



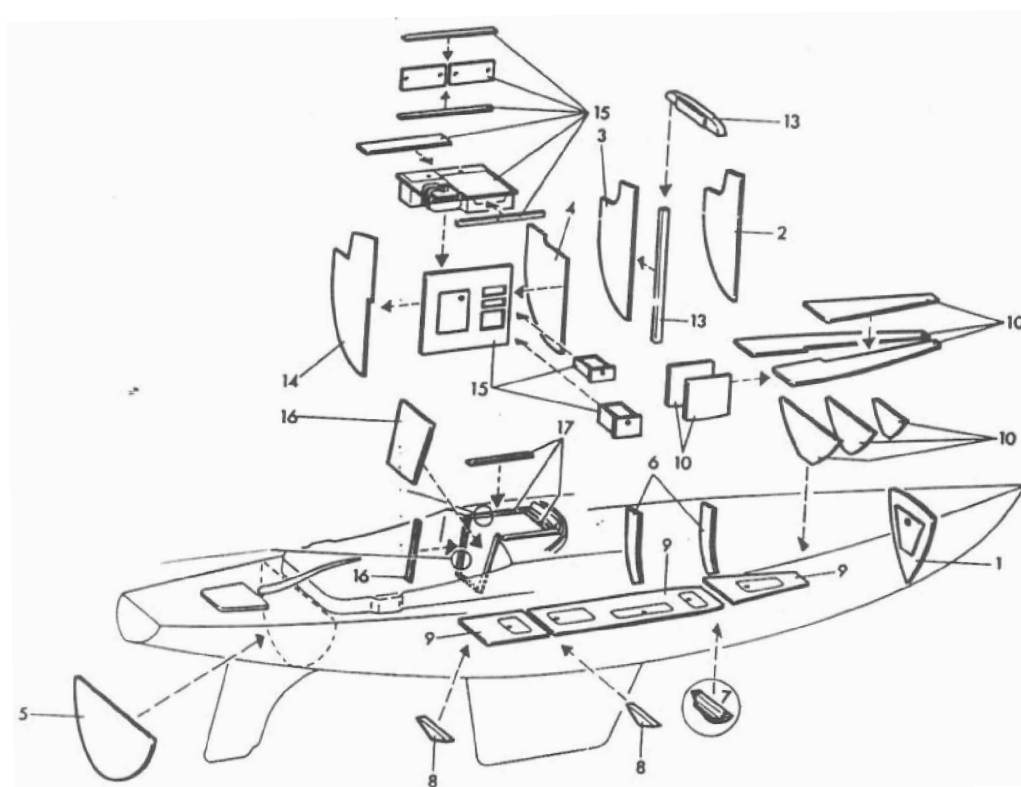
Svenska Rival 22 förbundet 1989

Bygg Din egen Rival 22

Rivalförbundet har nyligen förvärvat byggformarna för Rival 22 från Rivalbåtar AB. Det betyder att det återigen finns möjligheter till självbyggnation på traditionellt sätt.

Båtarna byggs av Dig själv enligt anvisningar från förbundet om byggsätt, material, kvalitet design etc.

Du betalar en mindre summa i royalty (3.000:- 1989), avtalar om efterlevnad till gällande anvisningar, klassregel och kontroll/inmätningsspecifikation (bekostas av Dig).



För mer information om byggnation - kontakta gärna någon av oss!

Ordförande	Mats Åhländer tel 0752-103 88 eller adress Hamngatan 29 , 149 31 Nynäshamn
Klassif.Chef	Lars-Åke Gahnertz tel 0155-977 37 eller adress Trollstigen 68, 611 45 Nyköping
Byggansvarig	Bo Tellander tel 0491-176 16 eller adress Blåbärsstigen 6, 572 41 Oskarshamn

Med ett par informationsblad vill jag visa att det finns livskraft och intresse även för den gamla sortens båtar och segling. Nybyggnationen har gått trögt eller inte alls för de flesta små och mellanstora segelbåtar under den senaste femårsperioden - så även för Rival 22.

Efterfrågan på begagnade Rivaler har dock hela tiden varit stort - nu mycket stort.

Tack vare ett förmånligt övertagande av formar och byggrätt från Rivalbåtar AB kan förbundet nu vända trenden.

Ett konsortium under ledning av Bo Tellander i Oskarshamn återstartar i höst nybyggnationen. Formarna, köl och inredningssats till den första båten finns redan på plats. Torgel Roth heter den förväntansfulle ägaren till denna.

