

Innehåll

Förord, linjeritning	1	Elsystem	13
Segelritning	2	Ventilation och värme	14
Inredningsritning	3	Båtunderhåll	16
Teknisk data	4	Seglingsråd	17
Första sjösättning	5	Kappseglingstips för nybörjaren..	18
Riggning	6		
Motorinstallation	8		

Förord

Denna handbok avser att ge en kortfattad handledning i hur Albin 79 skall användas och skötas. I huvudsak har medtagits endast sådant som är speciellt för Albin 79. Generella råd återfinns Ni i den allmänna handboken för Albin båtar.

Efter leverans och sjösättning kan det kanske krävas en del efterjusteringar - t ex trimning av segel och rigg, enklare motorjusteringar, åtdragning av slangklämmor m m. Med hjälp av de råd som finns i denna bok hoppas vi att den normalt händige båtägaren ska kunna klara dessa justeringar.

Företagets kapacitet för garantireparationer kan på så vis utnyttjas rationellt i de fall som kräver fackkunnig personal. Skulle dock problem uppstå som ej kan lösas med hjälp av handboken, ska Ni givetvis inte tveka att ringa eller skriva till Albin Marin AB för att få råd.

Till sist, om Ni byter adress är vi tacksamma om Ni sänder oss ett ändringsmeddelande så att vi kan nå Er med informationer och meddelanden. Glöm inte att ange båtnumret på Ert meddelande.

Trevlig seglingssommar!

SAIL	LUFF	LEACH	PERP. FOOT	CLOTH	AREA	ANM. NOTES
MAIN	8100	8400	2400	250	11	1/
GENUA I	9500	9200	4710	190	24	3/4/
GENUA II	8200	7800	4050	250	17,5	2/
GENUA III	6900	6600	3400	250	12,4	2/
GENUA IV	5600	5000	2550	250	7	2/
SPINNAKER	9460	9460	5650	50	48	
STAGSEGL						

1. STANDARDSEGL.
GEN. PURPOSE SAIL.
2. WIRESTROPP SÅ ATT TOT. UKL= 9500.
PENNANT FOR TOTAL LUFF.
3. FÖRLIK MÄTT MELLAN KAUSER.
LUFF MEASUREMENT, BETWEEN THIMBLES.
4. MED "KJÖC" I UNDERLIK.
WITH SKIRT.

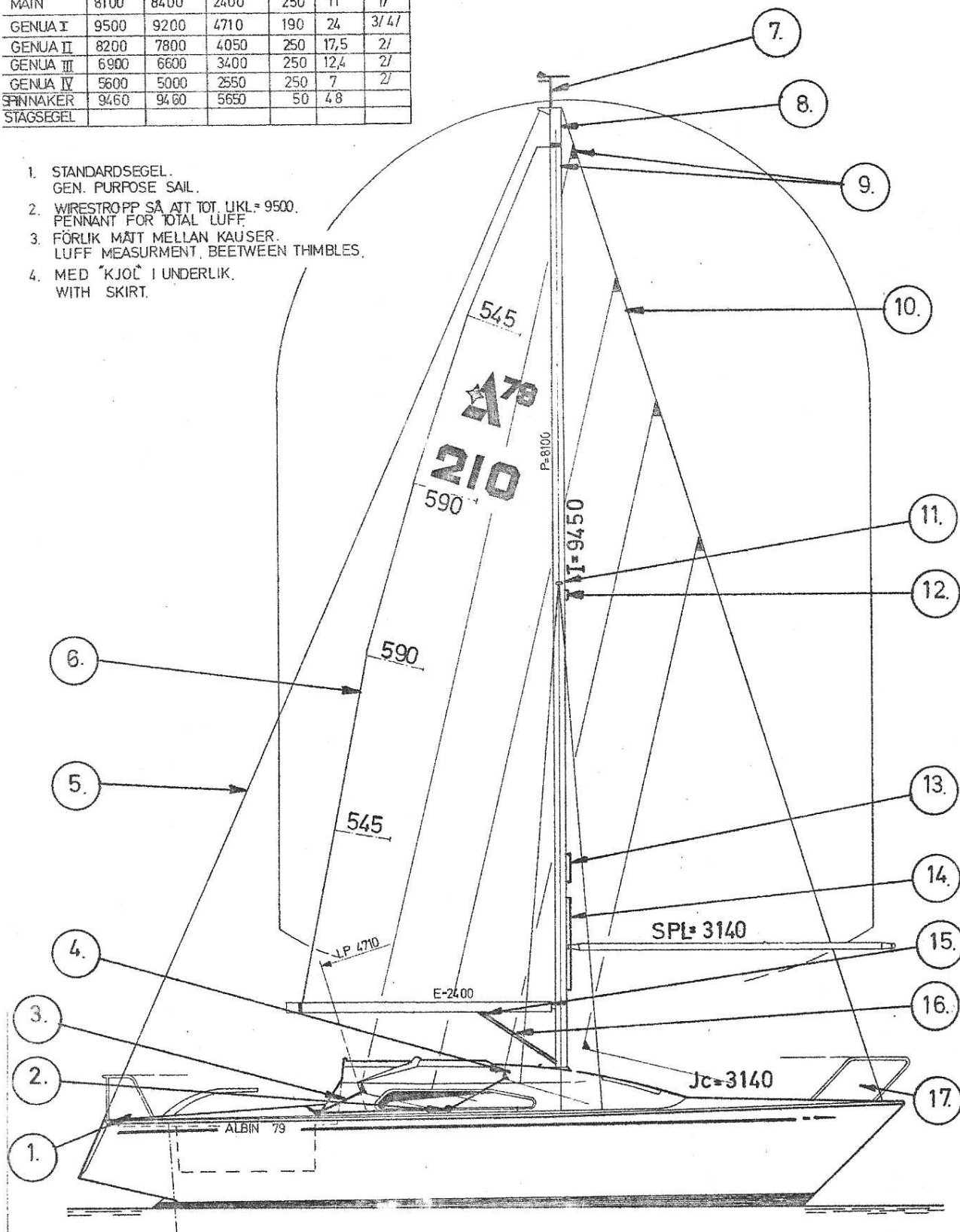
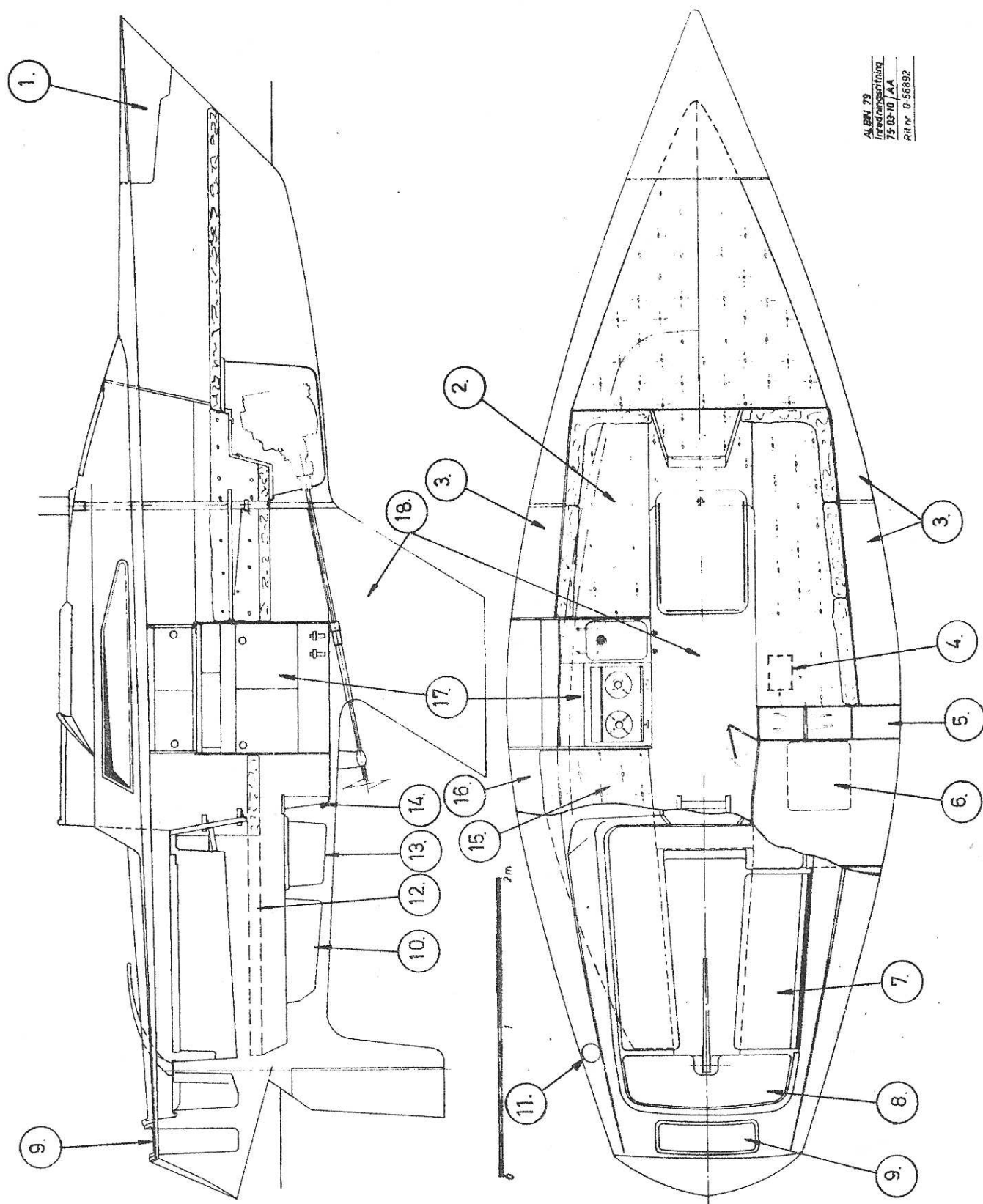


