



HANDBOK SHIPMAN 28

Innehåll

Inledning	2
Båten	3
Rigg och segel	4
Tekniska data	6
Sjösättning	7
Riggning	7
Inredning	8
Trimroder	8
Kölen	9
Elsystemet	9
Vinterförvaring	11
Vårutrustning	11
Plastvård	11
Motorn	14
Tekniska data	14
Före första start	15
Start	15
Drift	17
Stopp	17
Daglig översyn	17
Vinterförvaring	17
Vårutrustning	18
Segling	19
Om segel och segling	19
Att segla med spinnaker	20
Hur trimrodret fungerar	20
Ankring-förtöjning	21
Entypsregel för Shipman 28	22

Inledning

Den här handboken behandlar de speciella finesserna hos Shipman 28. Läs den noga innan ni ger er ut på den första seglingen.

Shipmanbåtarna byggs i Visby på Gotland. De tillverkas av glasfiberlaminat. Skrovet enkelt men däck och överbyggnad i sandwichkonstruktion. Ruffen har ett extra innertak.

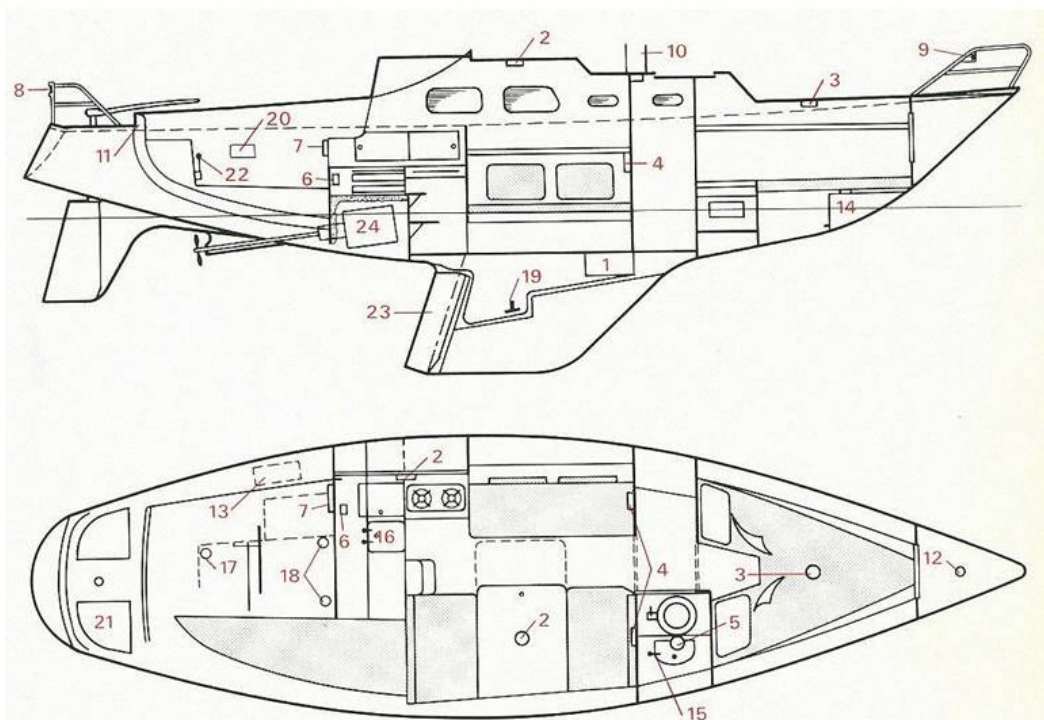
Varje Shipmanbåt levereras med trygghetsgaranti som omfattar:

Helförsäkring under 3 år.

Totalgaranti under 1 år.

Om ni har något förslag till förbättringar på båten så är vi tacksamma om ni kontaktar oss. Längst bak i boken finns ett svarskort. Där kan ni skriva ner era synpunkter och skicka det till oss.

Lycka till med er Shipman 28 — det är en säker båt som ni kan lita på i alla väder.



- | | |
|----------------------------|---|
| 1. Batteri | 14. Färskvattentank 50 liter |
| 2. Salongsbelysning | 15. Färskvattenpump för handfat |
| 3. Skansenbelysning | 16. Färsk- och sjövattpump för diskho |
| 4. Kojbelysning | 17. Länsump |
| 5. WC-belysning | 18. Självläns genomföringar |
| 6. Huvudströmbrytare | 19. Beslag för lyft med enkel stropp |
| 7. Elcentral med säkringar | 20. Instrumentbräda med motor- och manöverreglage |
| 8. Akterlanterna | 21. Plats för gasolflaska i självdränerande utrymme |
| 9. SB och BB lanternor | 22. Trimroderreglage |
| 10. Topplanterna | 23. Trimroder |
| 11. Motorrumsläkt | 24. Motor |
| 12. Vattenpåfyllning | |
| 13. Bränsletank 25 liter | |

Segel	Mast- o förlik	Akterlik	Bas	m ²	
Storsegel	9,00	9,45	3,10	16,3	
*Lätt genua	10,70	10,25	5,25	26,5	stor kjol i underlik
*Hårdvindsgenua	10,00	9,50	5,00	23,5	0,7 m stropp i fallhorn stor kjol i underlik
Liten genua	9,00	8,40	4,40	20,4	1,6 m stropp i fallhorn
*Fock	7,60	6,75	3,75	12,3	3,0 m stropp i fallhorn
*Stormfock	7,0	5,7	3,10	8,7	3,3 m stropp i fallhorn
*Spinnaker	10,64	10,64	5,94		
*Slörgenua	10,70	8,90	5,94		

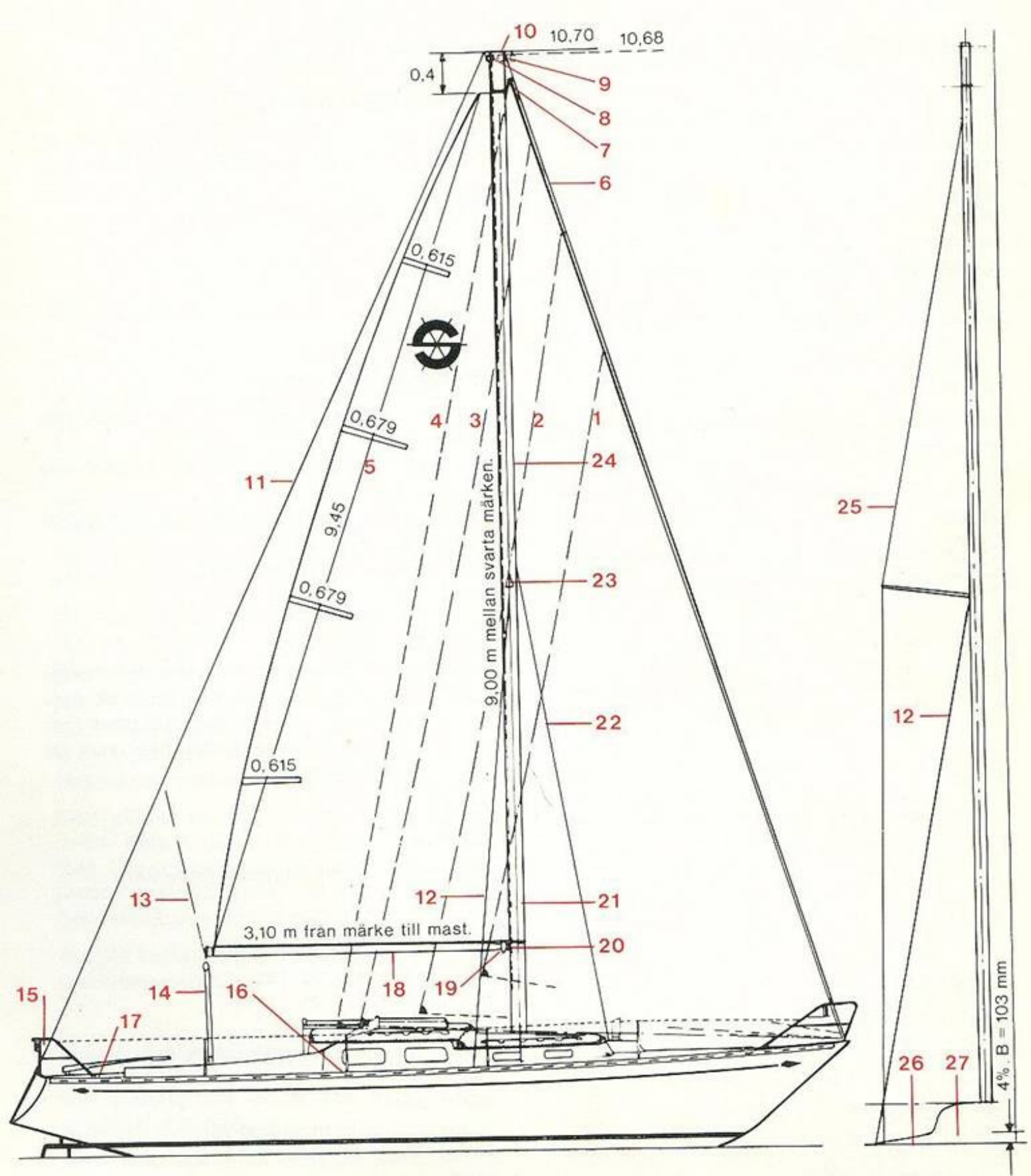
*Ingår inte i standardutrustningen

$$\text{Förtriangel} = \frac{10,70 \times 3,30}{2} = 17,65 \text{ m}^2$$

$$\text{Stor} = \frac{9,00 \times 3,10}{2} = 13,95 \text{ m}^2$$

$$\text{Totalt} = 31,60 \text{ m}^2$$

-
- | | |
|---|--|
| 1. Fock | 15. Akterstagsträckare |
| 2. Liten genua | 16. Block och skena för fockskot |
| 3. Hårdvindsgenua | 17. Fäste för block (spinnaker) |
| 4. Lätt genua | 18. Ögla för kicktalja |
| 5. Storsegel | 19. Halstalja |
| 6. Förstag (Wire utan nylonhölje. Vantskruven har stora hål.) | 20. Rullrevsbeslag |
| 7. Fockfall | 21. Skena och fäste för spinnaker- och spirbom |
| 8. Storfall | 22. Inre förstag (Wire helt täckt med nylonhölje.) |
| 9. Fäste för block till spinnakerfall | 23. Vantspridare |
| 10. Anvisning för vindindikator | 24. Fäste för liftblock |
| 11. Akterstag (Wire med fastnitad dirk.) | 25. Övervant (De två långa wirarna som delvis har nylonhölje.) |
| 12. Undervant (De två korta wirarna som delvis har nylonhölje.) | 26. Skarndäck vid mast |
| 13. Dirkstropp | 27. Mätäck |
| 14. Storskot | |



Tekniska data

L. ö. a.	8,86 m
L. v. l.	6,40 m
Bredd (största)	2,60 m
Djupgående	1,55 m
Deplacement	2,80 m ³
Kölvikt	1210 kg
Segelyta (storsegel + förtriangel)	31,6 m ²
Våt yta (inkl. fenor och roder)	15,1 m ²

Skrov

Skrovet är tillverkat av glasfiberarmerad polyester.

