



Bilder: Bosse Niklasson

En rejäl targabåge, med plats för det mesta, känns som ett måste. Att den stadiga konstruktionen också gör att det känns tryggt att röra sig på akterdäck i alla väder är ett ovärderligt plus.

I tredje delen av Varvets
faktaserie får vi följa

Bosse Niklassons
forsatta arbete med att
utrusta Najad 36:an seaQwest.

Nu riktar vi in oss på akterdäck.
I nästa nummer avslutar vi med sittbrunnen.

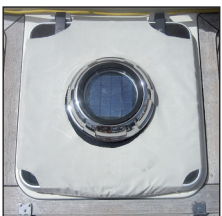
FAKTA
SERIE

...så har vi då tagit oss till akterdäck

Eftersom vi sover i akterruffen när båten ligger still är ventilationen där mycket viktig. Förutom de i original öppningsbara sidofönstren har vi numera en ventilator monterad i akter skyligheten.

Ventilatorn har en solcellsdriven fläkt som på en dags laddning lätt klarar en hel natt. (Nätterna är både långa och varma när man kommer söderut...)

Innan targabågen monterades hade vi två mycket trevliga sittplatser i akterpulpiten. Dessa fick tyvärr tas bort vid montage av bågen. Då jag tycker att de som finns att köpa ser "billiga" ut och är dyra att köpa lät jag tillverka en egen variant.



Ser ganska "dyr" ut men blev billig tack vare en duktig RF-svetsare...

Gångjärnet är gjort av en dubbel rörklamma och ett par stoppklotsar.

Klammorna är fodrade med plast utskuren från en vanlig plastflaska, dock ej PET eller annat tunt. Visst ja, här har Heléne varit i farten igen med sin canvas.

Ryggstödet är gjort av Armaflex rörisolerings klätt med canvas.

Då besättningen normalt består av två personer klarar vi oss oftast med bara en aktersittplats.

VID LÅNGSEGLING blir det aktuellt med mycket instrument som kräver antenner och strömförsörjning. Så vår väldigt funktionella och eleganta radarstolpe fick finna sig i att bli slaktad till förmån för en rejäl targabåge med plats för det mesta!

Efter en hel del funderande och dividerande med svetsaren, som givetvis också var full av idéer, blev det till slut



en båge monterad på akterdäck.

När man väl monterat en sådan här pjäs börjar man nästan direkt fundera över hur den egentligen skulle ha konstruerats. Det är bara att inse att den optimala bågen inte finns och att det alltid finns en bättre lösning runt hörnet.

Vi är dock mycket nöjda med konstruktionen och det känns alltid tryggt att röra sig på akterdäck i sjö när man har den rejäla bågen att hålla sig i.

Att man sen kan hänga allt mellan himmel och jord på den gör inte saken sämre.

Detta kommer jag dock inte att gå in på utan redovisar här bara de fasta funktionerna.

BÅDE VINDGENERATOR och radarns radom är mycket rejält och väl monterade. Bägge har kraftiga tre mm RF stödplattor som är fastskruvade i bågen med sex st M8 bult. Tyvärr så gick jag på estetik i stället för funktion vid val av placering. De sitter alldeles för tätt ihop! Ut med både radar och vindgenerator så de inte skuggar dina solceller som med fördel placeras mellan dessa.

På radardelen har jag också monterat diverse annat som kräver både något att sitta på och kabelutrymme.

Ovanför radomen sitter två GPS-anten-



ner, den ena för Plottern och den andra för AIS-en. Framför AIS-GPS-en sitter också AIS-ens VHF-antenn.

(Den antennkabeln har jag gjort extra lång så att vid ett rigghaveri finns denna antenn att tillgå. Med en liten adapter kan jag lätt koppla den till vår handapparat och kabeln räcker ända upp till sittbrunn.

Detta ger dubbel säkerhet vilket vi strävat efter i de flesta viktiga funktionerna på båten!)

Ovan radomen sitter också vår Navtexantenn, Navtexen fungerade utmärkt i norra Europa, men har inte varit mycket att hänga i granen här nere. Vi får väl se hur den kommer att fungera framöver...

EN SAK JAG ÄR VÄLDIGT NÖJD med är att jag flyttade upp akterlanternan till radarn.

Samtidigt som det blev plats ledig på akterpulpiten hamnade lanternan på en plats där den både sitter mer skyddat och syns mycket tydligare! Själva radomen sitter på en platta som är ledad så vi kan vinkla den när vi seglar länge på en bog och det lutar kraftigt. Det är ju viktigt att radarn håller sig horisontellt då dess signaler har snäva vinklar. (I verkligheten är det ytterst få gånger vi rört den och radarn verkar fungera bra i de flesta situationer.)

Jag hade från början ambitionen att dra all kabel i de grova huvudrören på targabågen men när jag la ihop all kabel som skulle till insåg jag genast det omöjliga i detta. Nu kom nederdelen på gamla radarstolpen väl till pass. En ny huv och vips hade vi en jättekabelgenomföring.

(Och möjlighet att återställa gamla radarstolpen någon gång i framtiden då vi sparar mellanbiten.)