Fig 2

- | | | |
|-----------------------------|-----------------------|--------------------------|
| 1. Plats för spinnakerblock | 8. Fockfall | 15. Nyckel för kicktalja |
| 2. 2 st skotblock | 9. Fallhorn | 16. Kicktalja |
| 3. Genuaskot | 10. Förstag | 17. Halshorn |
| 4. Skothorn | 11. Vantspridare | |
| 5. Akterstag | 12. Ev spinnakerlift | |
| 6. Dirk | 13. Topplanterna | |
| 7. Masttoppvimpel | 14. Spinnakerbomskena | |



1. Ankarbox
2. Sjökort under madrass
3. Kläder- sovutr.
4. Batteribox
5. Toalettart.
6. Toalett
- 7-8 Stuvutr. för segel, fendrar etc.
9. Livboj.

10. Vattentank
11. Vattenpåfyllning
12. Plats för segel o. dyl ovan vattentank
13. Isbox
14. Avstängningskran, självläns
15. Proviant under koj
16. Bränslepåfyllning

17. Proviant, pentry-utr.
18. Drycker, konserve

TEKNISKA DATA

L ö a	7,9 m	Segelyta IOR	30,8 m ²
L v l	6,1 m	Storsegel	11,1 m ²
Bredd	2,66m	Genua I	24,0 m ²
Djupgående	1,4 m	Genua II	17,5 m ²
Deplacement	1900 kg	Genua III	12,4 m ²
Barlast	700 kg	Spinnaker, ca	48 m ²
Hjälpmotor, Volvo Penta	MD 5A	Totalhöjd kvl exklusive masttoppvimpel	10,0 m
Effekt (DIN)	5,5 kW (7,5 hkr)	Höjd över mark inkl vagga utan mast	3,05m
Tyngdpunkt utan mast mätt från förstäven	4,2 m		

Konstruktör: Rolf Magnusson

SKROV. Laminattjockleken i fribord är ca 6-7 mm, botten ca 8-9 mm, kölövergång ca 10-12 mm, kölövergång akterkant köl ca 16-18 mm, kölsida ca 6-7 mm

Tillverkningen av glasfiberlaminatet (AP= armerad plast) sker enligt den s k sprutmetoden (huggen glasfiber blandad med polyester) kombinerad med ett lager vävd roving. Glasfiberhalten är ca 34 %. Skrovet är förstärkt med flänsar och ett basinrede av AP. Barlasten är inlaminerad. Fria insidor av skrovet är tapetserade. Beklädnaden består av plastväv laminerade med polyesterskumplast.

DÄCK. De horisontella ytorna i ruff och skans är utförda i en sandwichkonstruktion med divinycell (PVC-skumplast) som distansmaterial. Laminattjocklekar är ca 2 mm ytterskikt - 12 mm divinycell -ca 2 mm mellanskikt - 2 mm innerline (innerskikt). Ytor utan s k sandwichkonstruktion har min 4 mm laminattjocklek.

Luckkarmar och områden med genomgående bultar, samt skuggade områden i fig 4 har tryckhållfast fyllnad.

Inlaminerade elrör (se fig 4).

Fönster av härdat glas infattade i eloxerade ramar.

SKROV och DÄCK är hopfogade med rostfria bultar genom däckskena, däck, skrovfläns och mellanliggande elastisk packning.

RODER gjuts i integralskum med inlaminerad hjärtstock av syrafast stål. Det lagras i smörjningsfria lager monterade till roderfena och sittbrunn.

A= Enkellaminat.

B= Laminat med innerliner.

 Tryckhållfast fyllnad.

 Inlaminerad Aluminium-plåt.

--X-- Rör för el ledning.