Däck

Sandwichkonstruktion av glasfiberarmerad polyester i rufftak och däck.

Köl

Gjutjärnsköl som är bultad till skrovet med 8 st rostfria $\frac{5}{8}$ " (M 16) bult. Kölvikt 1210 kg.

Rigg

Övervant, förstag och akterstag — 6 mm rostfri, 19-trådig riggwire. Undervant och inre förstag — 5 mm rostfri, 19-trådig riggwire. Fall av 5 mm 144-trådig wire med haländar i terylene.

Rundhult

Heldragen mast och bom i silvereloxerad aluminium. Rostfria beslag.

Skot och block

Storskotblock: fiolblock med spärr.
Skot: flätad terylene.

Inredning och skott

WBP limmad marinplywood med ytfaner av teak/afroormosia. Kantlister och skoningar av massiv teak/afroormosia. Durk och koj-skott av helgjutet plastlaminat.

Lister

Relingslist av silvereloxerad aluminium.

Bultar och beslag

Rostfria M 6 bultar håller samman skrov och däck.

Pulpits, mantågsstöttor och röstjärn av rostfritt material.

Gångjärn och spännöverfall av förkromad mässing.

Hjärtstockar av rostfritt stål.

Flagga

Med varje båt levereras flagga och flaggspel. Träd flagglinan genom röret på pulpiten och tryck ner flaggspelet. Bind fast flagglinan i pulpiten så är det ingen risk att man tappar flaggan.

Batteri

Batteri 12 volt, 60 Ah (amperetimmar).

Övrig utrustning

Färskvattentank 50 liter.

Bränsletank 25 liter.

Toalett med tvättställ.

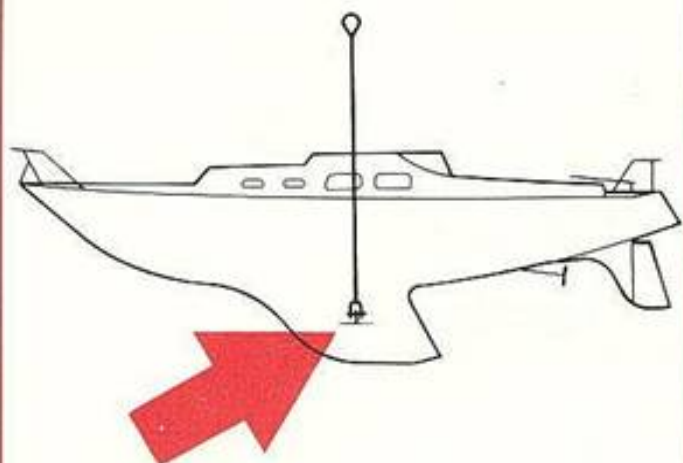
Rostfri diskho med färsk- och sjövattpumpar.

Länspump.

Eldriven evakueringsfläkt för motorrummet.

Motor: Yanmar dieselmotor 8 hk med självstart.

3. Lyftstropp



Sjösättning

Stäng alla ventiler med utlopp under vattenlinjen. Det är bara ventilen för motorns kylvatten som ska vara öppen.

Om man använder enkel lyftstropp så går det till på följande sätt:

Skruva loss luckgaraget och sätt fast schackel och stropp i beslaget vid kölbultarna, se figur 3. Schackel och stropp finns som extra utrustning.

Se till att lös utrustning placeras midskotts. Tung lös utrustning ska stuvas ur båten före lyftet.

Sätt fast långa styrlinor i stäv och akterbeslag. Båten kan annars svänga runt när man lyfter den. Passa på och måla bottenfärg på eventuella omålade ställen.

Kontrollera samtliga bordsgenomföringar under vattenlinjen innan lyftkranen kopplas loss. Om vatten trängt in vid någon ventil — justera felet. Kontrollera särskilt hjärtstocks-genomföringen för trimrodret.

Koppla sedan loss lyftstroppen och skruva fast luckgaraget.

Efter sjösättning

Gör startkontroll av motorn enligt anvisningar på sidan 15.

Stuva rigg, bom och mast på däck och gå för motor till hemn med mastkran.

Rigging

Shipman 28 har mastheadrigg med enkel-spridare. Mast och rigg är väl dimensionerade. Trots stort deltagande i havskappseglingar — många i hårt värder — har endast ett fåtal rigghaverier inträffat. Även dessa hade kunnat undvikas om man följt nedanstående anvisningar:

Förberedelser för rigging

Om ni kommer att kappsegla någon gång — glöm då inte att måla mätmärken på masten enligt Svenska Shipmanförbundets entypsregel.

Sträck alla fall inklusive liften för spinnakerbommen. Montera alla vant och stag så att de är fritt rörliga i dragriktningen. Känn efter att spridaren sitter stadigt i mast och vant. Se till att gångorna i vantskruvarna är rena och fetta in dem med vaselin. Då förhindrar man en onödig skärning. Se även teckningen på sidan 5.

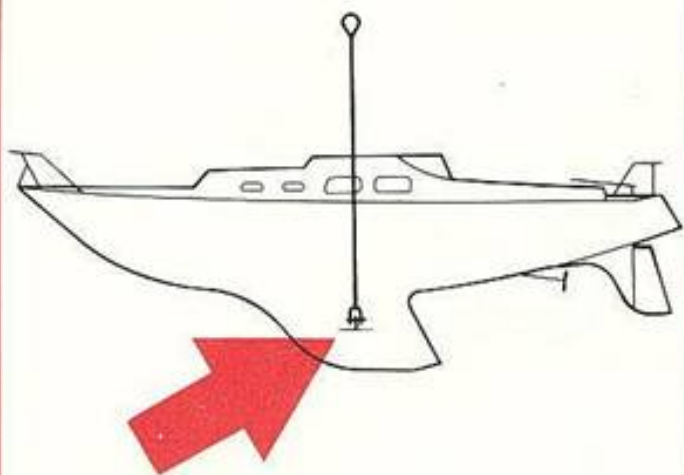
Resning av masten

Lägg en repögla försedd med nedhalare under spridaren. Hissa upp masten och sätt ner den i mastfoten. Sätt de båda övervanten samt för- och akterstag på plats och dra fast dem för hand. Ta ner tampen med öglan. Gånga fast undervant och inre förstag lätt. Kontrollera att vantskruven för främre förstaget även är ledbar i sidled. Staga masten lodrätt.

Ansättning av riggen

Ansätt förstag med ca 400 kp, övervant och akterstag med ca 300 kp. Så här enkelt kontrollerar man det: Före ansättningen ska man avsätta två tejprensor med ett avstånd på 1980 mm från varandra på övervant, för- och akterstag. Efter sträckning ska förlängningen mellan tejprensorna vara: Förstaget 2,3 mm, övervanten och akterstaget 1,8 mm. Allt man behöver ha är en 2-meters tumstock och tejp. Sträck sedan inre förstag så att masten krummar något föröver vid spridaren. Sträck undervanten och kontrollera att masten står rakt tvärskepps. Lås alla vantskruvar med rostfria saxpinnar. Bryt isär pinnarna ca 15° och tejpa dem.

3. Lyftstropp



Sjösättning

Stäng alla ventiler med utlopp under vattenlinjen. Det är bara ventilen för motorns kylvatten som ska vara öppen.

Om man använder enkel lyftstropp så går det till på följande sätt:

Skruva loss luckgaraget och sätt fast schackel och stropp i beslaget vid kölbultarna, se figur 3. Schackel och stropp finns som extra utrustning.

Se till att lös utrustning placeras midskepps. Tung lös utrustning ska stuvas ur båten före lyftet.

Sätt fast långa styrlinor i stäv och akterbeslag. Båten kan annars svänga runt när man lyfter den. Passa på och måla bottenfärg på eventuella omålade ställen.

Kontrollera samtliga bordsgenomföringar under vattenlinjen innan lyftkranen kopplas loss. Om vatten trängt in vid någon ventil — justera felet. Kontrollera särskilt hjärtstocksgenomföringen för trimrodret.

Koppla sedan loss lyftstroppen och skruva fast luckgaraget.

Efter sjösättning

Gör startkontroll av motorn enligt anvisningar på sidan 15.

Stuva rigg, bom och mast på däck och gå för motor till botten med mastkran.

Rigging

Shipman 28 har mastheadrigg med enkel-spridare. Mast och rigg är väl dimensionerade. Trots stort deltagande i havskappseglingar — många i hårt värder — har endast ett fåtal rigghaverier inträffat. Även dessa hade kunnat undvikas om man följt nedanstående anvisningar:

Förberedelser för rigging

Om ni kommer att kappsegla någon gång — glöm då inte att måla mätmärken på masten enligt Svenska Shipmanförbundets entypsregel.

Sträck alla fall inklusive liften för spinnakerbommen. Montera alla vant och stag så att de är fritt rörliga i dragriktningen. Känn efter att spridaren sitter stadigt i mast och vant. Se till att gängorna i vantskruvarna är rena och fetta in dem med vaselin. Då förhindrar man en onödig skärning. Se även teckningen på sidan 5.

