volvo Penta och Yanmar motorer, reservdelar och tillbehör
- Båtar från Terhi och Pioner
- Zodiac och Achilles gummibåtar
- Verkstad, motorbyten, båt- och motorreparationer
- Vinterupplägning inom- och utomhus med fullservice



*Att de flesta jordenruntsegelare väljer Achilles som dingje är ingen slump.
Achilles hypalumbåtar uppfyller kraven, år efter år...*

VOLVO PENTA YANMAR TOHATSU ZODIAC pioner TERHI

Raymarine SELDEN LEWMAR ESE/ACOLITE WATSKI GARMIN

N.54°30'5" E.11°51'2"

Tel: 031-69 71 50

Hinsholmskilen, Västra Frölunda

www.wahlborgsmarina.se

Vår nuvarande rigg är anpassad för den modernare 361:an vilket bland annat innebär en högre mast. Givetvis är seglen anpassade för detta och vid segelgarderobyttet 2008 fick vi mycket bra hjälp av Bengt Falkenberg på Albatross Segel. Det kändes viktigt att ha fräscha segel om man skall vara ute på heltid i flera år.



Bilder: Bosse Niklasson

Segling i snäll vind mellan Sao Vicente och Sao Nicolau, Kap Verde. Med fri sikt under genuan!

Vi satsade på Bengts inrådan på segel i kraftig Dacronduk, ett beprövat material som håller formen under många år. De modernare materialen tenderar att vara jätte-

seaQwest synar riggen i sömmarna

bra ett tag för att sen bli rejält sämre. Nej, seglen skall kännas trygga att hissa!

En finess är att den stora genuan är högt skuren i underliket, inte speciellt kappsegelmässigt, men det är skönt att se vad som händer i lä också!

Eller som en långseglande kompis fick höra på väg ner mot Tyskland när han missade en mötande båt i lä: "Dra upp rullgardinen för f-n!!!"

Vid avfärd var stående och löpande rigg tio år, vilket är den tid många försäkringsbolag tycker är gränsen för byte av vant, fall och dylikt. Vi valde att låta en professionell riggare besiktiga och därefter byta

det som inte var up-to-date.

Akterstaget fick sin renovering i och med att isolatorer monterades i över och underkant på staget, detta för att bli en antenn till vår kortvågsradio. Förstaget byttes då vi var tvungna att kapa det för att komma åt att besiktiga rullmekanismen ordentligt.

ATT HÅLLA EFTER LAGRINGARNA till rullgenuan är bland det viktigaste vi har att göra på underhållsfronten. Och givetvis rullstorens mekaniska delar. Där upptäcktes en skada, vid besiktningen, på det 14 meter långa plaströret som storen rullas upp på.

Skönt att veta att den viktiga delen är ny och fräsch.

Allmänt gör jag en riggbesiktning från topp till mastrot efter varje längre etapp alternativt kvartalsvis. Vid dessa tillfällen smörjes alla lager till rullmekanismerna, alla rostfria delar kontrolleras med avseende på eventuella sprickor, inga lösa kardeler vid infästningarna till ändstycken/terminaler, översyn av vantskruvar, kutterstag, block och annat som hör rigg och däcksutrustning till. Vinscharna kontrolleras okulärt samt att de låter ok, de brukar få en egen översyn årsvis nu när vi seglar på heltid.

ATT SÄTTA AN RIGGEN tillräckligt hårt är något man ofta missar av försiktighet/okunnighet. En slapp rigg pumpar i sjö vilket är förödande för både rigg och båt. Vi brukar köra med tumstockmetoden, det vill säga tejpa fast övre delen på en tumstock (2 meter) med undre delen dikt an terminalen på 1. toppvant, 2. akterstag.

Sätt an vantskruven så en glipa på 3 mm mellan terminal och tumstock bildas, och du har sträckt dina vant lagom mycket. (Varje mm motsvarar 5 % av wirens brottgräns, oavsett dimension, med andra ord, 15 % av brottgränsen är en lagom anspänning med wire, rod-rigg är lite annorlunda...)

