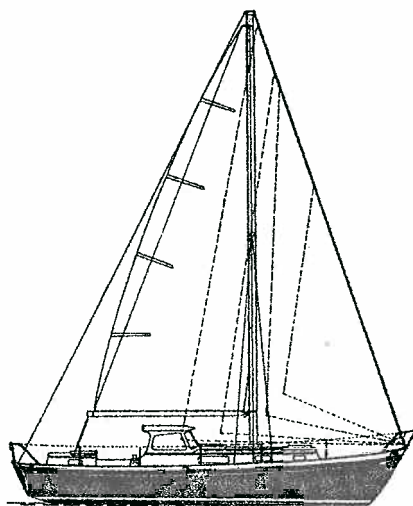


RASMUS 35



R **Hallberg Rassy**
44080 Ellös, Sverige. Telefon 0304/50290

Hallberg-Rassy Varv AB

Båtägarinstruktioner

Denna mapp är avsedd att ge en del tips och upplysningar för bästa hantering och underhåll av Er båt. Den gör inte anspråk på fullständighet, men upptar en hel del av de spörsmål, som vi muntligt gett svar på vid leverans och senare.

Instruktionen är ej tänkt som "Bruksanvisning" utan skall i första hand ta upp vad som är speciellt just för våra båtar.

Alltid gäller att den nye ägaren måste ägna tillräcklig tid för att bekanta sig med sin nya båt och dess konstruktion.

Ansvaret för den rätta skötseln faller på köparen.

Vi önskar lycka till och många trevliga sjömil!

Datablad

Båttyp: RASMUS 35

Er båt har byggnummer:.....

Tillverkningsår:.....

Skrov färg: Gelcoatnr: Syntes 1000

Överbyggnad -"- : Norpol 332

Motor nr:.....

RASMUS 35

TEKNISK
BESKRIVNING
AUG. 1975

DIMENSIONER OCH DATA:

Konstruktör: Olle Enderlein

Längd över allt	10,50 met.
Längd i vattenlinjen	8,40 met.
Bredd	3,05 met.
Djupgående	1,30 met.
Deplacement	c:a 5,5 ton
Kölvikt	2,5 ton
Segelyta	45 m ²
Masthöjd över vattenyta	c:a 13,5 met.
Antal kojplatser	6
Fart för motor	8,2 knop

SKROV:

Glasfiberarmerad polyesterplast.

Färg: Vit.

Botten behandlad med giftfärg.

Tjocklek i fribord 12 mm.

" " skrovbotten 16 "

" " kölparti 25 "

Inbyggda längsgående förstärkningar samt tankar i glasfiber.

Ballastköl, gjutjärn, ingjuten och fullständigt plastskyddad.

Bärande skott inplastade från båda sidor.

Roder glasfiberplast.

Hjärtstock ϕ 35 mm. brons.

Kraftiga gjutna roderbeslag i brons.

Konstruktion och utförande av skrov och däck, roder, hjärtstock, rostjärnsinfästningar etc., allt utfört enligt Lloyd's krav för "Hull Moulding Certificate".

DÄCK och ÖVERBYGGNAD:

Sandwichkonstruktion 25 mm. med vinylcell som distansmaterial för styrka och isolering.

Färg: Elfenben.

Skrov och däck helt förenade med överlappande glasfiberlaminat.

Brädgång utformad som en uppåtvänd avslutande del av däck- och skrovlaminatet med överliggare i teak.

Handrelingar, överliggare på sittbrunnssargar, nedgångsluckor och durk och bänkar i sittbrunn är utförda i massiv naturrell teak.

I däcksytan är inlagt ett lättskött halkskyddande mönster.

Däcket är försett med 4 st. 1" (25 mm.) dräneringar med avlopp under vattenytan för undvikande av smutsränder på fribord. 2 st. 1 1/2" (38 mm.) självlänsavlopp från sittbrunnen.

RIGG:

Mast och bom i guldeloxerad lättmetall, profil 178/115 resp. 137/100.

Masten placerad i mastfot på rufftak som direkt understöttas av förstärkt skott.

Rullrev i rostfritt stål.

Kicktalja.

Invändiga fall.

2 st. fallwinschar av trumtyp, Lewmar eller motsvarande.

Däcksbelysning på förkant mast.

Storskot med skotlås, 4-skuret.



Skala 1:100

Fockskot, flätad terylene.

2 st. rostfria travare med block för försegel.

Förstag, toppvant, akterstag samt dubbla undervant i 19-trådig rf. wire, ϕ 7 mm., med pressade ändstycken och 1/2" rf. vant-skrivar.

Fock- och storfall ϕ 5 mm. 133-trådig rf. wire.