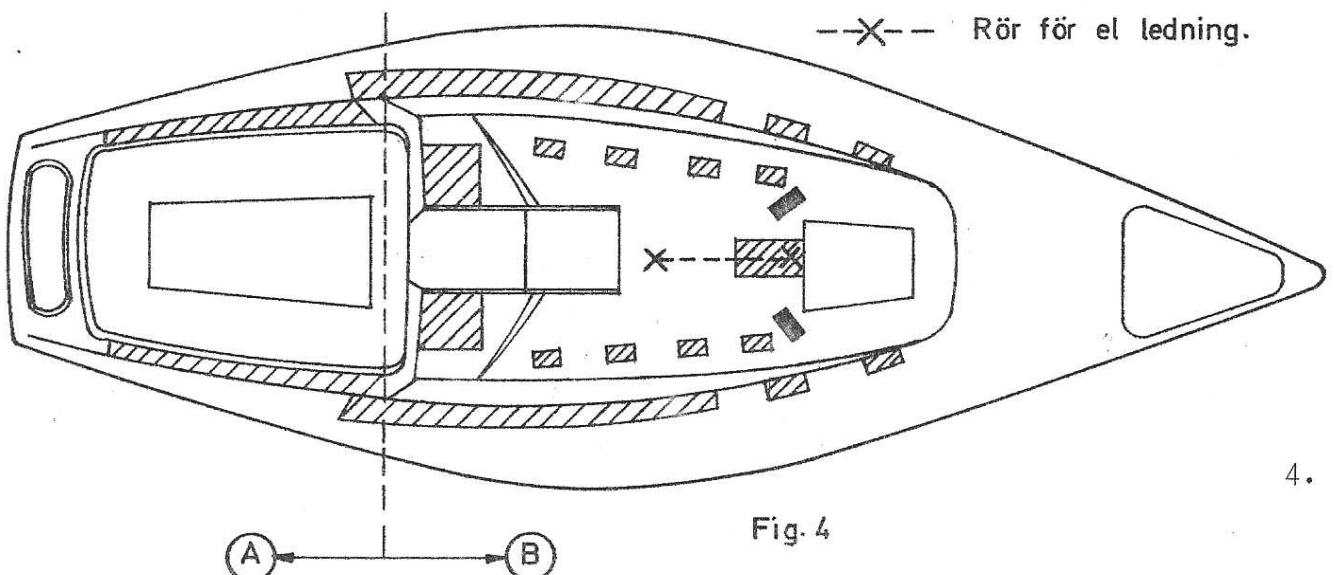


Fig. 4

RUNDHULT. Mast och bom av eloxerad aluminium. Masten är utrustad med genomgående rullrev och med plats för 5 invändiga fall.

SEGEL av förstklassigt syntetmaterial.

STÅENDE RIGG. 5 mm 19 trådig rostfri syrafast wire. Syrafasta vantskruvar.

LÖPANDE RIGG. 133 trådig rostfri wire och dubbelflätade haländar och skot i terylene.

BESLAG och VINSCHAR av brons och syrafast stål.

TANKAR. Bränsletank av rostfri plåt, rymmer ca 20 liter, vattentank rymmer ca 45 liter.

FÖRSTA SJÖSÄTTNINGEN

ALBIN 79 levereras i en transportvagga som har följt båten under hela byggnadstiden. Ett plåtband över kölens akterkant, fastspikat i vaggan, låser fast båten.

Arbetsföljden vid sjösättning är följande:

1. Lossa plåtbandet.
2. En lyftstropp fästes för om kölen (OBS eventuell logg-givare) och en akter om propelleraxelns stödbock.
3. Fäst fendrar på lämplig sida och långa förtöjningsändar i för och akter. Med dessa kontrolleras båtens läge när den lyfts.
4. Kontrollera att:
 - a) dyvikan (bottenpluggen) är tillskruvad.
 - b) avtappningskranen på motorns cylinderblock är stängd.
 - c) om båten är utrustad med elektronisk logg, att givare eller plugg är monterad.
5. Stäng alla övriga bordförskruvningar så att varje läckagerisk elimineras under sjösättningen.
6. Lyft båten så att den kommer fri från vaggan och måla de omålade fläckarna efter vaggan med den medsända bottenfärgen.
7. Sjösätt därefter båten.
8. Innan lyftstropparna lossas: lyft på durken och kontrollera att inget vatten trängt in.
9. Koppla loss lyftstropparna på båtens ena sida och låt kranen lyfta upp dem på kajen.

Om riggning ej skall ske på samma ställe som sjösättning, lastas masten över rufftak och stävräcken samt surras. Följ motorinstruktion och kapitlet "Åtgärder före första start" innan motorn startas.

RIGGNING

Stående och löpande rigg ligger förpackad i båten och är märkt. Glöm ej eventuell extra utrustning som spinnakerfall, lift och Windex.

Riggning sker lämpligen på följande sätt.

1. Lagg masten på två stadiga bockar eller lådor.
2. Fäst de förmonterade fallens och dirkens respektive skothakar i spinnakerbomtravaren. Sträck upp i haländarna och sätt fast på respektive knap. Glöm ej att slå en stoppknop på varje haländas ände.
3. Montera eventuella extra fall. Plats finns för extra fock och spinnakerfall samt lift. Spinnakerfallet monteras utvändigt. Kontrollera att spinnakerfall blocket kan röra sig fritt i alla riktningar. Iskärning av invändiga fall: knopa ihop haländan med den befintliga hjälplinan och tejpa. Dra igenom fallet med hjälp av linan (försiktigt så att ej skarven går sönder) och sträck upp. Om hjälplinan skulle gå av eller saknas är tillvägagångssättet följande:
 - a) Höj mastens toppända så mycket som möjligt så att man kan "hälla ner" fallet till respektive uttag.
 - b) Kontrollera noga att inte fallet kommer på fel sida om de genomgående bultarna i masten.
 - c) Uttagning av fallet göres enklast med en böjd ståltråd.
4. Förliga och aktere undervanten monteras i respektive fäste (omedelbart under vantspridarna).
5. Förstaget monteras i den förliga rörliga länken i masttoppsbeslaget. Den fasta förliga bygeln är avsedd för ett block till spinnakerfallet.
6. Akterstaget monteras i motsvarande aktere länk.
7. Toppvanten monteras i fästen på masten belägna under masttoppen.
8. Träc på vantskruvsskydden på vanten.
9. Skruva ut vantskruvarna så långt det går och fäst dem sedan till vant och stag med högergången nedåt.
10. Spridarmontering.
 - a) Spridarna monteras till mastbeslaget med vardera två bultar som säkras.
 - b) Respektive spridarnock lössas från spridarna.
 - c) Öppna nockbeslaget och träc in vanten. Det gör inget om beslaget bryts i innerändan.
 - d) Sträck båda toppvanten utefter mastsidorna och märk vanten (tape eller färg mitt för mastens spridarinfästningar.
 - e) Nockbeslagen monteras i spridarna, (de ska då täcka märkena på vanten) och låses med skruvarna.
 - f) Det är viktigt att kontrollera spridarvinklarna och att förbindningarna mot vanten ej går att rubba. Vinklarna vant/spridare ska vara lika stora på över och undersida när masten är upprigad.
 - g) Tejpa spridarnockarna eller använd spridarnockskydd.
11. Skruva fast masttoppvimpel eller index i toppbeslaget.
12. Annan extra utrustning monteras i förekommande fall (t ex elektroniska vindgivare, radioantenn, sejnfall m m).
13. Kontrollera att genomgående bultar, riggbultar och block är säkrade. Där segel och fall kan nötas användes tejp el dyl som skydd.