Torgel säger som de flesta andra intressenterna att Rivalens mycket goda seglingsprestanda - både för familjesegling och kappsegling - är avgörande. Entypskappsegling med SM-seglingar varje år uppskattas mycket högt samt möjligheterna till bekväm semestersegling med hela familjen.

En trygg båt som tål det mesta är också viktigt - att slippa reparera efter ett möte med styv kuling borde vara självklart. Det är det för oss.

Läs mer om nybyggnationen i bifogade gula bulletin!

Vi vill också berätta om en annan premiär. Kanske såg Du MiniRivalen i vår Allt För Sjön - monter i våras. Intresset bara ökar så nu stundar första inofficiella klassmästerskapet för MiniRivalen.

Se mer om det nya, fräscha sättet att segla och umgås samt om kappseglingarna den 28/10 i den bifogade rosa bulletinen!

Med seglarhälsning

Mats Åhlander
ordförande
Svenska Rival 22 förbundet

Rival-vänner

Denna gång vill jag ta upp några trivialt enkla med praktiska tips. Kanske kan jag locka någon annan att våga skriva även om enkla tips?

VARMVATTEN I KAFFEPANNA

Värmer ni också mycket vatten när ni är ombord? I samband med en bouppdelning för några år sedan tog Margareta vara på en rostfri 1,5 liters kaffepanna med pip som vi haft mycket god användning av. I den värmer vi allt vatten till te, kaffe, disk, m m. Pipen gör att vi ökat säkerheten väsentligt ombord. Risken för skällning minskar och det blir mycket lättare att hålla med precision

FLÄCKAR KVAR I HALSKYDDSMÖNSTRET NÄR NI SKRUBBAT DÄCK?

Alldeles osökt fick jag användning av kaffepannan när jag skurade sittbrunnen. Jag kämpade länge och intensivt med några fläckar som blev kvar i halkskydds-mönstret sedan jag skurat. Jag använde VIM kraftskurpulver, hade gått från stora skurborsten till diskborsten och letade i desperation efter en tandborste att skura med, när Margareta föreslog varmvatten. Och si! Det heta vattnet som jag tack vare pipen kunde rikta och dosera väl, löste genast upp de envisa fläckarna. Tipset vidarebefordras med varm hand till de som ev är lika okunniga som jag!

I STÄLLET FÖR KYLKLAMPAR

Utöver vanliga kylklampar är ju frysta mjölkpaket är en standardrekommendation för att hålla kallt i kyllådan. Vi som inte dricker någon mjölk använder oss i stället av tomma saftdunkar på 1 - 3 liter som vi fyller med vatten. Den sista isen brukar bli vatten efter 2-3 dygn och under den tiden har vi tillgång till läskande kallt vatten till saft och jucie.

TRÖGA LÅDOR?

Så till den detalj på båten som jag är allra mest stolt över. Vi som har utombordare i brunn i akterluckan har en stor, tung och "trögdragen" matlåda under sittbrunnsturken. I samband med att jag bröt av ett par slalomskidor kom jag på hur jag kanske kunde få den att glida lättare. Jag tog loss belagen från skidorna och skar till ett par bitar som jag sedan klistrade under glidytan på plywood-botten under lådan. Nu drar t o m min tio-åriga dotter ut lådan med lätthet, även när den är semesterlastad.

TÄTA TÄTT RÄTT

I På Kryss och Till Rors nr 4/1988 fanns en mycket nyttig artikel angående hur man monterar beslag så att det inte uppstår läckor. Eftersom jag själv har problem med tätningen av babords främre röstjärn och hört flera med liknande problem så citerar jag följande nyttiga info:

"Med dagens plastdäck och elastiska fogmassor borde det inte komma en enda vattendroppe via däcksbeslag. Men efter en runda

på varvet verkar det som om många dessvärre monterar nya skotskenor och andra beslag utan att utnyttja de elastiska fogmassornas bästa egenskap, nämligen elasticiteten. Jag har genom egna bittra erfarenheter lärt mig att det finns två fel man kan göra. För det första kan man göra för lite plats för en tillräckligt stor fog. För att fogmassan ska kunna ta upp rörelser utan att släppa från underlaget måste fogmassan ha en viss tjocklek när beslaget är monterat. För det andra kan man skruva fast beslaget för hårt, innan fogmassan härdat. Då finns nästan ingenting av den dyrbara massan kvar som tätning eller för att ta upp rörelser.

