

SHIPMANBOKEN

Handbok till

**ACCENT
SHIPMAN 28
SCAMPI**

SHIPMAN:s försäljningskontor i Sverige:

Visby:

Box 269, 621 02 Visby, Tel. 0498-180 55

Stockholm:

Nybrokajen 2 (bakom Nationalmuseum), 111 48 Stockholm, Tel. 08-23 19 05

Göteborg:

Klangfärgsgatan 3 (södra porten), 421 52 Västra Frölunda, Tel. 031-29 75 70-80

Malmö:

S. Fiskehamnen, 216 12 Malmö, Tel. 040-16 34 00, 15 33 00

Här producerar SHIPMAN Din båt!



Inledning

SHIPMAN-boken ger Dig råd och tips om hur Du lämpligast sköter och underhåller Din båt, gör småreparationer, riggar och trimmar seglen, vårutrustningen och vilken säkerhetsutrustning som rekommenderas för inom- och utomskärs segling.

Läs den noga. En välskött och riktigt underhållen båt får Ditt seglarbröst att svälla.

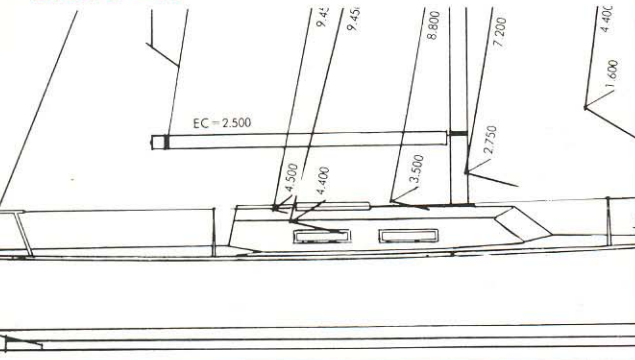
SHIPMAN AB har utökat sin kapacitet kraftigt i och med att det nya segelbåtsvarvet i Visby tagits i bruk. Varvet är Europas modernaste i sitt slag och samtidigt ett av de största med en produktionsyta av nästan 9.000 m².

I parallella monteringslinjer serieproduceras SHIPMAN ACCENT, SHIPMAN 28 och SHIPMAN SCAMPI.

De långa serierna ger jämn kvalitet och högt andrahandsvärde.

Innehåll

**DATA OCH TEKNISK SPECIFIKATION
ACCENT, SHIPMAN 28 OCH SCAMPI
SID. 6–11**



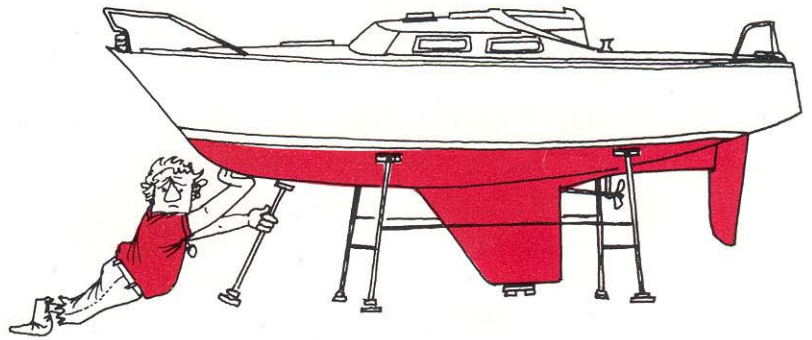
Varutrustningen

SID. 12–14

VINTERFÖRVARING, ÖVERSYN OCH UPPALLNING SID. 15–18



Segel och snörtvätt.

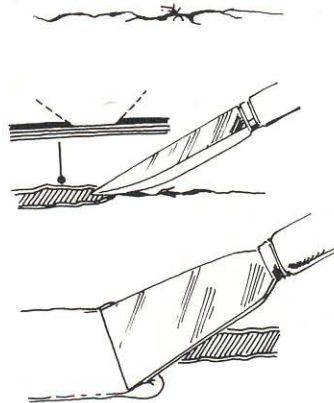


Palla stäven, motorn fram,
"straffa" stöttorna.

CHECKLISTA SID 19

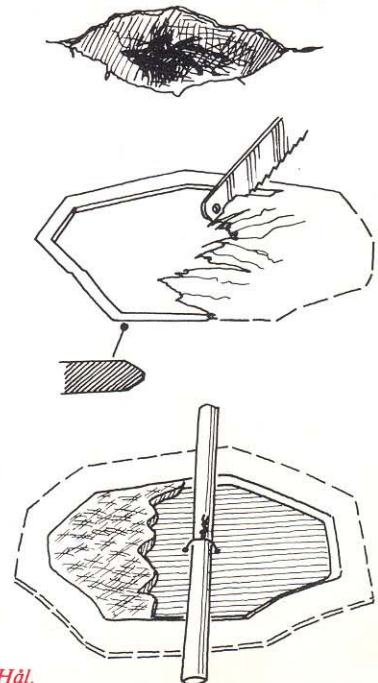
- Övervattenskroppen målad
- Kölen målad
- Däck och överbyggnad rengjorda
- Fribord rengjorda och polerade
- Motorn startklar
- Mast, bom och rigg klar
- Elsystemet i funktion
- Änkar i funktion

MINDRE LÄCKAGE SID. 20–22



Gelcoatskador.