14. En lina knopas runt masten under vantspridarna (under all stående och löpande rigg) till ett rymligt öga för krankkroken. Låt en ända hänga så att krok och ögla kan dras ned när masten är rest.
15. Koppla krankkroken (säkra genom att belägga med en åtta runt kroken) och lyft masten så att fotändan kommer över mastfoten. Sänk därefter masten försiktigt tills den står på mastfoten. (Mastfotens främre hål är avsett för en nedhalare till spinnakerbommen medan det aktre är fäste för kick-talja.
16. Montera stag och vant till röstjärnen (glöm ej akterstagsträckaren om sådan finnes).
17. När masten kan stå för sig själv dras krankkroken ner och lyftlinan lossas.
18. Sträck upp riggen. Målsättningen med stagningen är att masten ska vara rak under segling. Aktre undervanten ansätts löst, övriga vant och stag hårt. Slutlig intrimning utföres bäst under segling i moderat vind. Vid intrimning är det bra om masttoppen har tendens att peka något akteröver och något åt lovart. Oftast behöver bara aktre undervanten justeras.
19. Säkra vantskruvarna och skjut på vantskruvsskydden. Tejpa där så behövs.
20. Koppla elkablarna vid mastfoten.
21. Montera bom, mantågsstöttor, mantåg, block, sprayhood m m. Tejp runt mantågen vid stöttorna skyddar plasthöljet mot nötning. Mantågen fästes upp mot akterräcket enl fig 6.

P g a mastprofilens aerodynamiska utformning kan båten börja pendla om den ligger fri mot vinden (på svaj t ex). Pendlingarna elimineras om en tunn självhäftande fönstertättningslist (t ex Tesamoll nr 700) monteras på båda sidor om mastens aktre del mellan spridarna och toppen.

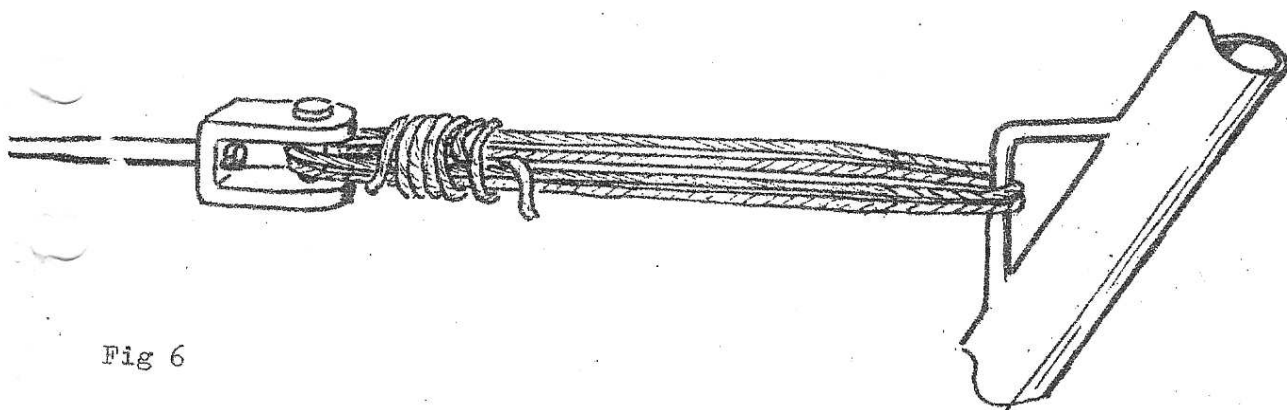


Fig 6

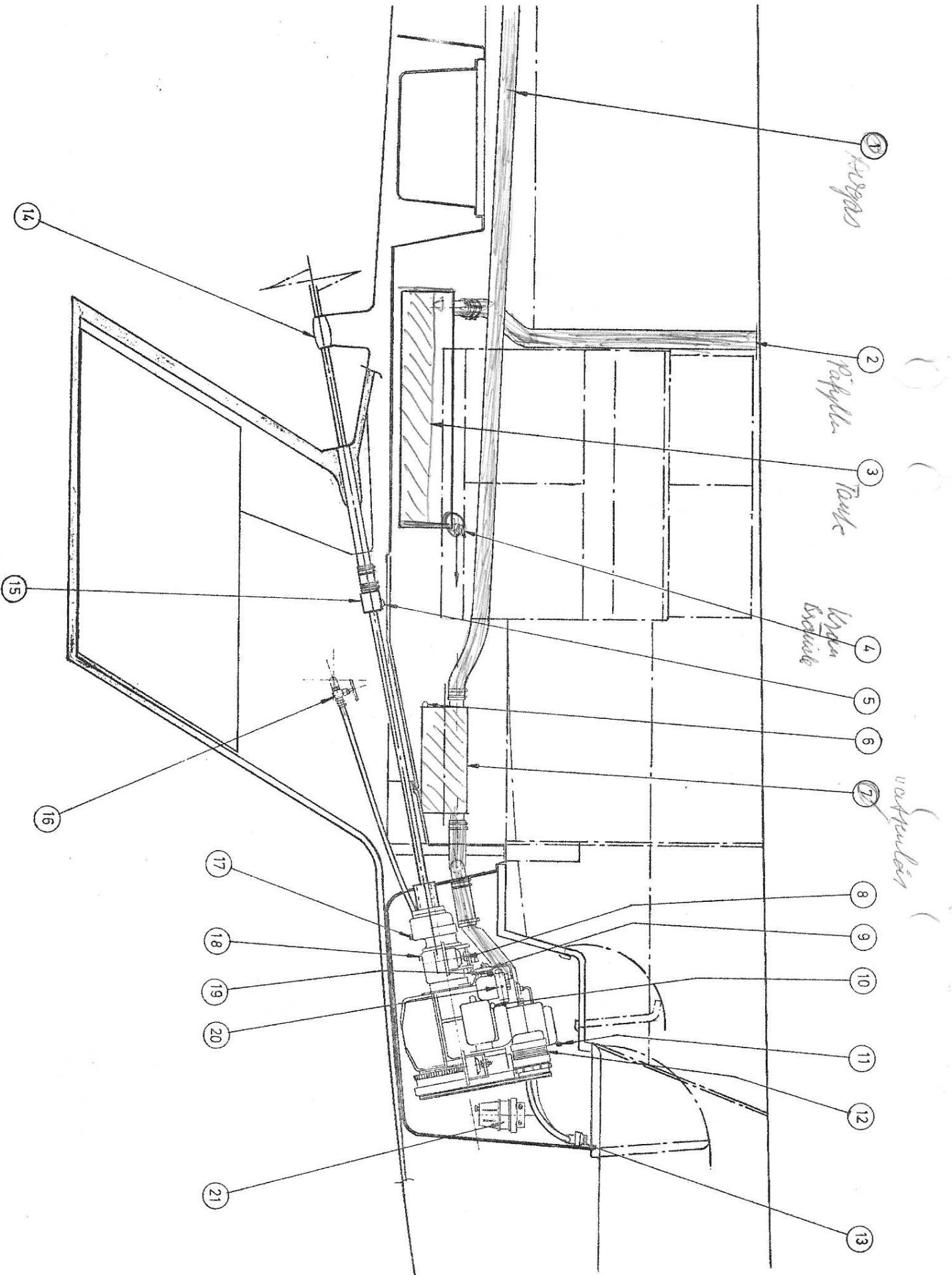
MOTORINSTALLATION

Tekniska data (för ytterligare information se motorhandboken)