Resning av masten

Lägg en repögla försedd med nedhalare under spridaren. Hissa upp masten och sätt ner den i mastfoten. Sätt de båda övervanten samt för- och akterstag på plats och dra fast dem för hand. Ta ner tampen med öglan. Gänga fast undervant och inre förstag lätt. Kontrollera att vantskruven för främre förstaget även är ledbar i sidled. Staga masten lodrätt.

Ansättning av riggen

Ansätt förstag med ca 400 kp, övervant och akterstag med ca 300 kp. Så här enkelt kontrollerar man det: Före ansättningen ska man avsätta två tejprensor med ett avstånd på 1980 mm från varandra på övervant, för- och akterstag. Efter sträckning ska förlängningen mellan tejprensorna vara: Förstaget 2,3 mm, övervanten och akterstaget 1,8 mm. Allt man behöver ha är en 2-meters tumstock och tejp. Sträck sedan inre förstag så att masten krummar något föröver vid spridaren. Sträck undervanten och kontrollera att masten står rakt tvärskepps. Lås alla vantskruvar med rostfria saxpinnar. Bryt isär pinnarna ca 15° och tejpna dem.

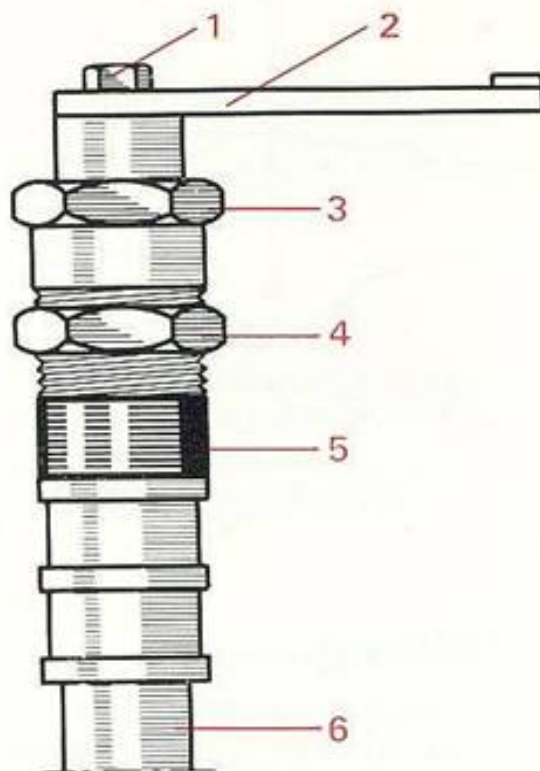
Trimning av masten

Målsättningen med stagningen är att få masten rak under segling. Segla därför ut i frisk vind så att båten kränger 25° och kontrollera att masten inte böjer sig nämnvärt. Efter några timmars segling i friskt väder behöver man för det mesta göra en efterspänning av riggen.

Några goda råd

Det är lätt att glömma bort babystaget under däck. Vid havssjö och friskt väder är det dock nödvändigt att ha det inkopplat. Eftersom båten seglar utomordentligt väl med endast genuan satt är det lätt att frestas med den segelföringen i hårt väder ute till havs. Riggen utsätts då för enorma krafter på en enda punkt i masttoppen. Och om oturen är framme kan sjö och vind gemensamt knäcka masten.

4. Trimroder



1. Låsskruv
2. Arm
3. Hylsmutter
4. Låsmutter
5. Packning
6. Hjärtstock

Inredning

Textilierna är acrylplyshtyg. Tygerna kan man ta av och tvätta i max. 40° vatten som fintvätt. De får inte centrifugeras eller vridas. Häng upp dem för dropptork med baksidan mot tvättlina e. dyl. Annars kan det bli fula märken på framsidan. Fläckar kan man ta bort med möbelskumtvätt. Mattorna är syntetiska och kan skumtvättas.

Träinredningen är behandlad med undantag av kojbottnar. De ska inte behandlas. Träslaget är teak. Om man vill förbättra finishen — bearbeta ytorna med krollsprint eller stålull och stryk på teakolja. Behandling med teakolja gör träytorna vackra och mera hållbara.

Trimroder

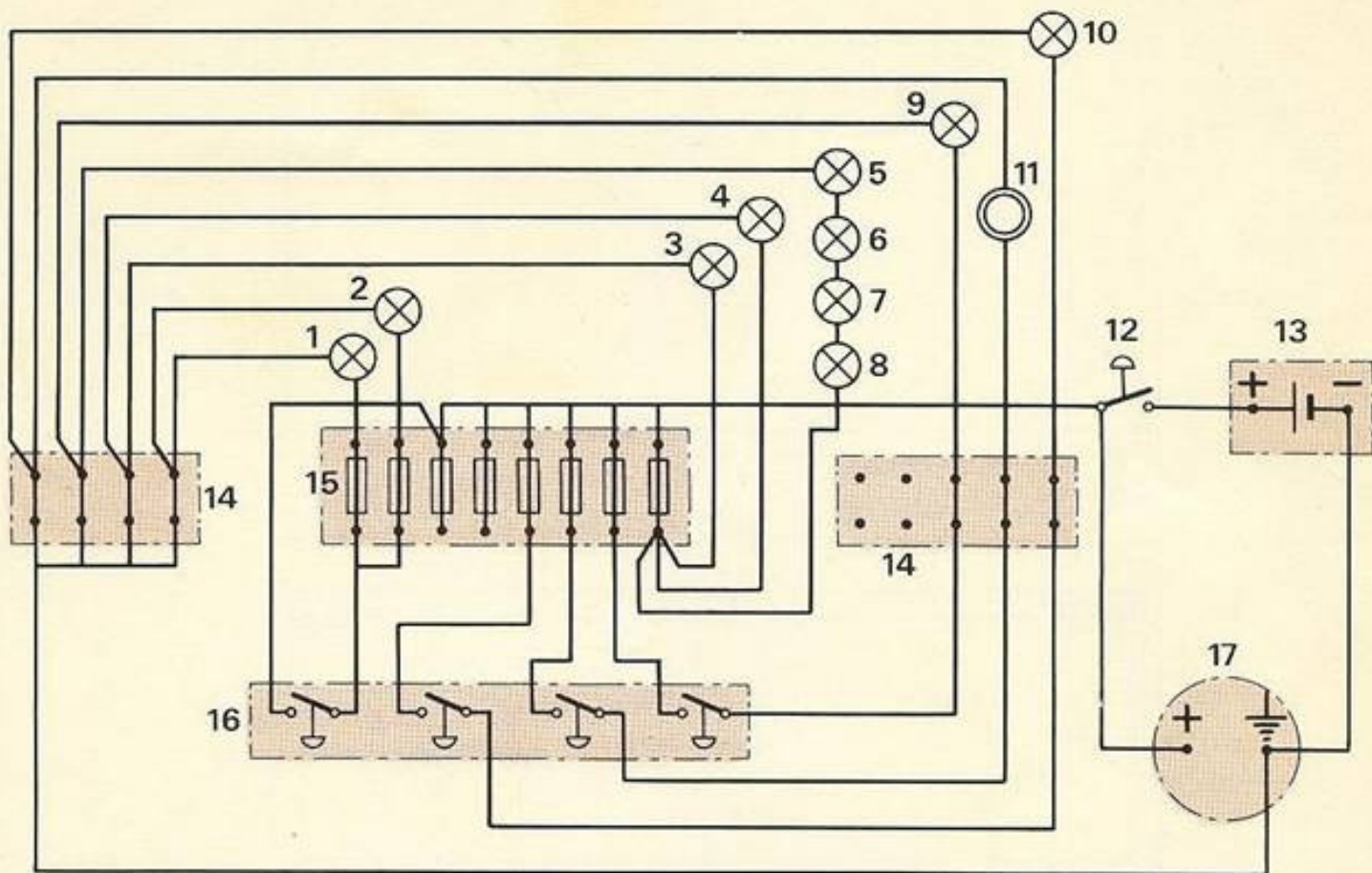
Trimrodrets genomföring och packning måste man kontrollera ofta. Om packningen är skadad kan det bli läckage. Speciellt noga är det att man kontrollerar packningen före sjösättning.

Lossa först låsmuttern och skruva sedan av hylsmuttern. Byt packning om den är sliten eller deformerad.

Skruva på hylsmuttern men dra inte åt den för hårt. Dra åt låsmuttern.

När båten är sjösatt ska man inte lossa armen som är bultad i trimrodrets hjärtstock. Trimrodrets nedre beslag kan vara skadat och då lossnar rodret.

5. Kopplingschema



- | | | |
|--------------------|-----------------------|-------------------------|
| 1. Förlantärna | 7. Lampa, skott SB | 13. Batteri |
| 2. Akterlantärna | 8. Lampa, salong | 14. Kopplingsplint |
| 3. Lampa, pentry | 9. Lampa, kompass | 15. Tröga säkringar 8 A |
| 4. Lampa, skott BB | 10. Topplantärna | 16. Strömbrytare |
| 5. Lampa, förpik | 11. Fläkt i motorrum | 17. Motor |
| 6. Lampa, wc | 12. Huvudströmbrytare | |

Kölen

Kölen är en utanpåliggande järnköl. Den är inte inplastad på grund av risk för delaminering från järnet vid t. ex. grundkänning. Därför måste man göra en extra strykning med primer innan båten bottenmålas.