För att få plats med lagom fogtjocklek ska borrhålet fasas i 45 graders vinkel. Beslaget och däckets kan då röra sig något utan att det blir någon glipa (Jag förutsätter att ytorna är väl avfettade och ev primade enligt det finstilla på tuben.) Därefter applicerar man lagom med fogmassa på beslagets undersida och bultens övre del, så att urfasningen blir ordentligt fylld. Skruva sedan fast beslaget LÄTT, så att det sitter fast men inte är helt stumt. Låt sedan fogmassan härda. När detta skett skruvas beslaget fast för gott.

Det är emellertid viktigt att tänka på att

- inte ha för tjockt med fogmassa under t ex täckbrickor och skotskenor så att det kan "gunga"
- urfasningen är ordentligt fylld

Hans Pettersson"

MER OM DEPLACEMENT

Jag tog kontakt med "Petter" Larsson i 54:an för att få lite mer fakta kring den vägning som man gjorde i samband med höstupp-tagningen 1988. Som de flesta säkert anat skulle displacementet vara 2.760 kg inte 1.760 som tyrckfelsninsse fått det till. De lättaste båtarna (nr 204 och 209) vägde ner mot 2.600 kg, de tyngsta mellan 2.800 och 2.900 kg. Båtarna saknade rigg och var relativt urplockade. Tar man hänsyn till vikten av rigg och segel och övrig utrustning bör minimi-deplacementet för en kappseglingstrimad Rival knappast underskrida 2.800 kg

Tyvärr hade Petter inga fribordshöjder som referens till displacementen. Om någon har sådana vore jag mycket tacksam för en påstötning.

Göteborg i december 1989

Gunnar Skogby, Labbggn 18, 42169 V Frölunda, tel 031/297496

PS Än väntar jag på det första tipset från någon av våra damer!

TEKNISKA TIPS OCH INKÖP

Denna gång vill jag först tacka allra hjärtligast för de positiva kommentarer mina tips fått i enkäten. Sönt värmer. Och sporrar! Annars är det alltför tyst från er, både vad gäller tips och inköp. Margareta och jag räknar dock med att segla på Ostkusten även i sommar, så jag kanske får en del tips direkt då i stället.. Den önskade tips-sammanställningen skall jag be att få återkomma till i ett senare "nummer". I stället kommer jag här med den tidigare utlovade beskrivningen av några intressanta detaljer på Jan Govellas båt nr 121 "Libelle".

Under eskaderseglingen i somras bjöd han mig nämligen på en mycket intressant sight-seeing av sin båt. Tyvärr räckte inte tiden till för att detaljgranska och anteckna alla fina tips han hade i sin imponerande inventiösa båt. Här är vad jag hann med:

STARTSNÖRE TILL PENTA 50 S

Liksom många andra har Jan ett Penta 50S-drev i akterluckan i sittbrunnen. Eftersom han inte gillar saker som sticker ut från släta plastytor och fångar linor och skot har han modifierat startsnöret så att han öppnar akterluckan och drar igång motorn vertikalt - enkelt och praktiskt!

STARKARE GENERATOR

Vidare hade han en förnämlig el-installation, det märktes att han är el-ingenjör. Alla elrör hade han plastat in redan när han byggde båten. All denna el drog naturligtvis en hel del ström. Därför hade han bytt ut den ordinarie Penta-generatorn mot en bilmotor-generator på 35 A. Hur han löst det hela i detalj svarar han nog bäst själv på, den alltid lika glade och entusiastiske Jan. Telefonnr hem 0753/37170.

LAMPOR I LUCKOR!

En bland många praktiska detaljer var belysning i bägge sittbrunnsluckorna och i akterluckan - mycket praktiskt när man letar bland alla pinaler. Även i handskfacksluckan har han satt in en spiralarmslampa - intill radion! En sådan lampa har jag själv monterat in - kommer till fin användning bl a på 24-timmars ("Sveriges bästa seglarskola"). Med lite röd glödlampsfärg blev den perfekt att läsa i sjökortet med. Apropå lampor hade han i flera utrymmen monterat mycket ljusstarka spotlights (Byggplast c:a 100 kr) vilka ändå inte drog mer än 5 W.

