



MASTTOPPEN: Självlysande tape i masttoppen. För att vi lätt ska hitta båten på större ankringsplatser även nattetid, då tapen är samma som Vägverket använder till skyltar.

ATT UTRUSTA EN LÅNGSEGLARE. DEL 2

LÅNGFÄRDSRIGGEN

Bosse och Heléne på Najad 360:an SeaQwest har ägnat båten stor omsorg för att den ska fungera under långfärd. I denna andra del tittat de på riggen.

TEXT OCH FOTO BOSSE NIKLASSON OCH HELÉNE HURTIG

SEAQWESTS UTBYTTA rigg är bara tolv år gammal och anpassad för den modernare 361:an, vilket bland annat innebär en högre mast. Vid segelgarderobsbytet innan avseglingen 2008 fick vi bra hjälp av vår segelmakare. Det kändes viktigt att ha fräscha segel om man skulle vara ute på heltid i flera år. Vi satsade på loftets inrådan på segel i kraftig dacronduk, ett beprövat material som håller formen under

många år.

Vid avfärd var stående och löpande rigg ganska exakt tio år gammal, vilket är den tid många utländska försäkringsbolag tycker är gränsen för byte. Vi valde istället att låta en riggare besiktiga och byta det som inte var up-to-date. Akterstaget blev renoverat i och med att isolatorer monterades, för att bli antenn till vår kortvågsradio. Förstaget byttes då vi var tvungna att

kapa det för att besiktiga rullmekanismen.

Att hålla efter lagringarna till rullgenuan är bland det viktigaste vi har att göra på underhållsfronten samt rullstorens mekaniska delar. Där upptäcktes en skada, vid besiktningen, på det fjorton meter långa plaströr som storen rullas upp på. Skönt att veta att den viktiga delen är fräsch.

Efter varje längre etapp gör jag en



AKTERSTAGET: På akterstagssträckaren har jag satt orange tape, en markering för varje mm upp till 6 mm vilket är max vad man ska (eller vågar) spänna = 30% av brottslasten.



MASTKLÄTTRING: Klättersela! Ska man ta sig upp i masten, vilket den ambitiösa båtunderhållaren gör allt som oftast, är maststeg och klättersela en utmärkt kombination.



Selen har fullt med praktiska hakar så man får lätt med sig allt man kan behöva för mastjobbet. Observera den blå Gri-Grin som gör att man klarar klättringen ensam.

” Att sätta an riggen tillräckligt hårt är något många missar. ”

riggbesiktning från topp till mastrot. Vid dessa tillfällen smörjs alla lager till rullmekanismerna, alla rostfria delar kontrolleras med avseende på sprickor, lösa kardeler vid infästningarna till ändstycken/terminaler, översyn av vantskruvar, kutterstag, block och annat som hör rigg och däcksutrustning till. Vinscharna kontrolleras genom att lyssna att de låter okej samt att de brukar få en genomgång varje år nu när vi seglar på heltid.

Att sätta an riggen tillräckligt hårt är något många missar. En slapp rigg pumpar i sjö vilket är förödande. Vi brukar köra med tumstocksmetoden, det vill säga tejpa fast övre delen på en tumstock (2 meter) med undre delen dikt an terminalen som först spänts upp med handkraft. Sätt an vantskruven så

en glipa på tre millimeter mellan terminal och tumstock bildas, och du har sträckt dina vant lagom mycket. En millimeter motsvarar fem

procent av wirens brottgräns, oavsett dimension. Med andra ord, femton procent 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?

TROTS ATT JAG TRODDE att allt var i toppskick när vi gav oss iväg har jag vid kontroll hittat 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 lovertsskot hela resan) var nästan av intill pålsteket 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

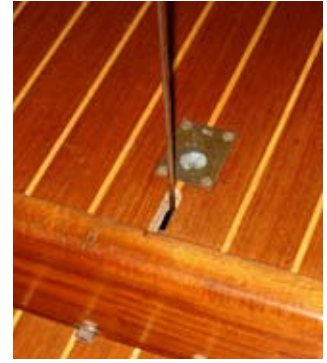
för regelbunden översyn!