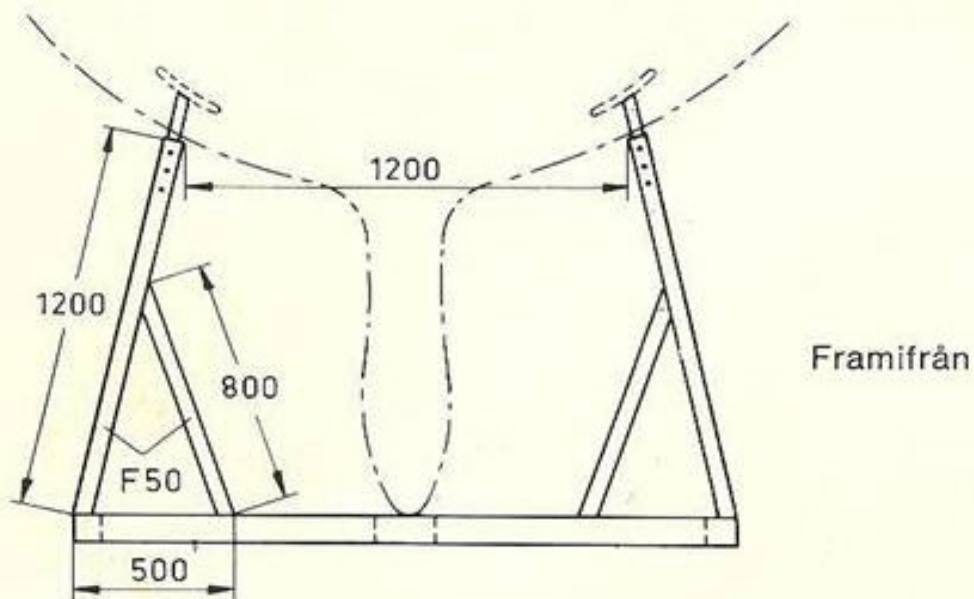
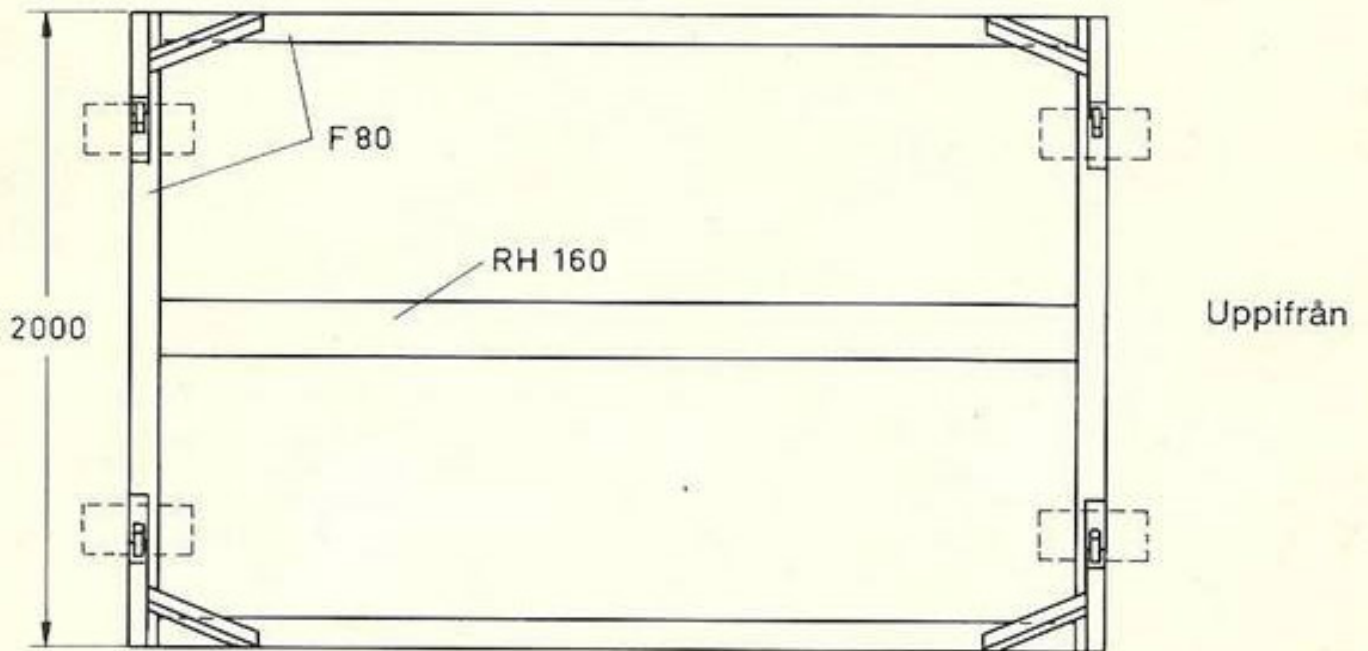
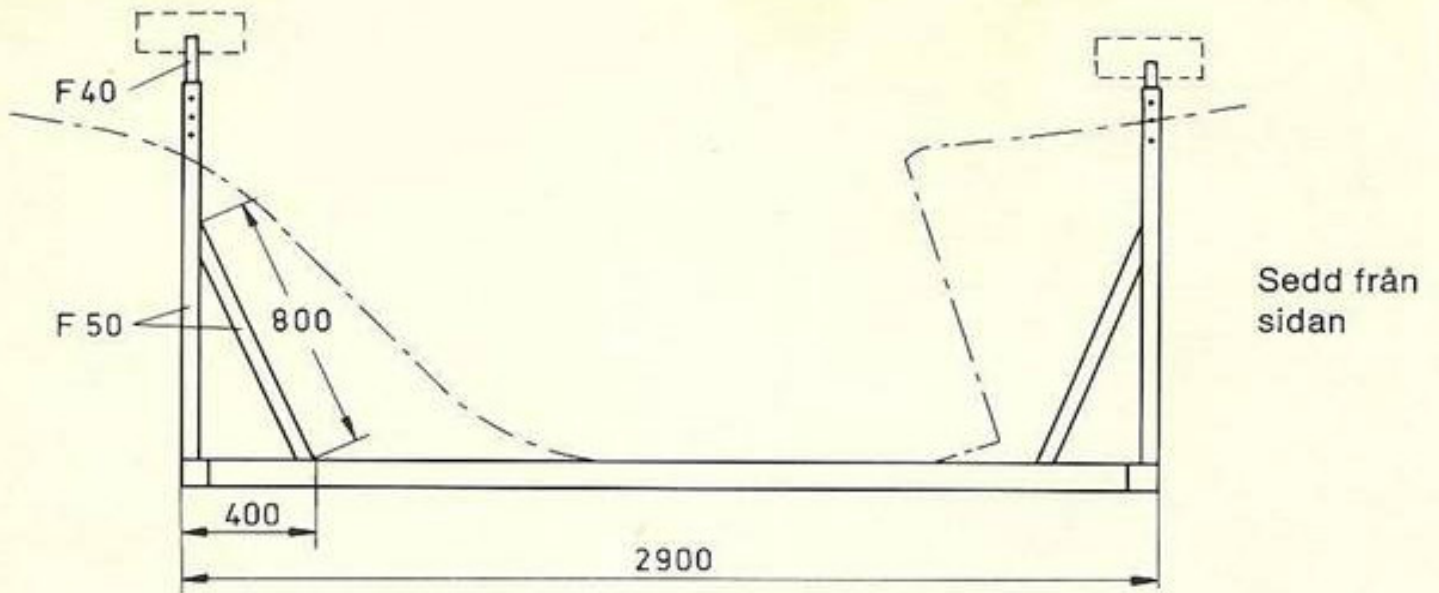
Kölen rostar då båten tas upp ur vattnet på hösten. Prima därför kölen när den har torkat direkt efter sliptagningen. Då sparar man mycket arbete på våren.

Elsystemet

Elsystemet är på 12 volt. Batteriets kapacitet är 60 Ah (amperetimmar). Hur elsystemet kopplas framgår av schema, figur 5.

En lampa på 10 watt drar 0,83 ampere och en på 15 watt 1,25 ampere. Har man på t. ex. 3 st 15 watts lampor blir strömstyrkan $3 \times 1,25 = 3,75$ ampere. Om batteriet är fulladdat kan det lämna denna ström i ca 15 timmar.

6. Vagga



Wuddermann-profiler

Fyrkanthåprofil 50×50×4 mm (F 50)

Fyrkanthåprofil 80×80×5 mm (F 80)

Fyrkanthåprofil 40×40×4 mm (F 40)

Rektangulär håprofil 160×80×6 mm (RH 160)

Vinterförvaring

Innan båten tas upp på land ska motorn konserveras, se sidan 17.

Vid vinterförvaring bör Shipman 28 stå i en vagg, se figur 6. Plocka ur alla lösa inventarier och tvätta rent båten. Tvätta allt tågvirke i sötvatten. Ta bort batteri och gasolflaska. Tappa vatten ur wc, vattentank och pumpar. Ventilera alla stuvutrymmen. Ta hem textilier och färskvattentanken. Skölj av tanken ordentligt i t. ex. badkaret.

Se till att seglen är hela, rena och torra. Rulla ihop dem löst i sina säckar. Förvara seglen på ett torrt och väl ventilerat ställe.

Om seglen är smutsiga — tvätta dem i ljummet vatten med tvåltvättmedel. Fettfläckar kan man ta bort med Tri. Skölj seglen ordentligt efteråt. Häng upp seglen till tork utbredda över flera linor.

Om båten står utomhus — täck över den med presenning e. dyl.

Masten ska förvaras uppallad plant under tak eller täckning.

Vårutrustning

Gör iordning motorn enligt beskrivning på sidan 18.

Tvätta och bottenmåla båten. Olja teakinredningen. Vaxa och polera alla plastytor.

Kontrollera och justera rigg, gasolanläggning och övrig utrustning. Det är endast bottenmålningen som man måste göra före sjösättningen. Andra arbeten kan göras efter sjösättningen.

Plastvård

Vaxning och polering

Det är inte helt riktigt att plastbåtar är underhållsfria. Men underhållet är mycket enklare än om man jämför med en träbåt.

En gång om året bör man tvätta, vaxa och polera sin plastbåt.

Tvätta båten med en ljum såpvattenlösning och sämskskinn. Vaxa ytorna och torka noggrant bort och polera ut allt vaxöverskott. Annars får man en yta som gulnar och drar åt sig damm och smuts. Använd ett silikonfritt vax.

Målning

Om man sköter plastytorna noga så kan dom hålla sig snygga i flera år. Med tiden blir dock ytorna repade och fula. Då måste man måla båten för att få den snygg igen. En målad båt behöver inte målas om varje år.

Var noga med förarbetet innan ni börjar måla. Vax och fett får inte finnas kvar. Tvätta ytorna med lacknafta eller tinner. Slipa sedan med medelfint våtslappapper för att färgen ska fästa. Tvätta av båten med rent vatten. Laga eventuella skador. Följ där efter färgfabrikantens anvisningar.

Båten bör bottenmålas varje år. Kölen måste då strykas med primer före bottenmålningen. Shipman 28 levereras bottenmålrad.

Reparation av skador

Små skador i det yttre skiktet

Rengör och avfetta området kring skadan. Skrapa eller slipa bort lösa partiklar.