STÄNKSÖYDDADE HANDSKFACK

Det till synes djärva greppet att ha radio och belysning i handskfack förklaras av att han fräst ett par spår i de vertikala delarna av ramen till handskfacket i vilket en tunn plexiglaslucka gled upp och ner.

BREDARE KOJER

Även på många andra sätt hade han en mycket inventiös båt. Babordskojen hade han gjort "breddningsbar" med en lös bräda som vilade dels på kojen, dels på stålrören som annars används som bordsben.

HÖRNSKÅP I KAJUTAN

I aktere delen av kajutan, i hörnen mellan ruffsida och sittbrunnen hade han gjort ett par "hörnskap" med plats för div mindre prylar.

GÅNGJÄRN PÅ STUVFACKS-LUCKORNA

Luckorna i kojbottnarna hade han satt gångjärn på för att göra det lättare att lägga tillbaka dem när man letat fram något under kojerna

INKÖP

Till sist lite reppriser. En och annan kanske vill fräscha upp sin båt inför sommarens lockelser? Glöm inte jämföra mina priser mot andra inköpskällor - reppriser varierar mycket. 14 mm skotlina för 11:50/m torde dock vara oslagbart! Porto tillkommer.

Dubbelflätade skotlinor:			3-slagna linor:	
8 mm Kevlar, Roblon	12:-		6 mm	2:50
10 " " "	18:50		12 "	5:50
6 " röd	3:25			
10 " vit matt	7:50			
10 " vit, blank, Robl	11:-			
10 " svart, " "	10:-			
10 " gul, blå	9:-			
12 " vit, matt	10:-			
12 " svart, bl Roblon	11:-			
12 " blå,	11:-			
12 " röd-vit, Liros	11:50			
14 " grön,	11:50			

Göteborg maj 1989

Gunnar Skogby, Labbggn 18, 42169 V Frölunda, tel 031/297496

"Inte kan man väl segla i den sjunkne granskogen" brukar det heta när vi seglar över till Ostkusten från Västkusten för sommarens semestersegling. Att vi trivs bättre med de mer skyddade vatten, de mindre båtarna närmare vattenytan, det större utrymmet i hamnarna och avsaknaden av brännmaneter, vågar man knappt säga högt i Göteborg...

Extra roligt att segla till Ostkusten var det i år, för då hade ju alla vår sekreterar-Rulle (!) ordnat till en mycket opretentiös Rival-eskader på temat "kom och gå när det passar dig". Veckan startade i Dalavädd och färden gick sedan söderut för att avslutas i Harstena. Som flest var vi åtta båtar av varierande åldrar, både på båtar och besättning. Barnen fann snabbt varandra och utnyttjade väl tillfället att slippa umgås med enbart egna föräldrar och syskon.

På kvällarna, vid korvsotningen och vin-drickandet på de solvarma klipporna, diskuterades det intensivt. Inte bara de olika båtarnas detaljlösningar och det kommande SM:et i Uppsala. Dessutom fick vi höra allehanda bortförklaringar till varför man just denna dag gått så långsamt. Sanningens minut kom en av de sista dagarna då man hade kombinerat eskadern med en kappsegling - men då vågade inte vi stanna längre...

Jag som försöker samla in Tekniska Tips, fick fyllt mitt förråd för flera utskick framåt. Det är imponerande så många fiffiga lösningar iderika (men alltför blygsamma) självbyggare kan komma på.

Vi som inte varit med förut tyckte att initiativet var mycket positivt och hoppas att det följs även kommande år och att då ännu fler möter upp. Här några av de ideer jag fann i båtarna:

ROD-KICK

Thomas Wideen i 105:an Solong och Owe Björck i 107:an Columbine rekommenderade varmt en modifierad rodkick av Seldens fabrikat (c:a 700 kr, 10 % rabatt bör jag kunna ordna). Den kan kompletteras med en invändig gasfjäder av den typ som finns på bakluckan i vissa kombi-bilar. Fördelar:

- Man slipper dirk
- Bommen trycks fram vid läns i lätt vind
- Bommen lyfts något och bukar till seglet i lätt undanvind

BADSTEGE

Owe visade också en mycket prydlig rostfri badstege som hakas i den relingslist av aluminium som så många av oss har. Den hade fyra steg, varav det nedre var utdragbart. Stegantalet och avståndet mellan dem var tillräckligt stort för att det understa skulle hamna c:a 70 cm under vattenytan - mycket bekvämt, till skillnad från alla oss andra som har för korta badstegar för att de ska vara bekväma, på akterspegeln. Owe hade dessutom ett stöd in mot skrovsidan som gjorde att man fick rejäl plats för fötterna också på det översta steget. En förnämlig konstruktion som tyvärr inte finns i marknaden. Om ni är intresserade föreslår jag att ni kontaktar Owe direkt på telefon 011/118397, han kanske kan få den ursprungliga tillverkaren att ta fram några fler. Om inte annat bör en given kund vara ordförande Maths. Hans barn hade det inte lätt när de under alla baden i det varma vattnet i somras kämpade sig upp för skrovsidan i olika varianter av "jätte-häv".