Du vet väl att man inte kan dra för hårt med vanliga handverktyg? På akterstagssträckaren har jag tejpat med orange tape, en markering vid 1 mm och sedan en för varje ytterligare mm upp till 6 mm vilket motsvarar max vad man skall spänna, (eller jag vågar) = 30% av brottslas-ten.

Smidigt sätt att hålla reda på var

man är i anspänningen då man har en akterstagssträckare.

Trots att jag trodde att allt var i toppskick när vi gav oss iväg har jag vid dessa tillfällen hittat både nytt slitage men även sådant som troligen uppstått innan vi stack. Efter en veckosegling inspekterade jag genuaskoten och upptäckte då att babords skot (som varit lovartsskot hela resan) var nästan av intill pålsteken vid skothornet. Det hade filat mot kutterstaget som vi haft uppe av säkerhetsskäl då det kunde bli mycket vind på denna etapp.

Ytterligare ett argument för regelbundet underhåll!

SKOT OCH FALL hör ju riggen till och där har vi också bytt en hel del. Men, även detta rycker hårt i plånboken så det blev inget komplett utbyte utan där det kändes viktigast ur säkerhetspunkt. Bland annat byttes flera wirefall (numera reserv) till dynema-lina och genuaskoten byttes ut. Båten är snart halvfull med begagnade reservdelar jag inte haft råd att slänga...

Vad vi däremot är noga med är att vid varje längre stopp tvätta rent alla skot som blivit fulla av salt, för att förlänga livslängd och upprätthålla hanterligheten.

Saltstela tampar är en styggelse! Givetvis får allt förtöjningsgods samma behandling. Vi är därmed inte båten som knirrk-narrar på kvällar och nätter.

Ni har väl varit med om när man smyger omkring på natten, beväpnad med en YES-flaska, sprutande vid klysch och pollare på grannbåtarnas saltbemängda tampar?

KLÄTTERSELE BEHOVS! Skall man ta sig upp i masten, vilket den ambitiösa båtunderhållaren bör göra allt som oftast, är maststeg och en riktig klättersela en utmärkt kombination.

Jag köpte en sele från "Naturkompaniet" av märket Petzl, fint skall det vara!

Kompletterade den med en liten blå



moj (GRIGRI) som låter mig fritt klättra upp men låser om jag skulle ändra riktning. Typ ramla ner... Den har en broms som man kan glida ner på lite elegant om man vågar. Självt kliver jag steg för steg och hänger försiktig med, med bromsen. Säkerhetslina är antingen spinnackerfallet eller kutterstagsfallet beroende på hur högt jag skall. En vanlig livlina brukar få hänga med upp som extra säkerhet när man står still och jobbar och behöver bägge händerna fria.

Om vi tar oss till Söderhavet är ju "koralrevsöppningsspaning" från spridarna ytterligare ett tillfälle att kliva i sin klättersela! Mmm, låter härligt spännande...

Alla verktyg eller annat som följer med upp bör knytas fast i en snörstump så det du tappar blir kvar på din nivå. En skiftnyckel i pannan på solbadande hustru är sällan uppskattat. Än värre om man skulle göra fula märken i däcket...

VÅR MASTEN HAR SJÄLVLYSANDE tape i toppen. Detta är för att vi lätt skall hit-

ta båten på större ankringsplatser, även natttid då tapen är den samma som Vägverket använder till sina vägs skyltar. Ett lys upp mot masten och den strålar snällt tillbaka!

Där uppe har jag haft anledning att meka ett par gånger. Det mest irriterande tillfället var när vår fina/dyra Loopolight la av redan i Holland! Elektriskt finlir på 17 meters höjd är något som kräver både tålmod och pillighet. Pilligheten var inget problem men det andra var det sämre beställt med. Som väl var blåste det en del så ljudet från masttoppen hördes inte till de närmsta pontonbryggorna, och de som låg längre bort i lä förstod förmodligen ändå inte vad jag sa.