Blanda en liten mängd gelcoat med 1—2 % härdare MEK-peroxid 50 %. Det ger en arbetstid på 10—20 minuter beroende på temperaturen. Gelcoaten bör ha samma färg som båten (Jotun 804). Den kan beställas hos Shipman.

Applicera gelcoaten och låt den härda.

Vattenslipa först med papper nr 400 och sedan med 600. Slipa inte utanför själva lagningen.

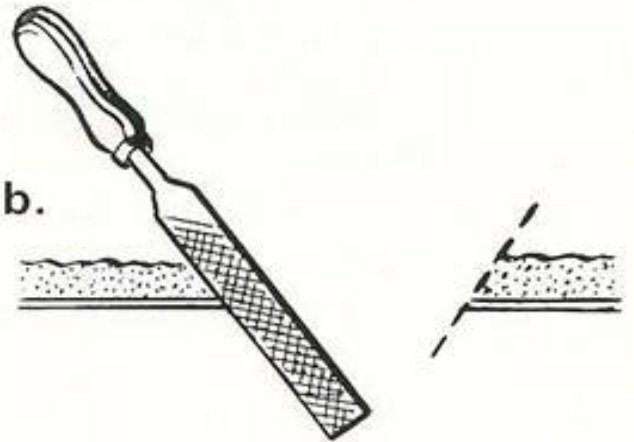
Polera till höggglans med rubbingpasta och polervax.

Fig. 7.

a.



b.



c.



d.



Skador i glasfiberlaminatet

Skär ett hål runt det skadade området, se figur 7a.

Reparationen görs från insidan. Fasa hålets kanter med en fil, se figur 7b.

Täck ett fanerstycke eller en tunn plåt med cellofan. Tejpa fast den på hålets utsida, se figur 7c.

Klipp till ett stycke glasfiber som är en aning större än hålet. Blanda den erforderliga mängden polyester med 1 % härdare MEK-peroxid 50 %. Man får då en arbetstid på ca 25 minuter vid 20°C. Impregnera glasfiberstycket med den aktiverade polyestern. Lägg på stycket från insidan mot den cellofanklädda ytan, se figur 7d.

Doppa en pensel i polyesterblandningen. Stöppla bort alla luftblåsor och jämna ut laminatet, se figur 8a.

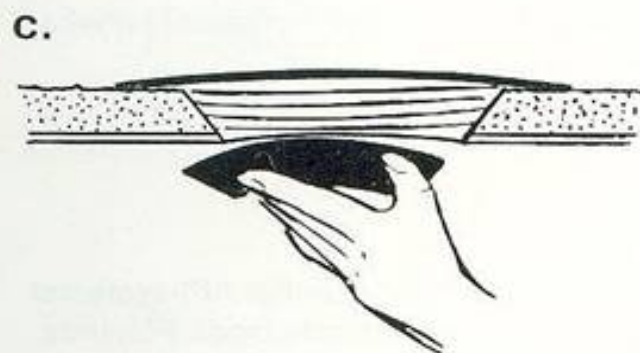
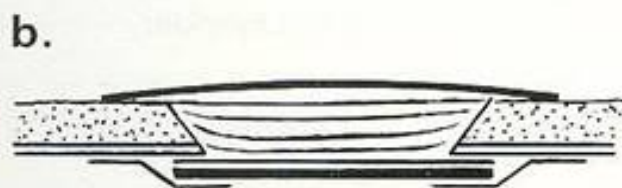
Fortsätt sedan att lägga på genomimpregnerade glasfiberstycken tills rätt laminattjocklek uppnåtts.

Efter härdningen — lägg på 2 lager glasfiber mattor som är dubbelt så stora som hålet, se figur 8b.

Ta bort plattan på utsidan och slipa ner ca 0,5—1 mm, se figur 8c.

Spackla med gelcoat blandat med härdare 1—2 %. Gelcoaten ska ha samma färg som båten. Vattenslipa ytan och spackla om nödvändigt flera gånger. När nivån är jämn vattenslipar man med papper nr 600. Polera

Fig. 8.



Skador där man inte kan arbeta från insidan

Skär rent skadeområdet så stort att man kan få in en hand. Slipa insidan med ett grovt slippapper. Fasa hålets kanter med en fil.

Klipp till ett stycke papp eller liknande som är lite större än hålet.

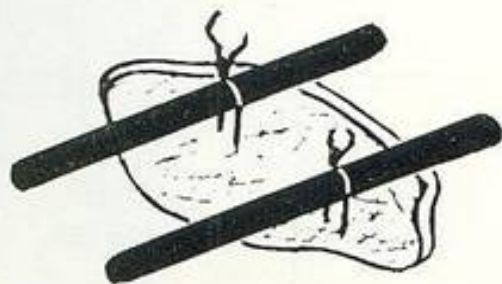
Lägg på ett stycke glasfiber som impregnerats med polyester blandat med 1—2 % härdare.

Stick två järntrådar genom pappstycket och glasfibern. Dra fast det mot insidan med hjälp av två pinnar på utsidan, se figur 9. Klipp av trådarna och lägg på glasfiberstycken som är impregnerade med polyester. Lägg på glasfiberstycken tills rätt laminattjocklek uppnåtts. Fortsätt reparationen enligt beskrivning i föregående avsnitt.

Allt arbete med polyester ska göras när det är torrt och varmt. Lägsta temperatur är 15°C. Fuktighet och kyla fördröjer härdningen och kan stoppa den helt.

Penslar och andra verktyg måste göras rena omedelbart efter det man använt dem. Penslar som härdats med polyester kan inte göras rena. Använd aceton eller metylenklorid som rengöringsmedel.

Fig. 9.



I det här avsnittet om motorn behandlar vi bara de dagliga och viktigaste rutinerna. För mer ingående information hänvisar vi till motorfabrikantens utförliga instruktion. Har ni inte fått motorinstruktionen så går det bra att beställa den av oss.

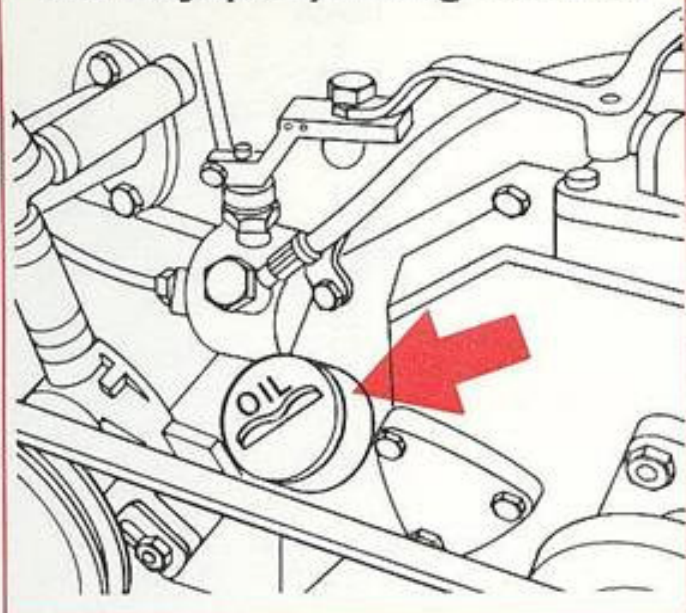
Tekniska data

Modell	Yanmar YSE 8 G.
Typ	1-cylindrig, 4-takts dieselmotor med liggande cylinder, typ förkammare.
Cylinderdiameter	75 mm
Slaglängd	75 mm
Slagvolym	331 cm ²
Kompressionsförhållande	1:23,1
Smörjsystem	Trycksmörjning
Kylsystem	Termostatreglerad sjövattekylning
Effekt	6 kW (8 hk) vid 3200 r/min.
Backslag	Mekaniskt manövrerat med enskivig kopplingslamell i oljebad.
Reduktionsväxel fram	1:2,93
Vikt utan olja och bränsle	129 kg
Oljevolym, vevhuset	1,9 liter
Oljevolym, backslaget	0,8 liter
Max. tillåten lutning	15°
Bränsletankvolym	25 liter
Smörjolja	Dieselmotorsmörjolja med kvalitet CC-CD enligt API-systemet rekommenderas för både vevhuset och backslaget. Följande oljeviskositet rekommenderas vid olika temperaturer.
	under 10°C SAE 10W-20
	10—20°C SAE 20W-30
	20—35°C SAE 30—40
	över 35°C SAE 50

Följande smörjoljor rekommenderas:

ESSO	Esso Motor Oil, Tro-Mar HD
BP	Super Viscostatic
TEXACO	Ursa Oil Extra Duty
NYNÄS	DM
GULF	Multi G, Uni G
OK	HD Special, SD, CC
SHELL	Rotella TX Oil, Rotella SX Oil, Rimula CT Oil, Myrina Oil
VALVOLINE	Topflite
MOBIL	Delvac Special Multigrade, Delvac Special Monograde

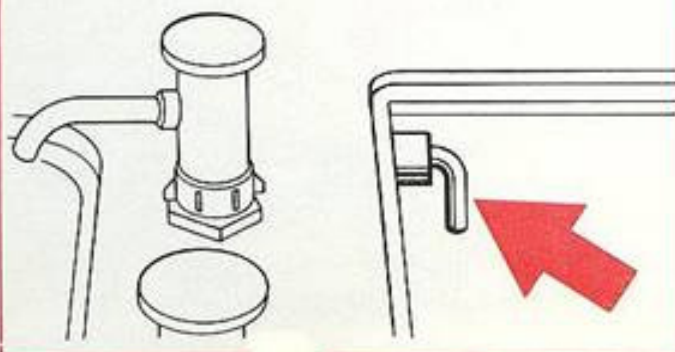
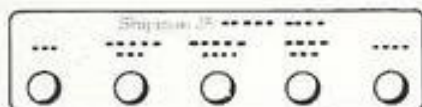
10. Oljepåfyllning vevhus



11. Mätsticka



12. Huvudströmbrytare



Före första start

Fyll vevhuset med 1,9 liter dieselmotorsmörjolja. Stoppa ner mätstickan men skruva inte fast den. Dra upp stickan och kontrollera nivån. Oljan ska nå upp till den övre markeringen på mätstickan.