LAGUN-BORD

En av Rival-eskader-deltagarna (vem har jag tyvärr glömt) hade monterat ett Lagun-bord av den typ som man ofta ser i båtpressreklamerna, som han var mycket nöjd med. Lätt att flytta mellan sittbrunn och kajutan och lättstuvat eftersom det viks undan och därför kan vara uppfällt i kajutan på dagarna, tyckte han.

SITTBRÄDA FÖR KOCKEN

Vår sekreterares hustru, Ebon Thelander, visade mig en mycket enkel och praktisk bräda hon lade mellan halvskottet vid styrbords-kojerna och översta fotsteget. Utmärkt sittplats när hon lagar mat.

RUFF-ISOLERING

Rulle själv hade gjort en mycket snygg avslutning av ruffens insidor. Han hade helt enkelt belagt även denna yta med balsa-stybb och två lager glasfiber. Efter lite slipning och ett par lager topcoat hade han fått en mycket snygg yta (förutom den fina isoleringen).

REP FASTNAT I RODRET?

Ordförande Maths hade ett i mitt tycke mycket fiffigt tips: Borra upp främre delen av springan mellan rodrets överkant och skrovet så att ett rep som ev fastnar och kilar in sig värre och värre, ju längre fram det kommer, lossar när det dras föröver. 15 mm hål borde väl räcka?

FLYTLÄGEN

Eftersom jag är mättningsman kunde jag inte avhålla mig från att göra mätningar av flytlägena på de olika båtarna. Jag brukar räkna med att varje cm djupare en Rival ligger, betyder ungefär 100 kg på deplacementet. Att vår egen båt var tung visste jag, nu fick jag det bekräftat i siffror. Följande värden fann jag:

Båtnummer	Stävhöjd	Höjd till akter- spegelns underkant	Skattad deplskilln till lättaste båt
98	92	37	0
57	87	39	+80
68	88	38	+100
117	86	36	+300
153	91	32	+340

I nästa "nummer" återkommer jag med lite mer kommentarer om en av de allra mest inredda båtar vi har i Rival-flottan - Jan Govellas "Libelle", nr 121

REP-PRISER - Passa på innan årets prishöjningar!

Dubbelflätade skotlinor:			3-slagna linor:	
8 mm	Kevlar, Roblon	11:50	6 mm	2:25
10 "	" " "	17:50	12 "	5:25
6 "	röd	3:-		
10 "	vit matt	7:25		
10 "	vit, blank, Robl	10:50		
10 "	svart, " "	9:50		
12 "	vit, matt	8:-		
12 "	svart, bl Roblon	10:50		
12 "	blå,	9:75		
12 "	röd-vit, Liros	10:50		
14 "	grön,	10:50		

Inspirerad av Janne Wicklund och artiklarna i PK & TR beslöt jag i påskhelgen göra en egen studie av förlusterna i olika slags block. Till mina grannars förvåning och intresse hängde jag upp diverse vattenflaskor och hinkar med blyvikter i en träbalk. Resultatet av min övning tyckte jag var intressant. I kort sammanfattning kom jag fram till att

- 1 Vinsten med kullagerblock jämfört med vanliga block är överdriven.
- 2 Det nästan helt avgörande är diametern på block-skivan. Man bör aldrig välja block som har en centrum-diameter på mindre än fyra gånger linan. Mer än fem gånger linans diameter lönar sig dock obetydligt.
- 3 Förlusten är proportionell mot utväxlingen. Om man tappar 10 % i ett enkelblock så tappar man 19 % ($1,0 - 0,9 \times 0,9$) i ett dubbelblock o s v.