Motorns typbeteckning	MD 5A
Arbetssätt	4-takts diesel med direkt- insprutning och toppventile.
Cylinderantal	1
Effekt (DIN) vid max varvtal	5,5 kW (7,5 hk)
Motorvikt inklusive backslag, elutrustning, gummiupphängning och olja	114 kg
Backslag med vattenkyld reduktionsväxel	typ MS B
Oljemängd vid oljebyte motor	ca 2 liter
Oljemängd vid oljebyte backslag	ca 0,5 liter
Oljekvalitet i motor och backslag	CD (DS)
Oljeviskositet över + 10°C	SAE 20 W 30
under + 10°C	SAE 10 W
Bränslekvalitet	"Autodiesel" cetantal lägst 45
Bränsleförbrukning	ca 2 liter/timme
Batterispänning	12 V
Startmotoreffekt	0,8 kW (1,1 hk)
Växelströmgenerator effekt max	420 W
Motorn är försedd med manuell köldstartanordning. Motorns vattenkylning är termostatreglerad, cirkulationen ombesörjs av en vattensmord impellerpump.	
Propeller, fällbar, 2-bladig, vänster	13"x9"
Propelleraxel, syrafast stål	Ø 25 mm
längd	2050 mm
kona	1/20 Penta
Propelleraxellagring, inre	Stävlager med fettficka och dubbla tätningsringar.
i stödbock	Cutlesslager

Fig 7 (se nästa sida) :

- | | |
|--|--|
| 1. Avgasledning | 10. Oljemätsticka motor |
| 2. Bränslepåfyllning | 11. Dekompressionshandtag |
| 3. Bränsletank | 12. Oljepåfyllning motor |
| 4. Bränslekran | 13. Vakuum ventil |
| 5. Påfyllning fett, inre stävlager | 14. Cutlesslager i stödbock |
| 6. Dräneringsplugg vattenlås | 15. Inre stävlager |
| 7. Vattenlås | 16. Kran för kylvatten |
| 8. Oljepåfyllning - mätsticka,
backslag | 17. Dräneringsplugg för kylvatten i
reduktionsväxel |
| 9. Vattenpump. | 18. Dräneringsplugg för olja i backslag |
| | 19. Köldstarthandtag |
| | 20. Luftskruv bränslefilter |
| | 21. Sedimentavskiljare |



Motorn är gummiupphängd i en tät motorbädd av glasfiberlaminat och effektivt ljudisolerad. Förbränningsluften leds in via en speciell kanal till motorrummet. Bränsletanken är placerad under pentryt. Ovan bränsletanken är bränslekranen placerad. Bränslepåfyllningen är placerad på babords skarndäck. I utrustningen ingår sedimentavskiljare som placerats i motorrummet.

Åtgärder före första start.

Innan motorn startas efter sjösättning ska följande åtgärder vidtagas:

1. Motorn är fylld med olja vid leverans. Kontrollera att oljenivåerna i motor och backslag är mellan min. och max.
2. Kontrollera att elektrolytnivån är ca 10 mm över blyplattorna i batteriet. Fyll med destillerat vatten vid behov.
3. Kontrollera att batterikablarna är anslutna.
4. Slut huvudströmbrytaren (ev 2 st) placerade i batteriboxen. OBS motorn får ej köras utan sluten (na) brytare.
5. Kontrollera att kylvattenintagets bottenkran är öppen (åtkomlig under förliga ruffdurken). Kontrollera att motorblockets avtappningskran är stängd (bb sida intill främre motorfästet).
6. Vid leverans är ca 10 liter konserveringsbränsle påfyllt i tanken. Tanken bör fyllas helt med "autodiesel". Den rymmer ca 20 liter.
7. Vid provkörning innan leverans urluftas bränslesystemet, men en urluftning före start rekommenderas. Det är viktigt att man behärskar urluftningen, om man råkar få luft i systemet under gång, med följd att motorn stannar. Detta kan inträffa vid låg bränslenivå och kraftig rullning. Man bör därför aldrig ha mindre bränslemängd än 5 liter i tanken. Urluftning, se sid 19 i motorhandboken.
8. Skruva bort proppen på propelleraxelns inre stävlager (fig 7) och kontrollera att den är nästan fylld med fett. Fyll på fett om det behövs. Lämpligt är ett mjukt vattenfast fett t ex Shell Retinax A i tub. Fettet pressas ur tuben in i hålet tills fettfickan är så gott som fylld. Använd ej för högt tryck. Tryckspruta får ej användas. I så fall föreligger risk att trycka ut packboxens tätningsringar. Om fickan är alltför fylld kan även nedskruvning av proppen medföra risk för att tätningsringen trycks ut.

Start.

1. Kontrollera att kylvattenintagets bottenkran är öppen.
2. Kontrollera att huvudströmbrytaren (na) är tillslagen (na).
3. Kontrollera att stoppreglaget är nedtryckt.
4. Tryck in frikopplingsspärren - (se fig 8) och för manöverspaken framåt till startläge - läge 7.

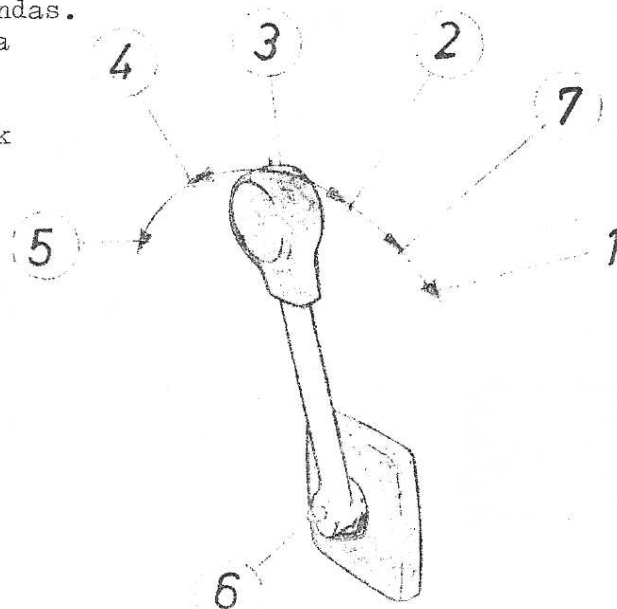
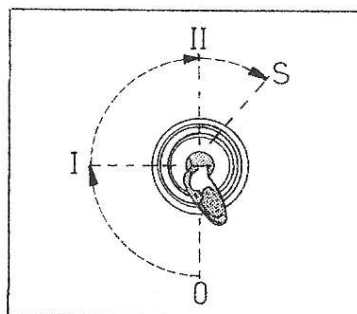


Fig 8 Enspaksreglagets lägen

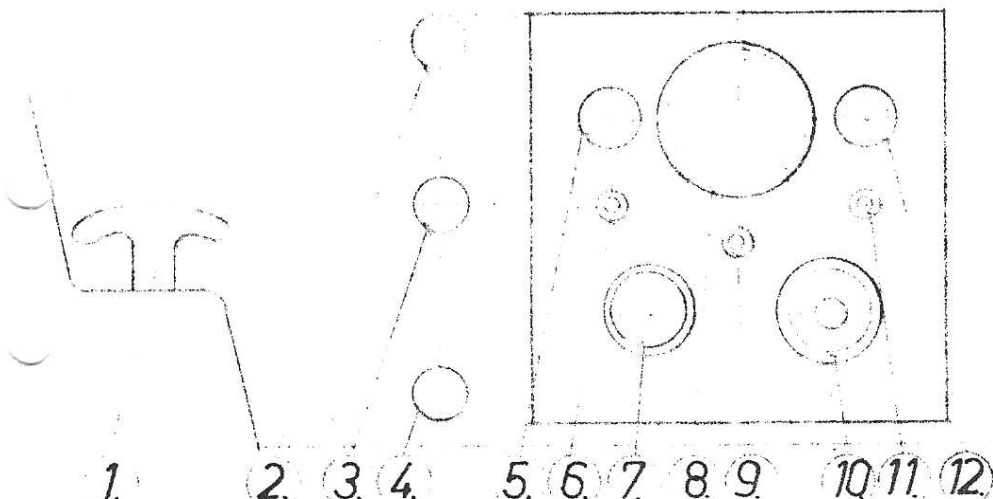
1. Framåt - max varvtal
2. Framåt - tomgång
3. Friläge
4. Back - tomgång
5. Back - max varvtal
6. Frikopplingsspärr
7. Startläge

5. Sätt in startnyckeln och vrid ett steg till läge I (fig 9).
6. Kontrollera att kontrolllamporna lyser samt att summern ljuder



- 0. Neutralläge
- I, II. Körläge
- S. Startläge (inkoppl. av startmot.)