Rostfria rostjärn.

SEGEL:

Förstklassigt utförande i dacron eller motsvarande. Storsegel med travare.

Storsegel: c:a 24 m² dukvikt 280 gr/m²

Kryssfock: c:a 22 m² dukvikt 280 gr/m²

På beställning levereras:

Genuafock: c:a 32 m² dukvikt 230 gr/m²

Stormfock: c:a 15 m² dukvikt 280 gr/m²

Stormfock: c:a 9 m² dukvikt 280 gr/m²

Spinnaker: c:a 75 m² dukvikt 52 gr/m² (nylon)

Till samtliga segel levereras segelsäckar och eventuella lattor.

UTRUSTNING:

Skotwinschar, 2 st. Lewmar 40 eller motsvarande.

Wunschhandtag, 2 st. 10" med spärr.

4 st. 10" förtöjningsknappar.

2 st. 8" förtöjningsknappar.

Pulpit för och akter i syrafast stål.

Mantåg med dubbla wires och 5 par rf. koniska stöttor, höjd 610 mm.

Vindrutor av härdat glas i lättmetallramar skyddar främre del av sittbrunn. Vindrutorna har öppningsbar mittdel, och är förstärkta med kraftigt rostfritt stag på akterkant.

Delat kapell täckande hela sittbrunn, förliga delen utgörande sprayhood.

Hardtop i plast för montering på vindrutor i stället för främre del av kapell kan alternativt erhållas.

9 st. fönster i härdat glas med aluminiumramar, 4 st. öppningsbara. Förlucka i aluminium.

Styrning med hydraulisk överföring.

Rattplacering kan erhållas alternativt med ratten monterad BB vid ruffskott/ytte kartbord eller monterad på särskilt styrstativ mitt i sittbrunnen.

Vid sidomonterad ratt monteras särskild rorsmanstol justerbar längskepps.

Kompass: Sestrel Major eller motsvarande.

Fast monterad membranlänspump typ

Whale Gusher 10.



Hallberg-Rassy

HALLBERG-RASSY VARV AB

S-440 80 ELLÖS - SWEDEN

Tel. 0304/502 90

Pris kr. _____ inkl. moms, fritt varv Ellös.

Ankare av lättvikstyp vikt 14 kg.
 1 st. ankarlina 30 met.
 4 st. förjöringslinor 10 met.
 Båtslake, flaggstång, sittbrunnsbord.
 Stora internationella lanternor.
 Inbyggd vattentank 240 lit.

MOTOR:

Volvo Penta Diesel MD 21 A, 75 hk SAE vid 4500 rpm. Effekttåg 51 hk (SMMT) vid 3000 rpm. Fyracylindrig diesel av virvelkamartyp med 5-lagrad vevaxel. Motor är utrustad med fäskvattenkylning och oljekylare. Mekaniskt backslag med reduktion 1,91:1 typ RB. 12 V elektrisk utrustning med 38 A växelströmsgenerator. Batteri 2x114 Ah, 12 V, med separata kret-

sar för motorstart och belysning etc. Instrument omfattar varvräknare, temp.-mätare samt optiskt och akustiskt larm. Propeller 3-blad, stigning 13", diameter 15" V.

Propelleraxel ϕ 30 mm, syrafast stål. Motor och axel omsorgsfullt uppräktad och gummiupphängd, motorrum väl ljudisolerat för lägsta ljudnivå. Axellager, Cutless vattensmört gummilager.

"Våt"-avgasledning med expansionskompensator, vattenlös och effektiv gummiljuddämpare.

Uppmätta ljudvärden:

2000 rpm. 71 dB (A) styrplats
 2000 " 72 dB (A) salong
 2500 " 72 dB (A) styrplats

2500 rpm. 73 dB (A) salong
 3000 " 76 dB (A) styrplats
 3000 " 78 dB (A) salong
 Inbyggd bränsletank 240 lit, med separat pump för dränering av ev. kondensvatten.

INREDNING:

Förstklassigt hantverksförförande i utvald mahogny. Handslipad och behandlad till en matt finish. Inredningen består förifrån räknat av:

Vatten- och gastätt avskilt stuvutrymme för ankare, linor etc. samt gasolflaska åtkomlig genom lucka i däck. Utrymmet är dränerat över bord.

Försalng med två bekväma kojplatser längd 2,15 met. Fyllnads madrass mellan

kojer ger kojbredd 0,80 met. i axelhöjd. Under kojor stuvutrymme med draglådor och luckor. Bordläggning panelad i mahogny. Hyllor bordwärts.