Skot och fall hör riggen till och där har vi också bytt en del. Men även detta rycker hårt i plånboken, så det blev inget komplett utbyte utan bara där det kändes viktigast ur säkerhetssynpunkt. Flera wirefall byttes till dynema och genuaskoten byttes ut. Vi är noga med att vid varje längre stopp tvätta alla skot, för att förlänga livslängd och upprätthålla hanterligheten. Saltstela tampar är en styggelse! Givetvis får allt förtöjningsgods samma behandling. Vi är inte "båten som knirr-knarrar" på näterna! Ni har väl varit med om när man smyger omkring på natten, beväpnad med en diskmedelsflaska, sprutande vid klys och pollare på grannbåtarnas saltbemängda tampar?

Jag köpte en klättersela i en sportfär och kompletterade med en liten blå moj (GRIGRI) som låter mig fritt klättra upp, men låser om jag skulle falla. Den har en broms som man kan glida ner på lite elegant om man vågar. Säkerhetslina är spinnakerfallet eller kutterstags-



SEGLER: En finess är att genuan är högt skuren i underliket, inte så kappseglingsmässigt men det är skönt att se vad som händer i lä! Som en kompis fick höra på väg ner mot Tyskland när han missade en mötande båt i lä: "Dra upp rullgardinen för f-n!!!"



INRE FÖRSTAG: En 8 mm ringbult gängades fast i däcksbalken, på vilken jag monterade en vantskruv med wire och ögla som sedan fästes i ett nytillverkat bottenbalkbeslag.



”Snabbt är man där med smörjmedel.”

fallet beroende på hur högt jag skall. En vanlig livlina brukar få hänga med som extra säkerhet när man jobbar och behöver ha händerna fria.

Verktyg och 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 däck. Längst upp har jag haft anledning att meka ett par gånger. Det mest irriterande tillfället var när vår fina led-lanterna från Lopolight slutade fungera i Holland! Elektriskt finlir på sjutton meters höjd är något som kräver tålmod och pillighet. Pilligheten var inget problem men det andra var det sämre beställt med.

Lopolight hade vänligheten att skicka

en ny med reviderad elektronik, så förhoppningsvis bör inte problemet uppstå för nya Lopolightägare. Lite ström drar den och kraftigt ljus ger den, fast synligheten kan vara ett problem. På "piratvatten" där vi inte vill synas kör vi med "låg belysning", med andra ord de traditionella lanternorna på pulpit som vid segling syns inom någon halv distans.

HAR DU KNARR I BÅTEN? När det är dags att sova hörs knirr, knarr, knirr, knarr tills även den mest timide får ett utbrott! Vad är det då som knirrknarrar? I vår båt var det främst en balk i förpiken som låg snyggt inbäddad i trä och var till för att hålla emot babystaget som satt ovan däck. Under segling drog och lättade detta stag och balken spelade med, vilket åstadkom ljud som kunde hålla en sengångare vaken. Bästa lösningen är givetvis att skipa babystag men det var ju inte att tänka på. Fick tips av en kappseglare som föreslog ett babystag-stag! Några

ingrepp i interiören blev det men staget är lätt att lossa och lägga ner under durken när man är i hamn. Numera sover frivakten gott.

Ett kanske vanligare knarr under segling kommer från riggen. Bombeslag och rodkick är ofta boven och snabbt är man där med en sprayburk med undergörande smörjmedel. Vi har hunnit prova ett antal varianter. Mest grisar man ner däckat när smörjan droppar ner efter ett tag. I Brasilien fick jag nog och kikade ordentligt på nämnda beslag. Det visade sig att bombeslaget var rejält slitet (timglasformat) i fästhållet för bommen. Alla delar för bom och rodkick rengjordes och smordes in med fett. Till sist skiftade jag beslag med rodkick (identiskt med bombeslaget) – och peppar, peppar, inte ett ljud de senaste 2 000 nautiska milen! 🗣️

Bosse och Heléne seglar Seaqwest i Västindien och planerar att tillbringa 2011 i USA med att göra "The Great Loop". Första delen av deras utrustningstips fanns med i På Kryss nr 4-2010.