Fig. 9. Startnyckelnns lägen.



- | | |
|---|---------------------------------|
| 1. Stoppreglage | 11. Varningslampa, laddning |
| 2. Plats för strömbrytare till kompass o. sumlog | 12. Strömbrytare för lanternor. |
| 3. - " - " - till däcksbelysning | |
| 4. - " - " - till masttoppljus | |
| 5. Strömbrytare för topplanterna | |
| 6. Varningslampa, hög temperatur | |
| 7. Sirén. Varnar för lågt oljetryck och höga temperaturer | |
| 8. Nivåmätare för bränsletank (mäter <u>ej</u> volym) | |
| 9. Varningslampa, lågt oljetryck | |
| 10. Startnyckel | |

7. Tryck in startnyckeln och vrid medsols till läge S (fig 9). Startmotorn inkopplas då. Håll nyckeln kvar i detta läge tills motorn startar. Släpp den sedan (återgå till körläge II), annars kan startmotorn skadas. (Vid kall väderlek underlättas starten genom att trycka ned köldstarten (se fig 7)).
8. När motorn kommit upp i normalt varvtal, kontrollera att kontrolllamporna slocknar, samt att summern slutar ljuda.
9. Kontrollera att kylvatten kommer ut ur avgasröret.

OBS. Huvudströmbrytaren(na) får inte brytas under gång. Då skadas dioderna i växelströmgeneratorn. Analogt med detta bör påpekas att ej heller batteripolskorna får lossas under gång.

Rekommenderat marschvarvtal

Lämpligt varvtal ca 200 - 300 r/m lägre än maxvarvtal rekommenderas på grund av mindre slitage och bränsleförbrukning.

Stopp

1. Ställ manöverspaken i neutralläge, och låt motorn gå någon minut på tomgång.
2. Drag ut stoppreglaget. Så snart motorn stannat tryck in det igen.
3. Vrid tillbaka nyckeln till stoppläget och ta ur nyckeln.

Motorservice

Oljebyte i motor och backslag skall ske var 50:e driftstimma eller minst en gång per säsong. Oljebyte bör ske vid varm motorn då oljan är tunn och lätt att pumpa ur.

Smörjoljefiltret bytes var 100:e driftstimma eller en gång per säsong.

Bränslefiltret (finfilter) bytes var 100:e driftstimma eller en gång per säsong.

Samtidigt med detta rengöres matarpumpens finfilter. Sedimentavskiljarens behållare skall tappas på eventuella föroreningar vid behov eller minst en gång per säsong, genom dräneringskranen i botten.

I övrigt se motorhandboken.

Inkörningsperioden

Under de 50 första timmarna skall motorn inte överbelastas. Varvtal bör vara 300 - 500 r/m lägre än max varvtal. Efter 20 timmar skall första service göras. Det innebär:

1. Byte av olja i motor.
2. Byte av smörjoljefilter.
3. Efterdragning av topplock. Åtdragningsmoment 7,0 kpm.
4. Kontroll av ventilspel. Ventilspel varm motor inlopp 0,30 mm utlopp 0,35 mm.
5. Läckagekontroll med avseende på olja, vatten och bränsle.
6. Kontroll att alla åtkomliga slangklämmor, bultar och muttrar är dragna.
7. Kontroll av kilrepspänning. Nedtryckning på mitten med hjälp av tumme - 3 - 4 mm.
8. Kontroll av inre stävlager.

Manövrering

När enspakreglaget står i neutralläge - läge 3 (fig 8) är propellern urkopplad och motorn arbetar på tomgång. När spaken förs framåt till det distinkta läget 2 för fart framåt - (tomgångsvarvtal) - kopplas propellern in. Motsvarande gäller bakåt till läge 4 för gång back. För varvtalsökning förs spaken vidare framåt respektive bakåt varvid motorn och propellerns varvtal ökar. OBS. Vid manövrering från fram till back eller vice versa måste motorns tomgångsvarvtal inväntas och manöverspaken hållas mellan 2 och 4. För inkoppling av endast gasreglaget måste frikopplingspärren tryckas in

Körning

Tag för vana att regelbundet kontrollera:

1. Att oljetryckslampan är släckt
2. Att lampan för kylvattentemperaturen är släckt
3. Att generatorlampan är släckt.
4. Att tillräckligt med bränsle finns (minst 5 liter)
5. Att motorn har rätt oljenivå. Oljekontroll skall tidigast utföras när motorn har varit stoppad i fem minuter.
6. Att elektrolytnivån i batteriet (na) är den rätta, ca 10 mm över blyplattorna.
7. Att eventuellt vatten uppsamlat i bränsleledningens sedimentavskiljare blir avtappat genom att öppna bottenkruven. Om oljetrycket eller kylvattentemperaturen blir för hög ska det akustiska larmet träda i funktion, samtidigt som det aktuella lampan tänds.

Åtgärder vid vinteruppläggning och före första start nästa säsong - se motorhandboken sid 20.

ELSYSTEM

Elsystemet har 12 V spänning och är uppbyggt enligt kopplingsschema som sänds med båten. På omslagets 3:e sida kan Ni klistra upp schemat. Motorns och båtens elsystem får skilda batterier om båten utrustas med ett extra batteri (installerat av ALBIN MARIN AB).

Några av elledningarna är dragna under och i däck. Separat eluttag för t ex dammsugare eller sladdlampa finns monterat vid elcentralen. Lanternor, belysningslampor och eluttag är säkrade med 8 A säkringar, längd 25 mm (Bosch NGS 3/4Z). Säkring för värmeanläggning 25 A. Säkringsuttag finns för extra utrustning. Säkringarna är placerade i en dosa i elcentralen för om instrumentbrädan. I dessa finns en reservsäkring.

Glödlampor i lanternor (svensk modell), skottlampor och taklampa 12 V. 10 W rörlampor 44 mm långa (Osram 6411). Instrumentbelysning 12 V 2 W (Osram 3898). Kontrollampor 12 V 2 W (Osram 3796).

10 W lampor drar ca 0,85 A och 15 W ca 1,25 A. Vid mörkersegling kan man för överslag räkna med att 3 st lanternor och en taklampa lyser kontinuerligt. Det ger en strömförbrukning på $3 \times 0,85 + 1,25 = 3,75$ A. Ett fulladdat batteri kopplat med det befintliga eller möjlighet att koppla till ett reservbatteri ökar givetvis kapaciteten.