Skjuddörr mot gång mellan för- och huvudkabin. Om SB i gången stor garderob. Om BB avskilt toaletutrymme med pump-toalett. Toaletutrymmets mått rikligt tilltagna för full rörelsefrihet vid tvättning och klädbyte. Toalettbord med nedfällt tvättställ. Pump för fäskvatten, spegel, skåp för linne och toalettariklar. Skott klädda med ljus vattenavvisande vinyltaped med linnestruktur.

Huvudsalongen inredd med extralång dinnett 2,12 met., höj- och sänkbar bord 1,15x0,60 met. om BB. Bordwärts om BB hyllor och skåp samt utrymme för sängutrustning bakom ryggstöd.

Pentry och kartbord om SB. Pentryt är utrustat med kardanupphängd spis med ugn. Stor diskho 340x400 mm., pump för fäskvatten, skåp för porslin, draglådor m.m. Fast ledning med avstängningskran för gasol till spis är dragen till föpöksutrymmet. Gasolflaska med tillhörande reduceringsventil levereras ej.

Arbetsytor i lätskött teakmönstrat laminat. När pentryt inte användes täckes spis och diskho med luckor. Under kartbord kartlåda för stuvning av vikta sjökort. 70 lit. isbox med dränering.

Akter om huvudsalong självlänsande sittbrunn med motor lätt åtkomlig under stora luckor.

Stuvutrymmen SB och BB i bänkar.

Akterruff med två breda kojor, längd 2,0 met., sitthöjd c:a 1 met., garderob. I samtliga utrymmen inklusive akterruff och garderober etc. är bordläggningen garnerad med mahognypanel, skott etc. inklädda.

Dynor genomgående i kraftig polyeter tjocklek 10 cm. Klädsel i högklassigt möbeltyg.

Heltäckande mattor.

VENTILATION:

1 st. Rf. Electrolux ventil i toalettrum.

1 st. Rf. Electrolux ventil i gång mellan för- och aktersalong.

Väl tilltagna luftintag i nedgångarnas gal-lerluckor.

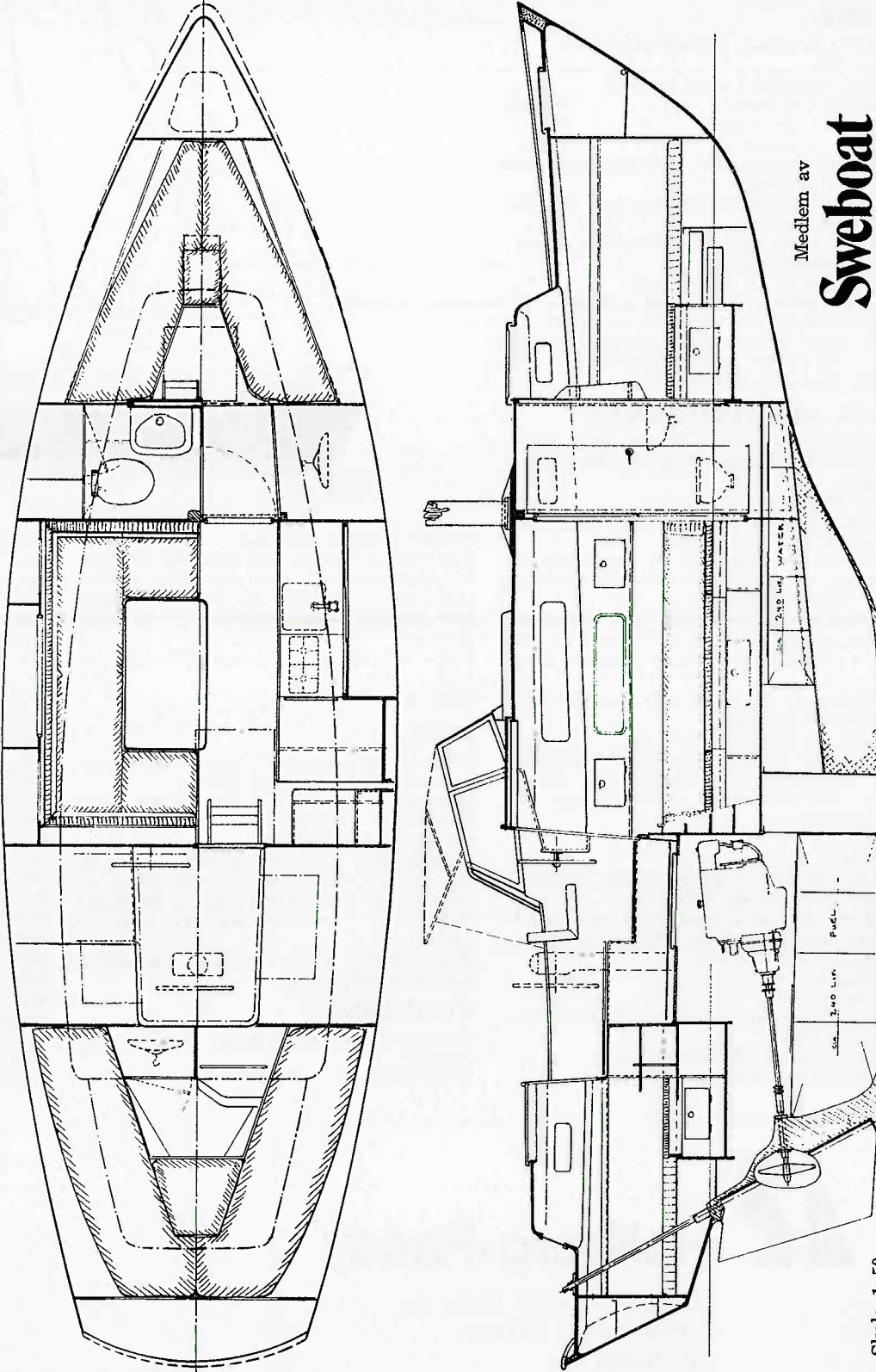
EXTRAUTRUSTNING:

Värmeanläggning.

Kompressorenhet för isbox.

Isbox.

Instrument etc.



Medlem av

Sveboat

SVENSKA BÅTINDUSTRIFÖRENINGEN

Rätt till konstruktionsändringar förbehålles.

Skötsel av gelcoat, lagning av skador

Det färgade yttersta lagret på en plastbåt kallas gelcoat. Detta är ett oarmerat skikt, som skyddar det glasfiberarmerade skrovmaterialiet och samtidigt ger båten ett elegant och lätt-skött yttre. Tjockleken av gelcoatlagret är ca 0,5mm och således betydligt tjockare än ett normalt färgskikt. Det är helt homogent och har samma hårdhet tvärs igenom. Detta förhållande gör, att man ofta kan slipa och polera bort fula repor, utan att lägga på ny plast. Lagning av djupare repor eller sår erbjuder inte heller några större svårigheter. Eventuella luftblåsor, repor eller sprickor i detta ytskikt betyder ej att vatten kan tränga in i laminatet.

1. Skötsel av plastytor i gott skick

Om inte för annat så för utseendets skull bör båtens plastytor hållas rena och fria från fläckar. Vanliga ej repande rengöringsmedel och vatten kan användas. Rengöringsmedel innehållande ammoniak bör undvikas, då de kan inverka på beslag och plexiglas etc.

Tvätt- o. lösningsmedel avlägsnas noga med spolning.

När de blanka ytorna mattas, kan dessa poleras med polermedel, för hand eller med lågvarvsmaskin. Speciella polermedel för plastbåtar finnes på marknaden, men även en del preparat för bilar etc. kan användas.

Vaxning är normalt inte nödvändigt, men kan knappast skada. Viktigt är dock att vaxet arbetas ut helt. Mönstrade ytor vaxas ej.

2. Lagning av ytliga repor etc.

Repor i gelcoatskiktet ser ofta djupare ut än de är och genom att den repade ytan avviker i kulören från den blanka, uppfattas det ofta som om det färgade skiktet genombrutits. När reporna är måttligt djupa, slipas det skadade partiet med vattenslip-papper. Man börjar med grövre och avslutar med stegvis finare (nr 800) papper. Efter slipningen "rubbas" ytan d v s poleras med slipmedel, samt med polish, tillsammans med övriga oskadade ytor.

3. Lagning av djupare repor och sår

När gelcoatskiktet är helt borta i en skada, tillgår reparationen enligt följande: Gelcoat i rätt färg (enligt databladet) samt hårdare anskaffas från plasttillverkare eller varvet. Skadan rensas med knivspets och maskeras med maskeringstejp tätt intill på båda sidor om hålet. Gelcoat och hårdare blandas (ca 2% hårdare). Se till att arbetstemperaturen håller sig mellan 15° och 25° C. Fyll skadan rikligt med gelcoat och placera snabbt en bit tejp över skadan för att förhindra, att gelcoaten rinner bort. När plasten härdat, slipas överskottet ner och ytan poleras.

Sår under vattenlinjen spacklas med polyesterspackel (Plastic Padding) eller epoxispackel (Interpad), samt målas med tvåkomponent grundfärg, t ex International Poly Grund.

Större sår, efter omilda grundstötningar, slipas rena från krossad glasfiber och lagas med plast och glasfibermatta före spackling (reparationssatser finnes i marknaden).