VI VALDE OCKSÅ att montera på däckavertar för vår ding, bra ur både säkerhets- och beväxningssynpunkt för dinget.

Vid överseglingar bör man ta in dinget, en sjö i den kan bli en farlig vikt att bära.



Babordsdäverten används också till aktersnurran som är en vådlig pjäs att hantera på badplattformen, inte minst om det skulle gå sjö vid tillfället. Har själv riggat motorn i riktigt dåligt väder i norra Skottland när Heléne var sjuk och skulle fraktas in till land och väntande personal från kustbevakningen. Det var varken lätt eller roligt.

Nu går det som en dans att hissa ner motorn och både min rygg och besättning uppskattar detta arrangemang. På motorn sitter det ett fastsytt band som vi har att hissa/sänka med så att man enkelt kan koppla fast den vid lyftbehov.

Tänk bara på att det skall gå lätt att ta bort också. Det kan ju hända att men vill kika under motorkåpan någon gång. Vi löste det genom att lyftöglan är fastsydd i enbart främre bandet.



Detta gör att banden lätt kan tas av när inspektion av motorn krävs.

Observera gas-handtaget på bilden. I Skottland köpte vi en förlängare som har varit guld värd de gånger jag använt jollen ensam. Du kan sitta bekvämt en bit fram och sköta motorreglaget på ett smidigt sätt.

En toppenpryl!

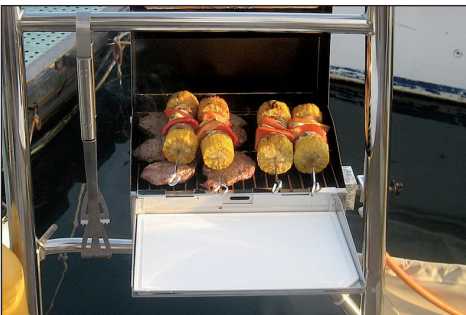
ETT MYCKET EFTERLÄNGTAT tillbehör som vi äntligen fick köpt när vi var hemma är Magmas nya minivariant på sin gasogrill.

Sedan den blev monterad i november har det grillats flitigt på vårt akterdäck. Vi har nyss fått leverans av en liten avlastningsbricka som dessutom motverkar fettstänk vilket tyvärr annars kladdar ner teakdäcket...

Att stå på akterdäck jämfört med nere i byssan när det är riktigt varmt, det kan ju vem som helst förstå att akterdäck är att föredra...

Vi har kopplat en "camping gaz" flaska på 2,75 kg till grillen. Enkelt och smidigt, flaskan får plats i akterstuvén som är både dränerad och utomhus, vilket är nog så viktigt vid gasolförvaring!

Gasolätgången verkar vara försumbar då jag kämpat i flera månader ▶▶



för att göra slut på sista skvätten i vår flaska. Denna flaska är också reserv (vi har 2 stycken) om vi skulle göra slut på våra ordinarie P6-flaskor i aluminium som sitter monterade framme i ankarboxen.

I EUROPA KAN DESSA FLASKOR vara besvärliga att få fyllda men väl över på andra sidan Atlanten lär det inte var något problem.

OBS!!! Innan ni åker hemifrån, kolla stämplat datum för provtryckning! Vi fick en gammal flaska på en tapp innan vi stack och nu vägrar de fylla den i Las

Palmas på grund av en 08 stämpel...

Efter kontroll med AGA i Sverige fick vi reda på att under pappersfliken vid avstängningsventilen kan det finnas nya stämplat. Stor glädje då det visade sig att flaskorna gäller till och med 2013! Så nu blir det en ny attack hos gasdepån bakom IKEA här på Gran Canaria!

Vi kan också nämna att Portugal fick en ny lag 2008 som gör att de vägrar fylla flaskor överhuvudtaget, så där gäller bara bytssystem, helst "camping gaz".

BOSSE NILKLASSON, S/Y SEAQWEST



I 18 m/s utanför La Gomera lättade dingan av vindtrycket. Det hade varit smartare att packa ner den, men vi skulle ju "bara" 25 distans och de hade sagt 7 m/s...

TIPS ! TIPS ! TIPS !

En AIS är en mycket praktisk apparat för alla långseglare, eftersom man på dator eller display kan få upp namnet på den båt som i hög fart närmar sig bakifrån, eller ännu värre kommer framifrån på kontrakurs.

Det är som regel helt värdelöst att på VHFen ropa "Big Ship, Big Ship..." Nästan ingen svarar. Ropar man däremot med namnet så svarar de nästan alltid (om din utrustning är ok). Om man inte har denna förmåliga AIS utrustning kan man

ändå utnyttja systemet för att öka på beslutsunderlaget för att avgöra, vad f-n gör vi nu?

Om man lyssnar på VHF kanal 88 kan man höra de korta "knäppar" som fartyget sänder ut. Inga knäppar= inga stora fartyg i närheten. Knäppar= skärpt vaksamhet, speciellt om man inte ser något med blotta ögat eller på radarn.

Ser man lanternor, men inte hör några knäppar är det förmodligen en fiskebåt eller någon annan lika galen seglare som du.

BERIT OCH NILS-ÅKE, S/Y ELENOR