Fyll backslaget med 0,8 liter dieselmotorsmörjolja. Kontrollera att oljenivån når upp till den övre markeringen på mätstickan på samma sätt som i vevhuset.

Båten måste ligga horisontellt när oljenivån kontrolleras.

Fyll bränsletanken med lätt dieselolja. Använd samma sort som till personbilsdiesel. Tanken rymmer 25 liter.

Start

Kontrollera att ventilen till kylvattenssystemet är öppen.

Slå på huvudströmbrytaren som finns i skottet under diskhon. När vredet pekar nedåt är strömmen påslagen, se figur 12.

Starta evakueringsfläkten i motorrummet och låt den gå minst 2 minuter.

Öppna bränslekranen som finns under tanken.

Ställ gasreglaget på hög tomgång och kopplingsspaken på friläge, se figur 13.

Sätt i startnyckel och vrid den till "på". Laddnings- och oljevarningslampan ska då tändas. Om lamporna inte tänds måste elsystemet kontrolleras.

Vrid startnyckeln till "start". Laddningslampan ska då lysa och oljetryckslampan slockna. Samtidigt går startmotorn igång. Håll startnyckeln i läge "start" ett par sekunder tills ni hör att motorn startat. Aldrig längre än 10 sekunder. Släpp sedan startnyckeln så att den återgår till läge "på". När motorn kommit upp i varv ska laddnings- och oljetryckslampan slockna.

Fig. 13.

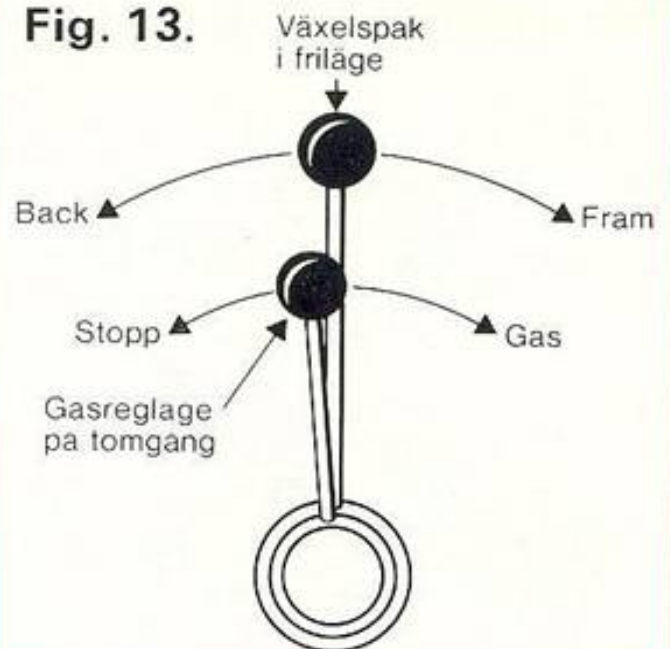
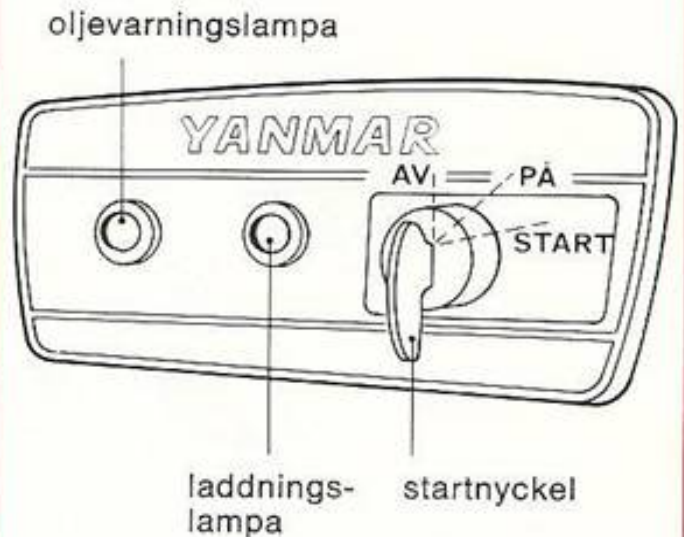
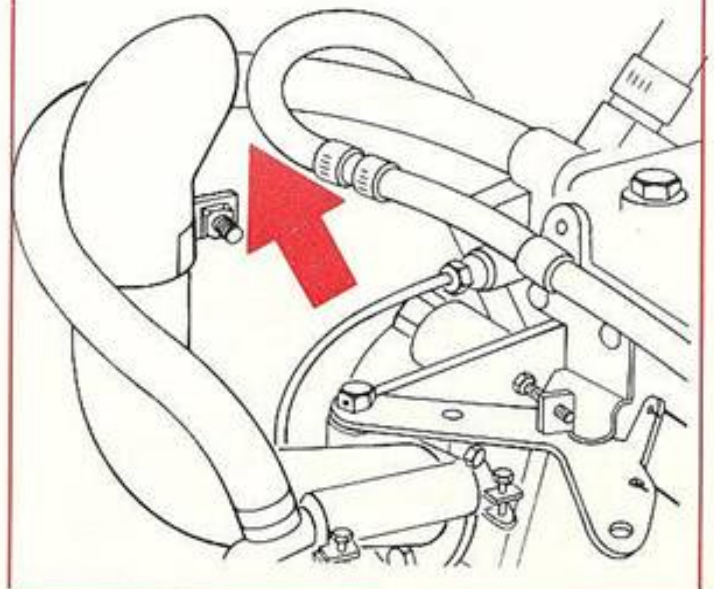


Fig. 14.

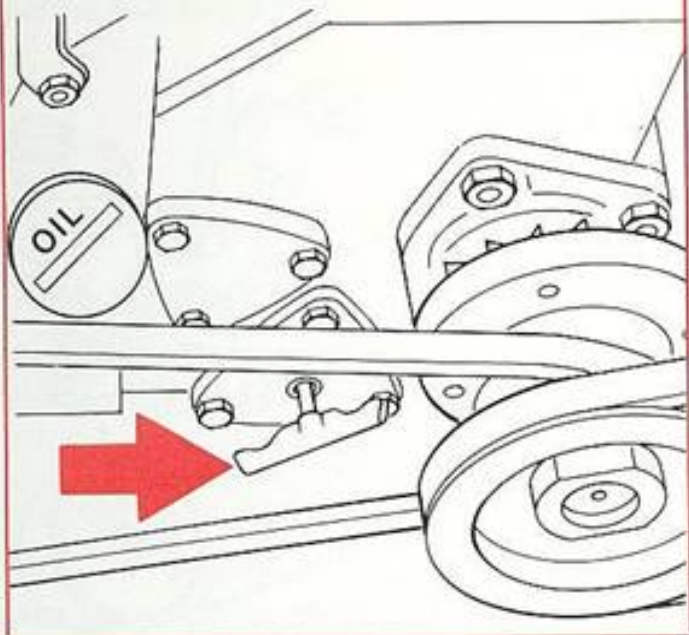


15. Luftintag



Om det är kallt och motorn inte vill starta — spruta aerosol startgas i insugningsröret och starta motorn, se figur 15.

16. Handtag för oljefilter



Drift

Låt motorn gå på tomgång ca 5 minuter efter start.

När motorn körs första gången efter sjösättning — låt den gå på tomgång ca 20 minuter.

Kontrollera att kylvatten kommer ut genom avgassystemet.

En ny motor får inte överbelastas under de första 50 driftstimmarna. Vid för högt effektuttag blir avgasröken kontinuerligt svart.

Låt gasreglaget stå på tomgång. För växelspaken snabbt och så långt det går till fram- eller backläge. För gasreglaget framåt för mer gas.

Dra alltid ner gasreglaget till tomgång innan ni växlar från fram till back. Växling vid för högt motorvarv sliter på kopplingslamellen. Kontrollera med jämna mellanrum färgen på avgaserna. Är avgasröken svart överbelastas motorn.

Stopp

Dra sakta gasreglaget till tomgång. Ställ kopplingsspaken i friläge. Låt motorn gå på tomgång ett par minuter.

För gasreglaget så långt bakåt det går. Då stannar motorn. Vrid startnyckeln till "av" och ta bort den. Startnyckeln får inte vridas till "av" när motorn är igång.

Låt evakueringsfläkten i motorrummet gå ca 5 minuter.

Stäng bränslekranen och huvudströmbrytaren.

När man lämnar båten ska alla skjutventiler med in- och utlopp under vattenlinjen vara stängda.

Dagligen

Vrid oljefiltrets handtag fram och tillbaka flera gånger. Man får då bort smuts som fastnat mellan fiberplåtarna, se figur 16.

Kontrollera och fyll på bränsle.

Kontrollera oljenivån i vevhus och backslag.

Kontrollera kylvattencirkulationen. Vatten ska komma ut genom avgassystemet när motorn är igång.

Vinterförvaring

Innan båten tas upp

Gör en kort tur med båten så att motorn får normal driftstemperatur.

Stanna motorn och tappa ur all olja i vevhus och backslag.

Fyll på rostskyddsolja i vevhus och backslag till mätstickans nedre markering. Använd t. ex. BP Protective Oil 30 eller likvärdig.

Töm bränslet ur bränsletanken.

Blanda 2/3 dieselbränsle och 1/3 rostskyddsolja. Använd BP Protective Oil 30 eller likvärdig. Håll blandningen i den tomma tanken. Starta motorn och låt den gå på tomgång ca 15 minuter.

Efter uppläggning

Tappa ur motorns kylsystem. Öppna kranen på cylinderns undersida. Stäng kranen när allt vatten runnit ut.

Fyll en dunk med ca 10 liter färskvatten och blanda i en liter emulgerande rostskyddsolja. Oljan ska alltid hällas i vattnet — inte tvärtom. Använd BP Energol SB 40 eller likvärdig.

Lossa kylvattenpumpens sugledning från bottenintaget och stick ned ledningen i dunkens botten. Starta motorn och låt den gå på tomgång tills oljeblandningen har sugits upp. Låt inte kylvattenpumpen gå torrt. Pumphjulet kan då skadas.

Tappa ur oljeblandningen från kylsystemet.

Är avgasledningen försedd med vattenlås ska även detta tömmas. Se även till att avgasledningen dräneras. Skruva av locket till kylvattenpumpen och ta bort pumphjulet, se figur 17.