Skötsel av trä, ut- och invändigt

Invändigt trä

Mahognytorna invändigt är omsorgsfullt behandlade med syntetisk lack och torde inte, utöver rengöring, kräva ytterligare underhåll under en lång följd av år. Skulle någon yta av någon anledning skadas så mycket, att omlackning är nödvändig, slipas hela den aktuella ytan och lackas med mattlack (International Lagolac klarmatt eller motsvarande). De flesta småskador klaras med litet olja. Invändig teak, lister, etc., kan med fördel sparsamt oljas någon gång med teakolja.

Utvändigt trä

Utvändigt trä är äkta bangkokteak (överliggare irokkoteak) och är därför ej beroende av lack eller olja som skydd. Frågan om teaken skall lackas eller lämnas obehandlad, är därför i stort en smaksak. Där det återkommande underhållet ej medför några problem, anser vi, speciellt efter något år när den obehandlade teaken bleknat, att den lackade teaken ger bättre utseende och kontrast mot plastytorna i övrigt. Där teaken är behandlad från varvet, är den lackad med syntetisk lack på fenolhartsbas (Oceana båtlack). Oljebaserad lack är ej lämplig och tvåkomponentslack bör ej användas på gammal lack. Obehandlad teak skrubbas kraftigt samtidigt med plastytornas rengöring och antar då efter en tid silvergrå nyans.

Vår erfarenhet är, att all användning av teakolja utvändigt leder till svårskötta och fula ytor och vi avråder från oljning.

Det är av största betydelse att behandling sker i tid. När det syns att det behövs är det för sent. Därför är det ett gott råd att lacka första sommaren redan efter 1-2 månader och sedan varje vår.

Vid omlackning skall omgivande plastytor noga skyddas från lack, som är mycket svår att avlägsna och misspydande. Genom att lacken vid strykningen är närmast färglös, kan spill etc. lätt förbises. Lacken gulnar dock kraftigt efter någon vecka.

Mast och rigg

Om båten ej levereras riggad vid varvet, får i allmänhet den nye ägaren själv ombesörja resning av mast och riggning.

Fallen kontrolleras och vant och stag monteras på sina platser. Om topplanternan inte är monterad, göres detta. Spridarna monteras och låses till mast och toppvant. För att på enklaste sätt erhålla rätt lutning på spridarna, sträckes toppvanten utefter masten och märkes mitt för spridarfästet. Märkningen markerar rätt läge för ytterändan av spridaren. Eventuella plastskydd för vantskruvar träs på. När masten rests och vant och stag kopplats till respektive röstjärn, sträckes riggen upp för hand och masten justeras till lodrätt läge.

Grundansättningen av riggen utföres så att toppvant och häckstag ges en förspänning, som motsvarar ca 10% av båtens vikt, och förstaget litet mer (vid denna spänning känns förstaget ganska stumt). Därefter sättes de främre undervanten (eller inre förstaget) så, att masten kommer något litet föröver vid spridaren. Slutligen sträckes aktre undervantet lätt (om vantskruven går lätt räcker det med handen).

Genom att olika komponenter, främst wirer och mast, sätter sig, skall riggen efteransättas. Detta skall ske först efter några timmars segling i hård vind.

Först eftersträckes riggen lika med grundansättningen, varefter undervanten, under segling i moderat vind, justeras så, att masten står helt rak.

Eventuellt kan masttoppen få luta något åt lovart och akteröver i moderat vind, om det visar sig, att den vill falla åt lä i hård vind. Masten får dock inte bilda en s-kurva. Efter intrimning låses slutgiltigt riggen och saxpinnar och ringar tejpas om de ej skyddas av plastslang.

En 10-sidig instruktion om master och riggar kan rekvireras från masttillverkaren, för den som önskar tränga längre in på detta område.

Skötsel

Efter avriggning utföres höstöversyn. Speciellt fallen inspekteras för onormalt slitage. Masten tvättas och spolats noga, så att allt salt och tvättmedel sköljes bort och får torka helt.

Vid vårutrustningen rengöres masten och kontrolleras att alla blockskivor roterar fritt. I synnerhet elektriska anslutningar kontrolleras. Eventuell elektronisk utrustning monteras och provas. Mastens eloxerande ytor kan skyddas genom vaxning med silikonfritt vax. Om likrännen gnides med fast paraffin, glider travarna lättare vid sättning av storseglet.

Mast och rigg kan av vinden sättas i vibrationer. Detta inträffar oftast vid stillaliggande och är helt naturligt och normalt, men uppfattas ibland som störande.

Ofta är dirken för spänd. Speciellt om båten är förtöjd i sidvind, kan själva masten sättas i vibration längskepps. Detta avhjälpes genom att sträcka en lina (spinnackerliften eller annan lina fastsatt i fäste för dito) från spridarhöjd snett akteröver till ett masttågsfot eller i genuaskena.