Loopolight hade vänligheten att skicka mig en ny med reviderad elektronik så förhoppningsvis bör inte problemet uppstå för nya Loopolightägare. Lite ström drar den och kraftigt ljus ger den, fast synligheten kan i sig vara ett problem. På vatten där vi inte vill synas till kusten kör vi med "låg belysning". Med andra ord de gamla traditionella lanternorna som vid segling syns av närmast sörjande inom någon halv distans. Detta gäller vid havssegling i så kallat "farliga vatten"...

HAR DU KNARR I BÅTEN? På natten när det är dags att sova, knirrk, knarr, knirrk, knarr tills även den mest timide får ett utbrott! Vad är det då som knirrk-knarrar? I vår båt var det främst en balk som låg snyggt inbäddad i trä och var till för att hålla emot det fina babystaget som satt ovan däck. Under segling drog och lättade detta stag och balken spelade med vilket åstadkom ett ljud som kunde hålla en sängångare vaken. Varvet hade tydligen kämpat med problemet för i garderoben var det fullt med bult och andra fåfänga försök att få stopp på eländet.

Bästa lösningen är givetvis att skippa babystag men det var ju inte att tänka på här... Fick tips av en kappsegelare

VÅRDA VÄRDET I DIN BÅT!



SeaSea Långedrag
Tel. +46 31 7690400

SeaSea Björlanda
Tel. +46 31 927770



jag glömt namnet på, men han föreslog ett babystag-stag! Se bilderna ovan.

En åtta millimeters ringbult gängades fast i däcksbalken i förpiken på vilken jag monterade en vantskruv med wire och ögla som sedan fästes i ett nytillverkat bottenbalkbeslag. Lite ingrepp i det interiören blev det men vi står ut. Staget är dessutom väldigt lätt att lossa i överkant och lägga ner under durken i hamn.

Numera sover frivakten gott trots närheten till knarrmaskinen...

ETT ANNAT VANLIGARE KNARR är från riggen under segling. Bombeslaget och rod-kicken är oftast boven och snabbt är man där med senaste sprayburken med undergörande smörjmedel. Vi har hunnit prova ett antal varianter med nedslående resultat. Mest grisar man ner däckat när smörjan sedermera droppar ner efter etttag.

I Brasilien fick jag nog och kikade ordentligt på nämnda beslag. Det visade sig att bombeslaget var rejält slitet (timglasformat) i fästhållet för bommen vilket

gjorde att den kunde röra sig i fel riktning. Alla delar för både bom och rod-kick rengjordes, smordes in med propellerfett och sist skiftade jag beslag med rod-kicken (identiskt med bombeslaget) och peppar, peppar inte ett ljud de senaste 2000 distansen! Hoppas Seldén har mellanbiten med det slitna hålet som reservdel.

EN LITEN KUL PARENTES är vår bombelysning, ja, vi har två lampor fast monterade i bommen för kvällsbelysning i sittbrunn. Att det är två beror på en miss från varvet och ljuset har varit alldeles för starkt för att någon form av mysfaktor skall uppstå, så den har nästan aldrig använts. Men, sen vi skaffade biminin har den blivit en favorit, lamporna lyser riktigt trevligt genom biminityget och ger ett mjukt och fint ljusutbyte.

Så ge inte upp, rätt var det är får du användning för det mest fäniga båttillbehör du skaffat.

BOSSE NIKLASSON, S/Y SEAQWEST

TIPS! TIPS! TIPS!

REN BORDLÄGGNING
Under tiden skutan ligger i vattnet är det trickigt att hålla bordläggningen någorlunda ren.

Med hjälp av dinggen och en Microfiber duk (som man använder att damma med) och vatten, går det alldeles utmärkt att torka bordläggningen ren från allsköns smuts och svarta

ränder.
Man får inte tillbaka ytan av en nyvaxad båt med det blir riktigt renare.

**TOMMY KÄLLBERG,
S/Y MISSETTE**