Skruva av spridaren och spruta in ca 1—2 cl rostskyddsolja direkt i spridarhålet. Dra runt motorn några varv och montera spridaren. Nu får motorn inte köras eller dras runt förrän båten är klar för sjösättning.

Töm bränsletanken. Tvätta av motorn med fotogen.

Sätt en skylt på motorn som tydligt anger att den är konserverad. Ange även att motorn inte har rätta smörjoljan. Anteckna även detta i körjournalen samt datum för konserveringen. Skydda motorn utvändigt med rostskyddsmedel.

Vårutrustning

Töm rostskyddsoljan ur vevhus och backslag. Fyll på dieselmotorsmörjolja till övre markeringen på mätstickorna.

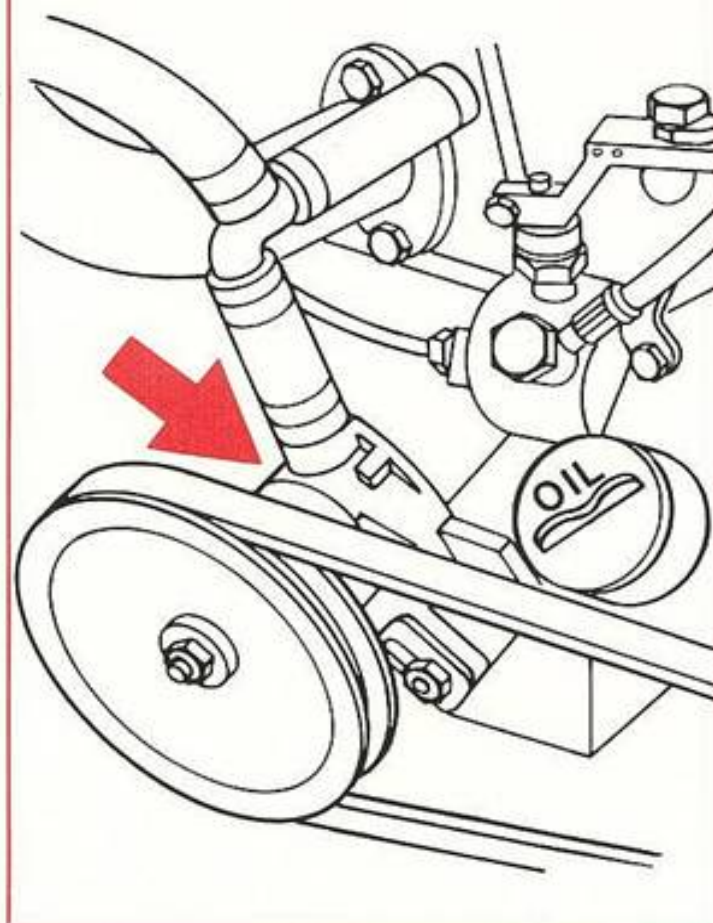
Montera pumphjulet i kylvattenpumpen.

Fyll på bränsle i bränsletanken.

Gör rent bränsle- och oljefilter.

Kontrollera kilremsspänningen till kylvattenpumpen och generatoren. Remmen ska inte kunna tryckas ner mer än 5—7 mm mellan remskivorna. Kontrollera att alla slangar är kopplade till kylvattensystemet.

17. Kylvattenpump



Om segel och segling

Att vackra båtar seglar bra har verkligen Shipman 28 visat många gånger. Bland annat genom totalseger i Baltic Race 1972 och ett tjugotal segrar då Shipman 28 ställt upp i havskryssarklass mot andra båtar.

Men hon uppfyller inte bara kappseglarens krav utan även familjeseglarens. Vi som seglar henne mycket tycker att hon är rolig att segla därför att hon är så livlig och känslig vid lätt väder. Många båtar, speciellt långkölade, känns stela och monotona. Det kan göra seglingen långtråkig vid lätt väder.

Om det friskar i känns hon pålitlig därför att hon är kursstabil och slutstyv. Dessutom är hon mycket lättmanövrerad. Det får oss att känna att det är vi som bestämmer över henne och inte tvärtom.

Hur har man kunnat få alla dessa fina egenskaper? Därför att mycket segel och liten våt yta ger en snabb båt. Det smidiga förskeppet skänker en mjuk gång i grov sjö. Fenkölen ger en livlig båt som snabbt lyder roderutslag. Djupet på kölen ger båten dess slutstyvhet. Trimrodret och rodrets placering gör båten kursstabil men ändå lättstyrd.

Nu gäller det att verkligen dra nytta av båtens alla fina egenskaper. Den som inte seglat masthead-riggade båtar tidigare måste tänka på dess grundregel: 70 % av framdrivningen sker med förseglen. För att bäst kunna observera luftströmmen och på så sätt få ut max. dragkraft på seglen, gör på följande sätt: Fäst ett färgat, 10 cm långt garn på både lovart- och läsida 10 cm från genuans framkant. Om luftströmmen går vågrätt utan turbulens ligger också garnen

vågräta. Virvlar garnen däremot uppåt eller nedåt har ogynnsamma virvlar uppstått. Då måste man skota eller korrigera kursen.

Skotningen av genuan är otroligt viktig. Ju mer det friskar desto mer måste genuan planas ut. Det gör man genom att föra skotpunkterna bakåt och skota hårdare. Genua med stretchy luff (töjbart förlik) kan planas ut mera om man tar hem hårdare på fallet. När båten kränger och man lättar lite på genuaskotet reagerar båten genom att kränga ändå mer. Rodertrycket måste då ökas med resultat att båtens fart minskas. Här en beprövad friskvådersregel för mastheadriggade båtar: Ytterligare skotning av storsegel ger liten fartändring men stor nedkrängning. Skotning av fock eller genua ger stort farttillskott med liten krängning.

Förseglet är det viktigaste seglet. Därför revar man i första hand storseglet och vid ytterligare vindökning skiftas förseglet mot ett mindre.

Rullrevet är standard på Shipman. Det är enkelt och går snabbt att använda om två gaster hjälper till. Så här går det till: Genuan driver båten med full fart medan rorsman lossar storskotet. Ena gasten hakar av kicktaljan och gör loss fallet. Andra gasten sticker in rullrevsveven och rullar in på bommen samtidigt som han hakar av travarna och ser till att seglet lägger sig jämnt. För att till slut sträcka upp fallet kan det bli nödvändigt att ett kort ögonblick lova upp mot vindögat. Rätt utfört ska inte båten behöva förlora mycket på denna manöver.

Betydligt svårare är det att snabbt skifta ett försegel. Men med mycket övning behöver man inte förlora många meter på den manövern heller.

Shipman 28 har ett brett segelregister att spela på. Det gör segligen både rolig och omväxlande.

m/s Lämplig segelföring på kryssbog

- 0— 6 Storsegel + lättvindsgenua
- 5— 8 Storsegel + hårdvindsgenua
- 7—11 Revat storsegel + hårdvindsgenua
- 10—16 Revat storsegel + liten genua
- 15—24 Revat storsegel + stormfock

Som framgår av tabellen revas inte stor-seglet med lättvindsgenuan. Det är för att inte fresta den något ömtåligare och tunnare duken. Mindre försegel än hårdvinds-genuan bör seglas med revad stor därför att båten balanserar bättre med denna segelföring. Som framgår är focken inte ett nödvändigt segel. Det är däremot stormfocken.

Att segla med spinnaker

Ett roligt segel som används alldeles för lite är spinnakern. Kanske beror det på att man inte känner till hur enkelt det egentligen är att föra en spinnaker. Hissa det till en början endast i lätt väder men ofta. Så här går det till:

Innan spinnakern hissas — haka fast bommen i mastskenans travare med lovartskotet (gajen) löpande genom bommens andra ögla. Hugg in liften i bommens mittögla och fäst nedhalarens block i hanfoten. Det är viktigt för att bommen ska hålla vid friskt väder.

Spinnakern ska vara stuvad i säcken, så att liken inte snor sig, med skot- och fallhorn överst. Dra läskotet i lä om vant och mantåg till lä spinnakerblock, vanligtvis fäst på häcken i lä. Gajen går runt lovart skotblock. Garna fast säckens underdel. Hugg in skoten i sina skothorn och fallet i fallhornets lekare. Att lekare finns mellan fall och fallhorn är nödvändigt för felfria sättningar. Sträck upp fallet och skota gajen, som löper genom spinnakerbommens ändbeslag, till dess bommen står vinkelrätt mot Vindex-pilen uppe i toppen. Trimma läskotet

så att spinnakerliket tenderar att falla in något. Skothornen bör ligga horisontellt, vilket trimmas in med spinnakerbommens höjd så långt som möjligt vinkelrätt mot masten.

Att gippa med spinnakern är enkelt om det inte friskar hårt.

1. Gajen slackas.
2. Bommen lossas från travaren i masten och huggs i läskotet.
3. Gippning med storsegel medan bommen lossas från tidigare lovartskot och huggs i mastbeslaget.

Handgreppen övas in och blir till rutin. Det är en njutning inte bara för ögat att föras fram av en spinnaker.

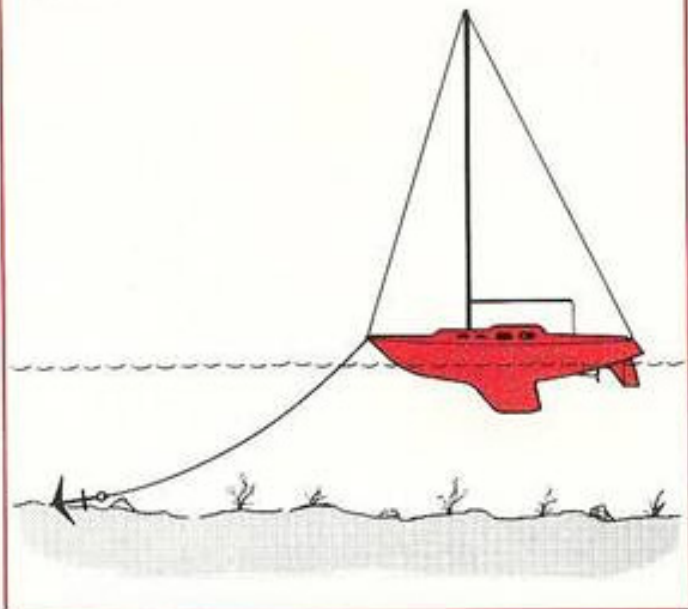
Hur trimrodret fungerar

Shipman 28 har trimroder. Det är en fördel gentemot de flesta andra båtar. Trimrodrets uppgift är att lyfta båten mot lovart. Precis som sprygelformen på flygplansvingen ger en höjdkraft. Om man lägger trimrodret mer än 10° får det dock en hämmande verkan på farten. Lagg alltid trimrodret åt lä. Om man sitter i lovart så skjuter man trimroderspaken ifrån sig.