Vibration beror alltid på spänning i riggen. Avspänner man den, försvinner vibrationerna.

Allmänna tips om segelföring, etc.

Rasmus är konstruerad med betryggande säkerhetsmarginaler och är provad under svåra förhållanden på stora vatten. Den tål i allmänhet mer än dess besättning. Detta hindrar inte, att båten bör revas i tid för bästa gång och att gott sjömanskap skall iakttagas.

Största genuafock (32 m²) användes på bidevind upp till cirka 8 m/sekund och skotas i allmänhet så, att den i höjd med spridaren ligger cirka 10-12 cm från vantet. Skotet ledes alltid utanför mantåg och vant.

Standardkryssfocken (22 m²) är ett förhållandevis stort försegel, som balanserar båten ungefär som stora genuafocken. Skotas normalt utanför mantåg och vant. Den är tillsammans med en revad (3-4 varv) stor en bra segelföring i frisk vind.

Stormfock (15 m²) är i vindstyrkor över 12-13 m/sekund det bästa förseglet. Med kraftig nedrevning och litet försegel (stormfock 9 m² finnes), samt med motorn på ca 1200 varv/minut, erhålles i hårt väder en mycket behaglig gång, där just egenskaperna som motorseglare kommer till sin fördel.

Revning är alltid enklast att utföra i hamn och resultatet blir också i regel bäst då, men kan även utföras i öppen sjö. Det är av stor vikt, att fallet sträcket ut på bommen.

Segel är utförda i Dacron eller Terylene och behöver ingen speciell insegling. De är tämligen okänsliga för vatten och kan i nödfall stuvvas ner fuktiga.

Storseglet är i mycket hög grad beroende av rätta sträckningen utefter bom och mastlik och ändrar helt utseende beroende på hur det trimmas. Veck vid lattornas botten beror oftast på för dålig sträckning av mastliket. För stor buk kan ofta bero på dålig utsträckning på bommen. OBS! fastsurrningen av storseglet längst ut på bommen måste vara sådant, att seglet ej kan lyftas ur rännan, genom att belastningen kommer på underlikets infästning. Lägg alltså linan runt bom och kausen i seglets akterkant.

Förseglen utföres ibland justerbart löst på förlikswiren och här gäller också, att den rätta sträckningen är mycket viktig för seglets form. Ökad sträckning på förliket ger mera buk, samt skjuter den föröver. Detta gäller förresten alla segel!

En del rynkor uppträder alltid vid hörnen på segel och har ingen inverkan på seglets effektivitet.

Segel skall varje år inspekteras noga för småskador och slitna sömmar, som kan behöva bättras.

Med seglen följer garantisedel från segelmakaren samt råd om segelvård och fläckborttagning.

Rasmus 35

Anvisningar angående motorinstallation, styrning, avlopp etc.

Motorinstallation

Beträffande själva motorn hänvisar vi till Volvos instruktionsbok, som noga bör genomläsas innan båten tages i bruk.

I instruktionsboken är inte upptaget de delar av motoranläggningen, som avser själva installationen. Här skall beaktas propelleraxelns packbox, vars smörjning blir åtkomlig under durken i akterhytten. Vid behov bör packboxen sättas an genom att stoppmuttern lossas och boxmuttern drages cirka ett halvt varv, därefter drages stoppmuttern åter till. Få packboxar är helt täta. Lätt dropp är naturligt och fler boxar skadas genom för mycket åtdragning än omvänt.

Kylvattenintaget befinner sig i motorrummets BB-sida.

Brännoljefiltret är av kombinerad vattenavskiljningstyp och finfilter och är monterad på SB-sida i motorrummet. Regelbundet och någon timmes gång efter tankning inspekteras filtret beträffande vatten, som samlas i den undre glasdelen. Vattnet kan inte avtappas under gång, men får inte stiga högt i filtret, då det i den övre delen befintliga pappersfiltret förstörs.

Dräneringspump för brännoljetank

Om man misstänker att bränsletanken innehåller vatten eller annan förorening, kan detta avlägsnas med en speciell pump, som är inbyggd under SB-bänkllock i sittbrunn.

Bränsletanken är inbyggd under motorn och har en nominell volym av 240 liter. Sugröret till motorn är dock placerat ca 100 mm över lägsta punkt. För att undvika att bränslepumpen suger luft speciellt vid gång, bör ytterligare marginal lämnas. För beräkning av aktionsradie under motorgång bör tillgängligt bränsle reduceras till cirka 180 liter, vilket med en ungefärlig förbrukning av 0,5 l per distansminut vid cirka 7 knop ger 360 distansminuters motorgång. Tanken kan pejlas genom en plugg på grenröret till påfyllningen, beläget för om motorn.