Laddningstid för ett urladdat batteri (60 Ah) är vid fullvarv (ca 2000 r/m) ca 2 tim och vid tomgång ca 4 tim.

Om enbart laddning ska ske bör detta göras med förhöjt tomgångsvarv och ej inkopplad propeller.

Om någon lampa eller apparat ej fungerar när strömmen är tillslagen, undersök först säkringen. Är denna felfri är det endera fel på lampan eller kontaktfel (ofta strömbrytaren). Är säkringen trasig byt till en ny. Skulle denna brinna av finns någon kortslutning på just den ledningen eller lampan. Skulle en speciell säkring brinna av ofta, kan det bero på att någon extra apparat anslutits och att 8 A säkringen ej tål nödvändig strömstyrka.

Om startmotorn ej orkar eller vill dra runt motorn är chansen ca 80 % att batteriet är dåligt, dåligt laddat, dålig kontakt mellan pol och polsko eller mellan kabel och polsko. Ett bra hjälpmedel för kontroll av batteriernas laddning är en syraprovare (kontrollerar syravikten). Om båten är utrustad med både belysnings och startbatterier, och om startbatteriet är dåligt laddat kan anslutningskablar mellan startbatteri och belysningsbatteri skiftas (förutsatt att ej detta också är urladdat) för att få startström. Man kan inte flytta kablar när motorn är igång p g a att dioderna i växelströmgeneratorn tar skada.

Om batteriet är dåligt laddat kan man göra ett startförsök med startmotorn och samtidigt använda motorns dekompressionshandtag (se motorinstruktionsbok). Om inte detta lyckas får man försöka starta motorn med startveven. Även i detta fall är det enklast om man dekomprimerar motorn.

VENTILATION OCH VÄRME

För att få god värmeisolering, minimal kondens och god ventilation är Albin 79 byggd enligt följande principer:

Sandwichlaminat i däck och överbyggnad ger god isolation. Skrovsidorna i ruff och skans ovan vattenlinjen är klädda med en "tapet" av vävburen plast och 8 mm skumplast. Ordentlig genomluftning tack vare att "använd" luft evakueras genom tre ventilatorer. Inkommande luft tas in genom luftintag i sittbrunns-lådans akterkant.

Albin 79 kan kompletteras med en Eberspächer båtvärmare som även under svåra temperaturförhållanden kan hålla båten varm och torr inombords. Värmeanläggningens principiella funktion framgår av fig 11. I värmarens helt slutna brännkammare förbränns dieselolja, som pumpas från ordinarie tank med två speciella elpumpar. För förbränningen erforderlig luft tas utifrån direkt genom akterspegeln och förbränningsavgaserna leds ut genom ett avgasrör bredvid intaget för förbränningsluft. En eldriven fläkt i värmaren suger friskluft från utrymmet i aktern. Friskluften värms upp när den under övertryck passerar runt brännkammaren. Den värmda luften leds genom en slang till en utblåsöppning under stickkojen.

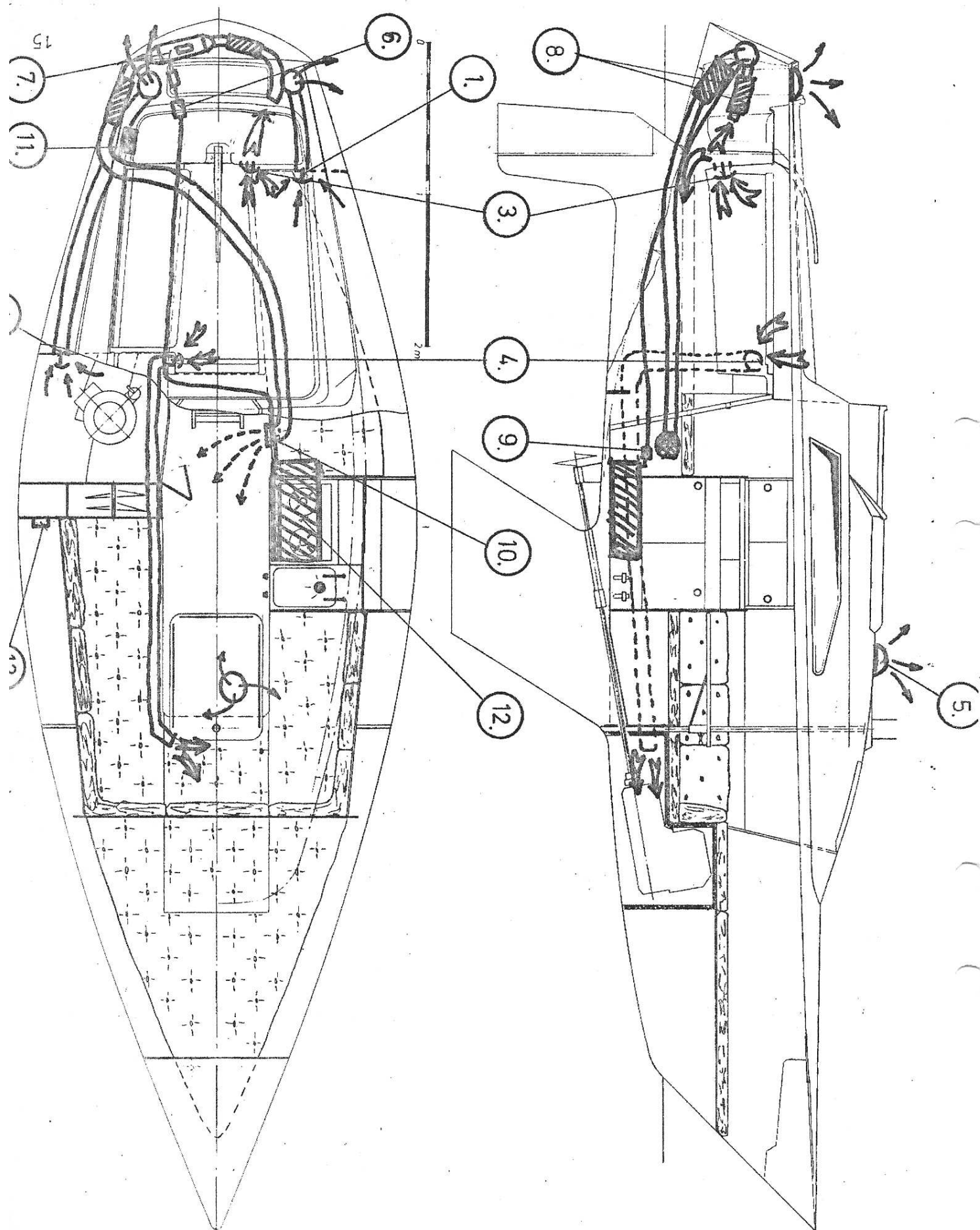
Aggregatet startas med en strömbrytare i termostaden, som är placerad på garderoben. Kontrollera att termostaden är inställd på önskat värde. För att hålla innetemperaturen $10 - 15^{\circ}$ högre än yttertemperaturen håller termostaten normalt värmaren i gång 25 % av tiden (ca 15 min var timma). Vid kontinuerlig drift är bränsleåtgången ca 0,3 l/tim, med termostatreglering ca 0,1 l/tim. Vid start drar värmaren ca 18 A tändström under 30 sek. Driftströmmen är ca 3 A. Fläkten fortsätter en stund för att kyla brännaren sedan den stoppats.