I praktiken betyder det att om du i t ex genuaskenan har ett av de skotblock som var så populära för 10-15 år sedan, d v s det mycket tjocka vita blocket med den lilla diametern, bör du byta det omgående. Med ett 50 mm block räcker det med ungefär 20 % mindre dragkraft på winchen. Eller om du har spinnakerskotblock med diameter kring 40 mm - byt dessa till åtminstone 50 mm. Eller om du har fiolblock med t ex 20 och 40 mm diameter i bomnoken - byt detta till ett dubbelblock med 50 mm diameter. Då når man samma dragkraft i bommen med ungefär 30 % mindre dragkraft i skotet!

Här ett sammandrag av mina mätresultat:

10 mm lina			5 mm lina		
Block-dia mm	Typ	Verkn-grad	Block-dia mm	Typ	Verkn-grad
50	Kullager	0.93	50	Kullager	0.94
50	Ej kull	0.91	37.5	Kullager	0.93
52,5	Gammalt Casselbl	0.89	28.5	Kullager	0.88
40	Kullager	0.89			
40	Ej kullager	0.88			
37.5	Kullager	0.88			
30	Kullager	0.85			
28.5	Kullager	0.85			
25	Ej kullager	0.77			
20	Ej kullager	0.74			
32.5	Kastblock	0.65			

Man kan också beräkna krafterna med flera block om man vet verkningsgraden. Om man utgår från storskotningen avser jag nedan med

- 1-skuren: en lina från bommen över ett block i storskotskenan
- 2-skuren: en lina från skenan över ett block i bommen och ett i skenan
- 3-skuren: en lina från bommen, över ett block i skenan, över ett i bommen, över ett till i skenan (dubbelblock)
- 4-skuren: dubbelblock m svott i skenan, dubbelblock i bommen
- 5-skuren: trippelblock i skenan, dubbelblock m svott i bommen

R10

10 kg kraft i skottet ger i bomnocken:

Verkningsgrad	0.93	0.89	0.85	0.77
1-skuren	9.3	8.9	8.5	7.7
2-skuren	18.0	16.8	15.7	13.6
3-skuren	26.0	23.9	21.9	18.2
4-skuren	33.0	30.1	27.1	21.7
5-skuren	40.4	35.7	31.5	24.4

Ett 4-skuret storskot med 50 mm block kräver alltså mindre skotkraft än ett 5-skuret med 30 mm - även om bägge är kullagrade!

INKÖP

REP-PRISER (oförändrade sedan augusti 1987!) t v:

Dubbelflätade skotlinor:

3-slagna förtöjningslinor:

8 mm Kevlar, Roblon	11:50
10 " " "	17:50
6 " röd	3:-
10 " vit matt	7:25
10 " vit, blank, Robl	10:50
10 " svart, " "	9:50
10 " gul, blå	8:50
12 " vit, matt	8:-
12 " svart, bl Roblon	10:50
12 " blå,	9:75
12 " röd-vit, Liros	10:50
14 " grön, "	10:50

6 mm	2:25
12 "	5:25

SLITSKYDD PÅ SPRIDARNOCKARNA

Blev segelreparationen dyr? I så fall kanske du till 88 års säsong borde skaffa ett av de få par jag ännu har kvar av "Rondo Sailsaver", ett slags trissor som monteras på vantet, vid spridaren och minskar spridarnockarnas slitage mot seglet väsentligt. 25:-/par realiserar jag dem för!

Göteborg 88-04-14

Gunnar Skogby, Labbggn 18, 42169 V Frölunda, tel 031/297496 (hem)

GLAPPA DÄCKSKONTAKTER?

Vi på Västkusten har lite aggressivare vatten än ni på Ostkusten och i insjöarna och har därför oftare problem med oxiderande elektriska kontakter. Redan någon av de första somrarna tröttnade vi på den ständiga glappkontakten i motor- och toppplanterna som överspolningarna av saltvatten skapade. Vi bytte därför de konventionella kontakter där man sticker i hankontakten från lanternorna i fast monterade honkontakter i däck, mot kabelgenomföringar med tätande gummiring. Vi drar alltså ledningarna från lanternorna genom däck och ansluter dem, skyddade från väta och salt, på undersidan av däck i "sockerbitar" eller använder flatstiftskontakter. Lika enkelt, billigare och fungerar bättre!