Färskvattentanken rymmer cirka 240 liter och är inbyggd under durk i salong. För rengöring av tanken finns flera rensluckor. Luckorna bör inte öppnas i onödan p g a risk för läckage.

Styrningen är utförd med olja som överföring mellan ratt och roder. Normalt erfordras inget underhåll. Skulle av någon anledning ledningarna behöva luftas, t ex efter byte av slang, sker detta genom luftningsnipplarna nere på styrcylindern. Vid leverans är olja av typ Shell Tellus 23 påfylld.

Länspumpen är av en mycket effektiv membrantyp och är monterad under SB-bänkklock i sittbrunn. Den suger från lännsbrunn i akterdel av salong. Konstruktionen av pumpen tillåter stora partiklar att passera pumpen utan att blockera denna. Om så trots allt skulle ske, lossas membranet för rengöring av pumpen. P g a pumpens konstruktion med grov sugslang kan inte kölsvinet sugas helt torrt.

Gasolanläggning

Som standard är Rasmus 35 vid leverans från varvet utrustad med en 2-lågig spis med ugn. Spisen är av lågtryckstyp och försedd med tändsäkringar. En gasolledning av heldraget kopparrör är installerad mellan det förliga stuvutrymmet och spisen och anslutes där med en avstängningsventil. Ägaren skall själv vid övertagandet montera den typ av gasoltub, som är lämplig för båtens användningsområde, samt passande reduktionsventil för lågtryck. Gasoltuben skall fastklämmas på betryggande sätt, så att den inte kan välta eller komma loss. Efter montering skall installationen provtryckas genom att trycket släppes på fram till spisen och alla förbindningar penslas med såpvatten (eventuellt diskmedel). Denna kontroll skall regelbundet utföras minst två gånger per år eller när misstanke om läckage finnes. Om gasolen när spisen ej användes hålles avstängd framme vid tuben, erhålles maximal säkerhet.

WC-anläggning

En pålitlig marin-toalett av pumptyp är monterad. Toaletten spolras vid pumpning med saltvatten och trycker ut avfallet direkt i sjön.

Vid användning av toaletten bör man förfara på följande sätt: Öppna utloppskranen till vänster om toaletten genom att vrida handtaget så att det pekar bort från slangen. Markeringen på kranen står då på OPEN. Det lilla handtaget ovanför handpumpen till höger om toaletten ställes på FLUSH. Pumpa några tag så att skålen blir blöt. Efter användning fortsätt pumpa en stund (cirka 5-10 tag) och ställ därefter om det lilla handtaget till DRY. OBS! Det skall knäppa till lätt, när det sitter i rätt läge. Därefter pumpar man ytterligare. Nu kommer ej mer vatten och toaletten blir enbart tömd. Det är fullkomligt normalt, att pumpen efter omställningen endast arbetar ensidigt. Det betyder, att handtaget går något tyngre att trycka ner och lättare att dra upp. Vid behov kan man spola en gång till genom att ställa om spaken till FLUSH och ny tömning genom omställning till DRY. Innan man lämnar toaletten bör alltid utloppsventilen stängas och det lilla handtaget på pumpen skall stå på DRY. Gör detta till en rutin.

Några punkter att beakta: få delar sköts så illa på båten som just toaletten. För att den skall fungera är det en absolut förutsättning, att inte ovidkommande föremål spolras genom. Skenbart obetydliga saker, som t ex tändstickor, räcker till för att ge bekymmer även efter en eventuell rensning. Alla båttoaletter har ett gemensamt: de fungerar så bra som de sköts och skötseln består i att inte pumpa genom ovidkommande saker.

Toaletten vinterkonserveras genom att spolras med rengöringsmedel och vatten, samt avtappas genom bottenplugg. Inloppsventilen för spolvatten behöver normalt inte stängas. Det gör gott om man någon gång ger stängen till pumpen litet fett eller olja.

Bottenventiler

Förutom bottenventiler för kylvattenintaget och toaletten, som redan omnämnts, finns följande genomföringar: självlänsavlopp från sittbrunn 2 st. 1 1/4" placerade på förkant sittbrunn. Diskhoavlopp 1 1/4" under diskho. Avlopp från tvättställ 1". Samtliga dessa genomföringar är försedda med ventiler vid bordläggningen. Dessutom finns en 1 1/4" genomföring utan ventil, som mynnar över vattenlinjen om SB, som utlopp för läns-pumpar.