Ibland kan man dock ge maximala trimroderutslag. Ett bra exempel är en kappsegling 1972 i IOR VI där många olika båttyper deltog. Shipman placerade sig där överlägset 1:a och 2:a. Tack vare att deras rorsmän använde maximala utslag på trimrodren och samtidigt lossade storskotet för att minska segeltrycket.

Endast ca 200 meter från rundningsmärke vred nämligen den friska vinden från slövtill för om tvärs. På grund av att rorsmännen kunde stötta sina båtar med fullt trimroderutslag så kunde de ensamma fortsätta med spinnakergången. Det var till stor fördel eftersom påföljande bog även den gick med spinnaker. De vann hundratals meter på den manövern.

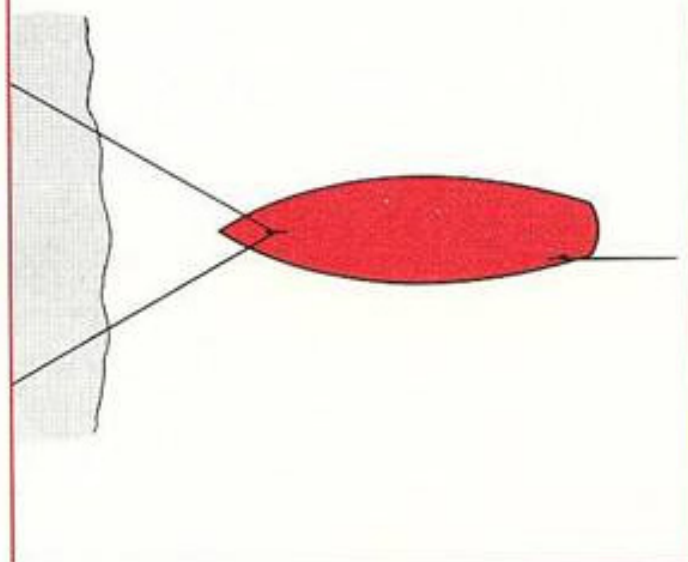
18.



Ankring på svaj

Gå upp i vind på lagom avstånd från ankingsplatsen. Fira ner ankaret när båten stannat. Först när båten börjar driva släcker man efter hand på ankarlinan. Linans längd bör vara 4—5 gånger vattendjupet. Ta ett ögonmärke på land och kontrollera att ankaret inte draggar.

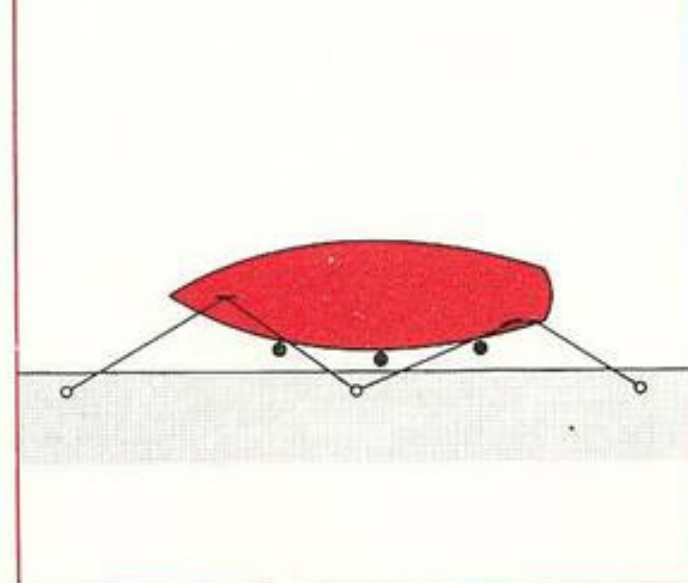
19.



Landförtöjning

Styr sakta mot land och kasta ankaret 20—40 meter från land. Låt ankarlinan rinna ut och bromsa sedan farten med linan. Vid landförtöjning bör man helst ha två förtöjningspunkter, s.k. hanfot. Då minskar man båtens svajning i sidled, se figur 19.

20.



Bryggförtöjning

Om man ska förtöja längs en brygga är det bästa sättet enligt figur 20. Låt inte förtöjningslinorna gå rakt in mot bryggan. Det frestar för hårt på lina och knap. Glöm inte att lägga ut fendrarna. Ha alltid rikligt med förtöjningslinor ombord.

Entypsregel för Shipman 28

Båten skall uppfylla klassbevisets fordringar efter följande ritningar och specifikationer:

Linjeritning	Olle Enderleins konstr. nr 395—1 (17/9/69)
Segelritning	Olle Enderleins konstr. nr 395—2
Inredningsritning	Olle Enderleins konstr. nr 395—3A
Skrov och däck	skall vara tillverkat i form gjord mot masterpluggen.
Glasfibervikt	Fribord 3000 g/m ²
Minimum	Botten 4100 g/m ² Kölparti 6700 g/m ²
Överbyggnad	Utförd i glasfiberarmerad plast, sandwichkonstruktion.
Kölvikt	Ej överstigande 1210 kg. Skall kunna intygas av tillverkaren. Tolerans ±25 kg.
Ballast	Högst 150 kg, som placeras midskepps. Dess vikt och läge skall registreras i klassbeviset, får ej ändras eller omplaceras utan tillstånd av mättningsman.
Motor	Faryman Diesel 11—12 hk eller annan motor med vikt av 125 kg. Båtar med lättare motor måste komplettera vikten och tillse att tyngdpunkten ej avviker från standardbåten.
Propeller	Endast fast propeller tillåten. Min. diam. = 350 mm, bladbredd minst 90 mm.
Mast	Jämntjock päronformad aluminiumprofil 113×135 ±3 mm. Vikt 4 kg/m. Max. längd inkl. mastfot och toppbeslag 10,420 m ±20 mm. Fotpunkten för mätningar = planet under mastfoten.
Bom	Jämntjock päronformad aluminiumprofil 65×96 ±3 mm. Längd: Mast-bomnock = 3,280 m ±50 mm. Såväl rull- som bindrev tillåten.
Mätmärken	Skall vara målade 25 mm breda. Avståndet mellan märkenas innerkanter skall vara 9,000 m. Kaltoppen får ej överstiga 0,440 m. Bommens mätmärkes innerkant skall anbringas 3,100 m från mastskens bottenplan.
Rigg	Förstag, akterstag och toppvant skall vara av 19-trådig rostfri wire 6 mm tjock. Övriga vant och stag minst 5 mm grov rostfri 19-trådig wire. För båtar som redan har heldragen rostfri eller galvaniserad tråd min. 5 mm lämnas dispens. Infästningspunkterna för vant och stag får ej flyttas från ursprunglig plats med undantag för inre förstag.
Förtriangelns bas	Avståndet mellan masternas framkant och skärningspunkt mellan förstag och däck skall vara max. 3,300 m.
Spridare	Minimialstånd mellan mast och vant = 850 mm. Profilen skall vara rund. Tjockändan ut till minst halva spridaren min. diam. = 35 mm.

Spinnakerbom	Total maximal längd 3,30 m. Maximalt höjdläge över planet under mastfot = 2,150 m.
Segel	Förutom storsegel och 1 stormfock får maximalt 5 försegel användas. Vid förekommande tillfällen kan begränsning av segel ske enligt överenskommelse med tävlingsnämnden. Allmänt gäller att segel som når maximala mått skall vara stämplade av mättningsman eller segelmakare med fullmakt från Svenska Seglarförbundet.
Storsegel	Enligt segelritning.
Skädda	Mätes vinkelrätt mot mastliket, samt avser endast förstynvaden. Max. längd = 114 mm.
Lattor	Avståndet mellan lattorna skall vara 5 lika delningar. Lattlängd 1 och 4 får ej överstiga 615 mm, 2 och 3 får ej understiga 679 mm.
Försegel	Max. mått enligt ritning. Max. perpendikellängd = 4,950 m genuans förlik max. 10,700 m. Spinnakerlikets längd = max. 10,640 m. Spinnakerns max. bredd 5,940 m.
Skotpunkter	Fria.
Förpulpit och akterpulpit	Min. höjd = 450 mm över arbetsdäck.
Mantåg	Enkelt eller dubbelt mantåg med en höjd över däck ej understigande 450 mm. Höjd vid förpulpit skall vara minst 100 mm över däck, där mantåget träffar pulpit.
Inredning	Får ej ändras så att seglingsegenskaperna förbättras. Lösa föremål som dynor, mattor, ryggstöd, ankare, tampar, etc. får ej tas ur båten vid kappsegling.
Havskappseglingsbestämmelser	Enligt gällande SORC-bestämmelser i tillämpliga delar. Meddelas i förekommande fall av respektive tävlingsledning.
Klassbeviset	Är ett entypscertifikat som utfärdas av Shipman-förbundet och skall alltid finnas i båten. Klassbeviset skall vara undertecknat av ägaren och bekräfta att båten överensstämmer med entypsregeln och att inga ändringar har företagits som avviker från denna. Giltighetstiden är 4 år. Dock kan utsträckning ske under seglationssäsongen under 5:e året. Klassbeviset följer ägaren, vilket gör mätbrev ogiltigt vid ägarbyte. Styrelsen i Svenska Shipmanförbundet äger rätt att utfärda enskilda dispenser från entypsregeln, efter skriftlig ansökan.
Ändring av regler	Förslag till ändring av reglerna kan ske på Shipmanklubbarnas årsmöten, eller vid extra möte, varvid 2/3-dels majoritet erfordras för en ansökan om ändring. Ansökan ställs till Svenska Shipmanförbundet, som förvaltar regeln.
	Enligt beslut av den 30/11 1972