Med ett fulladdat batteri (60 Ah) kan värmaren tack vare termostatregleringen användas ca 50 timmar innan man behöver ladda batteriet.

Om värmaren ej skulle fungera kontrollera först nedanstående.

$$\frac{3}{4} = 0,75 \text{ AH}$$

1. Kontrollera termostatinställningen. Värmaren kan ej starta om innetemperaturen är för hög.
2. För låg batterispänning - ska vara minst 11 volt.
3. Bränslebrist.
4. 25 A säkring avbränd - placerad i batterilådan.
5. Glödstiftssäkring utlöst - återställs (en svart knapp på en grå låda monterad i sb sittbrunnsfack. Innan aggregatet startas på nytt, låt det svalna i 10 minuter.
6. 6 A glassäkring, kontrolleras, kan bytas mot 8 A (placerad under den grå kåpan på aggregatets ovansida).
7. Kontroll av glödstift, av byte.
8. Kontroll att ej avgasrör eller luftintag är igensatt.



1. Luftutsläpp, stöckkoj
 2. Luftutsläpp, toalett
 3. Luftintag, ruff och ev värme
 4. Luftintag, motor
 5. Luftutsläpp, ruff
 6. Bränslepump
 7. Värmeaggregat
 8. Ljuddämpare
 9. Bränslekrän
 10. Värmeutsläpp
 11. Reläbox med glödstiftssäkring
 12. Bränsletank
 13. Termostat med strömbrytare
 14. Förbrukad luft
 15. Frisk luft

BÅTUNDERHÅLL

I båtens standardutrustning ingår två hylsnycklar, en 11 mm (för däck/skrov bult) och en 10 mm (för mantåg, stäv- och akterräcken).

Båtens skrov och däck är hopfogade med rostfria bultar genom däcksskenan. Även mantågsfötter, stäv- och akterräcken är monterade genom däcksskenan. Mellan skrov och däck och vid alla genomgående bultar finns en elastisk packning.

Efter ungefär en veckas användning av båten då packningen har satt sig, ska alla däcksbultar och mantågsfotsbultar efterdras. Man ska även mitt under säsongen och i samband med vinteruppläggnings efterdra bultarna. Allt detta arbete ska göras för att i framtiden minska riskerna för läckage mellans skrov och däck.

Om ni har verktyg rekommenderar vi att även röstjärn, skotskenor och fönster efterdras. Vid arbete med fönstren vill vi påpeka att ramarna är av eloxerad aluminium, varför skruvarna ej ska dras för hårt.

Vi vill även påpeka att ovanstående ej ingår i våra garantiåtagande.

SEGLINGSRÅD

Är Du nybörjare på Albin 79 kan Du ha nytta av följande.

Kontrollera före all segling att båtens mast och rigg är korrekt ansatta. Om Du har släppt på häckstaget, sätt an det så att masten får en lätt krumning akterut. Lagom krumning är ca 40 mm.

För att Du lätt skall kunna välja rätt segel kan följande tabell vara till hjälp. Naturligtvis är gränserna flexibla och endast användbara som riktmärken. Vindhastigheten anges i meter per sekund och betyder den skenbara hastigheten mot båten, dvs båtens hastighet genom vattnet plus vindens hastighet. *4 knop = 2 m/s*

						Vindstyrka
						25 m/s
	5	10	15	20		
Genua I		Genua II		Genua III	Genua IV	Stormfock
Stor	3 rull	5 rull	7 rull	9 rull	11 rull	Stormstor

Skota storseglet så att seglet får en jämn båge från mast till akterlik. Om man skotar för hårt kan seglets akterlik stänga så att seglet bromsar vinden istället för att släppa ut den. En annan effekt av för hård skotning kan bli att ett veck bildas framför lattorna. Använd istället skotvagnen i kombination med lagom skotning för att få ett effektivt storsegel. Gärna, om så behövs, med skotpunkten något i lovert.

Genuan hissar Du så hårt att inga säckar finns kvar mellan pistolhakarna. Skotpunkten är riktig då seglet har ett likformat utseende från topp till fot. Om skotpunkten är för långt fram öppnar seglets underlik för mycket samtidigt som akterliket stramar. Motsatt om skotpunkten är för långt akterut. Rätt skotpunkt behöver också justeras allt efter vindstyrkan - längre fram i lättvind, akterut i friskare vind. Ett bra läge i första försöket är att låta skotet dela vinkel mellan under och akterlik. Allmänt kan man säga att skotpunkten är riktig när seglen börjar leka samtidigt från topp till däck när Du lovar upp mot vind. När Du hittat rätt skotpunkt för ett segel, märk upp med tape var travaren skall vara samt hur hårt Du skotat.

ALBIN 79 MÄTTAL

Varje båt måste mätas individuellt och mätetalen är därför ungefärliga.

Mättal enligt	IOR	5,5 m
	Scandicap	5,65 m

KAPPSEGLINGSTIPS för nybörjare

Att börja kappsegla innebär inte orimliga kostnader. Den tyngsta posten är segel och ett minimiställ bör innehålla en tung Genua 1, Genua 2, Genua 3 samt en spinnaker. Betänker man vidare att alla en gång varit nybörjare så finns det ingen anledning att tveka.

För att nå ett bra resultat i kappsegling är det framför allt två saker som är utslagsgivande, nämligen:

- att genom ett riktigt vägval gå kortast möjliga väg.
- att segla båten så snabbt som möjligt

Den som behärskar eller lyckas med båda dessa saker samtidigt hör till toppen i ett fält. Att segla rätt väg är inget man gör något åt genom att välja en viss båt eller båttyp, utan detta hänger helt och hållet ihop med rorsman och besättning. Däremot kan man genom riktiga åtgärder trimma sin båt till högsta möjliga fart.

För den som tänker vara med och kappsegla ofta kan det vara lämpligt att arrangera vissa vinschar för fall åtkomliga från sittbrunnen. Åtminstone bör man ha Genuavinschen placerad där, så att man lätt kan ändra sträckningen av förliket under segling. En annan fördel med denna fallplacering är att rorsman själv kan fira förseglet, t ex efter en spinnakersättning.

Spinnakerliften och spinnakernedhalarens knapar är också bra att ha vid sittbrunnen. Däremot kan det vara en smaksak om man även vill ha spinnakerfallet draget till sittbrunn. Man hissar spinnakern snabbare stående vid masten, däremot säkrare från brunnen. För att lätt kunna trimma storseglet är det lämpligt att dra nedhalaren från cunninghamhålet till brunnen. Man bör även ha ett par extra skotvinschar för spinnakergajarna, i annat fall måste man fira Genuan före sättning av spinnaker. Lämplig storlek är ett nummer mindre än de ordinarie skotvinscharna.

För att inte storbommen skall lyfta för mycket vid undanvindssegling bör man ha en kicktalja.

Kontrollera mot en checklista före kappsegling att Du har all den utrustning som reglerna föreskriver, all nödvändig utrustning för skötsel av båten, samt den erforderliga personliga utrustningen - resten lämnar Du på bryggan. Kom ihåg att varje onödigt kilo sänker båtens fart.

Lycka till!