Elpumpar för färskvatten och dusch

Där elpumpar som extra utrustning är monterade på färskvatten-systemet, skall följande beaktas:

Pumparna startas automatiskt när en tappkran öppnas. Pumparna drar förhållandevis mycket ström under gång och är känsliga för för låg spänning. Om spänningen, genom att belysningsbatteriet är dåligt laddat, är låg, startar inte pumpen, men automatiken har slagit till strömmen och batteriet tömms snabbt, samtidigt som pumpmotorn kan bli överhettad utan att säkringen gått.

Elsystemet är på 12 volt och uppbyggt med två separata kretsar för motorstart och belysning mm. Även om belysningsbatteriet blir helt urladdat, är motorstarten opåverkad. Vardera kretsen har som standard 1 st. 114 ampertimmars batteri, vilka är placerade under salongsoffans akterkant. Batterierna kan bortkopplas genom batterifrånskiljarna, som är placerade under ett skydd på framstycket till soffan.

Batterierna får under inga omständigheter frånskiljas när motorn går. I sådant fall förstörs generatoren o m e d e l- b a r t.

Säkringsdosorna är placerade vid navigationsbordet, där också stickkontakten finnes. Säkringarna är 8 amp., utom på ledningarna till kylskåp och tryckvattenpump, som alltid är framdragna och säkrade för 15 amp.

Glödlamporna i innerbelysningarna är i allmänhet av 5 W spol-typ, typ Philips 12866 eller motsvarande.

Lanternornas glödlampor är 25 W utom häcklanternan som är 10 W, Hella typ 86 A 002 600-12, resp. 699-12 eller motsvarande.

Stickkontaktarna är tre, en vid navigationsbord, en i toalettutrymmet och en i akterruff. Vid inkoppling av apparater som är känsliga för polaritet, t ex portabla TV-apparater, kontrolleras plus och minus.

"Holdingtank" till toaletten

Som tillbehör till standardtoaletten kan en uppsamlingstank erhållas. Denna monteras i stuvutrymmet bordvarts om toaletten. Tanken medger, att man under hamnliggande använder toaletten utan att pumpa ut avfallet, varefter detta senare kan tömmas på öppet vatten.

Vid användning förfäres på samma sätt som utan tank, men i stället för att öppna bottenventilen för avloppet, öppnas ventilen på holdingtanken. Efter användning stänges tankventilen.

Med sparsamhet på spolvatten räcker tanken normalt för en familj under en weekend.

Tömning sker genom att i öppet vatten först öppna bottenventilen och sedan tankventilen, varvid tanken genom självtryck tömmas. Tanken spolas med toalettspolpumpen och tömmas, varefter tanken är redo för ny användning.

Tanken är försedd med avluftning, som mynnar på utsidan i vattenlinjen. När tanken är full, kommer spolvatten genom slangen till denna och då måste pumpningen omedelbart avslutas.

Lämpligen spolas tanken med kemisk sanitetsvätska och rengöringsmedel före vinteruppläggning.

Sliptagning, vinteruppställning, etc.

Om vid sliptagning eller kranlyft osäkerhet finnes om kölens utformning, återfinnes profilritning i avsnittet "Teknisk beskrivning" i detta häfte.

Tyngdpunkten för origgad tom båt är som följer, mätt föröver från skott mellan sittbrunn och salong:

HR 41"	0,9 m
Rasmus 35	1,0 m
Monsun 31	1,5 m
Misil II	1,25 m

Ovanstående mått är ungefärliga och beroende på eventuell utrustning och innehåll i tankar.

Vid sliptagning och uppallning för vintern skall strävas efter, att ett upplag kommer så långt fram som möjligt på kölens vågräta raka del. Upplaget skall i ytan mot båten vara av trä eller motsvarande material och minst 10 cm brett. Ett eller två ytterligare upplag under kölén erfordras.

Vid kranlyft tillses, att slingen är försedd med spridare eller är mycket långa. Eventuell träöverliggare på reling skyddas mot klämskador genom att en träklots lägges mot mellan skrov och slinga straxt under överliggare, så att denna avlastas.

Generellt gäller, att vid vinteruppställning båten skall ställas upp i våg på stadigt underlag. Kölsvin och vattentankar skall tömmas. Dynor etc. tages ur eller eventuellt ställs upp så att luft kommer till på båda sidor. Bränsletanken bör om så är tillåtet på uppställningsplatsen vara full för undvikande av kondensbildning.

Båten bör täckas antingen med ett fristående tak eller med presenning över en stadig ås som i möjligaste mån håller täckningen fri från däck och överbyggnad. Motor och toalett vinterkonserveras, belag etc. vaxas.

Vid landsvägstransport bör tankarna om möjligt vara i det närmaste tomma.