INKÖP

KULLAGERBLOCK

Pelle Petterson AB flyttar från V Frölunda till nya lokaler på Tjörn och sålde i samband med detta ut bl a Bartons rostfria kullagerblock! Jag köpte lagret för att byta ut mina äldre standardblock men också för att dela med mig. Jag har två block (ARBETSlast max 600 kg, lina 10-14 mm) med hunsvott för 50 kr/st och två stora fiolblock för 65 kr/st. De bör passa bra till t ex genua- eller spinnakerblock, resp storskot eller kick.

LEWMAR 16

En god vän till mig fann för ett par år sedan, just när han byggt färdigt sin Dominant 95:a, en överbliven skotwinch i sitt garage - en kromad Lewmar 16. Han hade helt enkelt glömt bort att han köpt den! Eftersom hans båt redan var färdigbyggd fick han aldrig någon användning av den och nu undrar han (och jag) om någon är intresserad av att köpa den. 600 kr vill han ha för den - c:a hälften av vad en ny kostar idag.

GÖ 87-10-16

Sunnar Skogby, Labbggn 18, 42169 V Frölunda, tel 031/297486

PS Fler tips önskas!!

VENTILATION

Birger Mellström i nr 30, Gungner, har återkommit, denna gång med en intressant beskrivning av ventilationssystemet på sin båt. Så här skriver han:

"Jag skickar över en skiss på ventilationslösningen som jag har i "Gungner". Det fungerar bra. Jag kan jämföra med ganskamånga båttyper efter 40 års seglande i trä- och plastbåtar.

Båten är klädd med en ganska tjock våtrumsmatta, c:a 5 mm, från durken - under kojerna utmed friborden - ruffsidor samt tak och däckets undersida, även i förpiken. Med andra ord är hela båten isolerad utom kölsvinet. Friskluften tar jag in genom en tallriksventil i handskfacket på babordssidan i sittbrunnen (Min kommentar: Obs att ventilen bör gå att stänga i händelse av hårt väder - jag talar av bitter erfarenhet!) Vidare går luften genom kistan under babordstoften där den avfuktas, samt kommer ut strax över durken akter om pentrypumparna genom ett myggnät.

Utsuget sker vi Electrolux-ventiler på rufftak samt fördäck. Med ruffluckorna stängda fungerar allt mycket bra. Som du vet är detta Hugo Larssons princip med kalla väggen som avfuktare. OBS sittbrunnskistan är ej isolerad. Ritningen gäller bara förpik, men kojbottnarna har samma luftspalt i alla kojerna, samt runda hål i skotten. Kojsidorna har stora öppningar.

När jag ringde honom för att få lite kompletterande detaljer berättade han också att han är mycket nöjd med sin Aga-panna - numera, efter det att han monterat på rörisolering (den nya typ som säljs på stormarknader bl a) på slangarna mellan konvektorerna. Den värme han installerat i båten bidrar naturligtvis ytterligare till att minska fuktproblemen, p g av den ökade luftgenomströmning varmluften genererar.

En utmärkt skiss på hur han löst det hela hittar ni i bilaga.

BATTERILADDNING FRÅN UTOMBORDSMOTOR

De glesa tipsen har fått mig att söka även bland Viggenklubbens utskick, där jag hittat följande, insänt av Vigg nr 7120, Ahlborg.

Moderna utombordsmotorer har vanligtvis ett elektriskt (växelströms-)uttag för 12 Volt, avsett för båtens lanternor. Detta uttag kan användas för batteriladdning, om man utrustar båten med särskild likriktare (diodbrygga). Likriktare kan köpas t ex från Elfa Radio Solna (nr 70-0511-9) eller Deltron AB Valhallav 67 Stockholm. Även Clas Ohlsson AB, Insjön säljer likriktare (nr 22-421 (mina kommentarer: kr 11:50, väsentligt billigare än de flera hundra kronor båtmotorsäljarna brukar ta. Denna likriktare tål dock endast 3,3-5 A, men CO säljer även en större, för upp till 25A, med nr 22-2186 för 23:50)). Likriktaren bör vara för minst 3,5 A och monteras på kylplåt. Därutöver erfordras säkringshållare med säkring 4 A samt strömbrytare. Alltsammans monteras lämpligen på gemensam platta eller i en låda, som fästes förslagsvis invid båtens elcentral. Anslutning till båtens likströmssystem kan ske via någon ev ledig säkringsgrupp i båtens elcentral eller på annat sätt. Anslutningen till utombordsmotorn kan göras via böjlig 2-ledarkabel med arean minst 1,5 kvmm.