STÖRRE SKADOR SID. 23



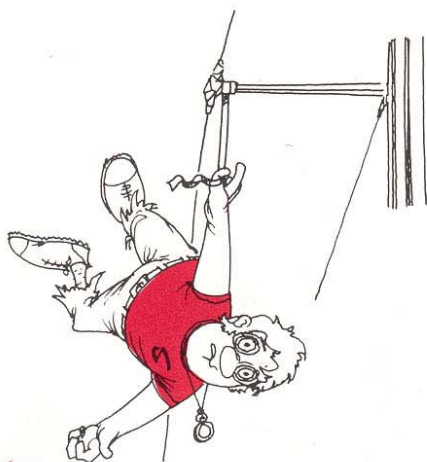
Hål.



Täta mantågsfot.



Kranakrobatik el. gotländsk stångstöt.
OBS! Nedhalare för stropp.



Tejpa spridarhorn.

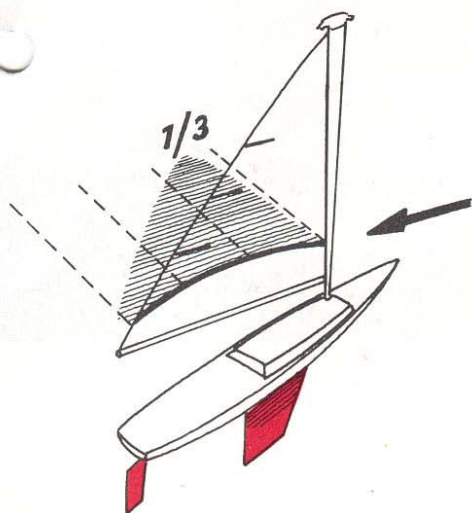


Måla mätmärken.



Spola kröken.

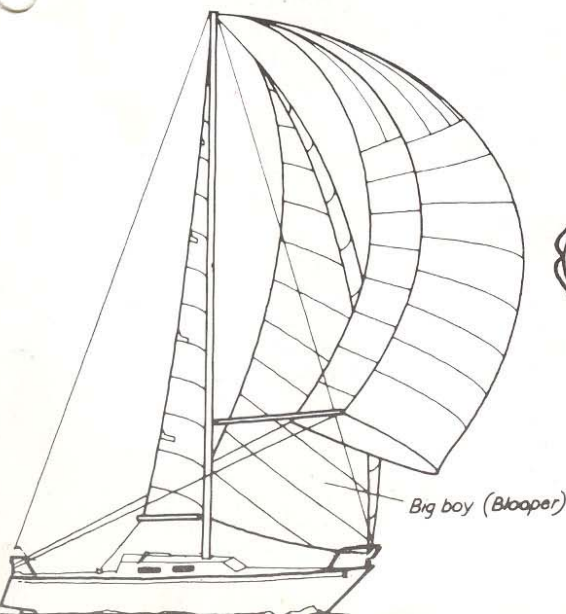
SEGELTRIMNING SID 27 – 31



SEGELYTOR PÅ STANDARD-
SEGEL OCH EXTRASEGEL
SID. 32



RÄTT SEGELSÄTTNING I ALLA
VÄDER. SID. 33 – 34



130-180°

Sakerhetsutruk

SID. 35 – 37

EGNA ANTECKNINGAR:
Förslag till förbättringar.
SID. 38 – 40



Accent **DATA:**

Längd överallt	8,05 met.
Längd i vattenlinjen	6,25 met.
Bredd	2,77 met
Djupgående	1,54 met.
Deplacement	2400 kg.
Kölvikt	860 kg.

SEGELYTOR:

Storsegel	12,1 kvm
Genua 1	23,6 kvm
Genua 2	22,4 kvm
Genua 3	16,6 kvm
Genua 4	11,1 kvm

Bomlängd (EC)	2,50 met.
Spinnakerbom längd	3,00 met.
Segelfri höjd	11,30 met.

RIGGDIMENSIONER:

Förstag	6 mm.
Akterstag	5 mm.
Toppvant	6 mm.
Främre undervant	4 mm.
Akre undervant	4 mm.

Motor (Standard)	Yanmar diesel, 8 hk.
Batteri	12 volt, 70 Amp.tim.
Bränsletank, volym	25 liter
Färskvattentank, volym	40 liter

PRESTANDA YANMAR 8 HK (Folding propeller)

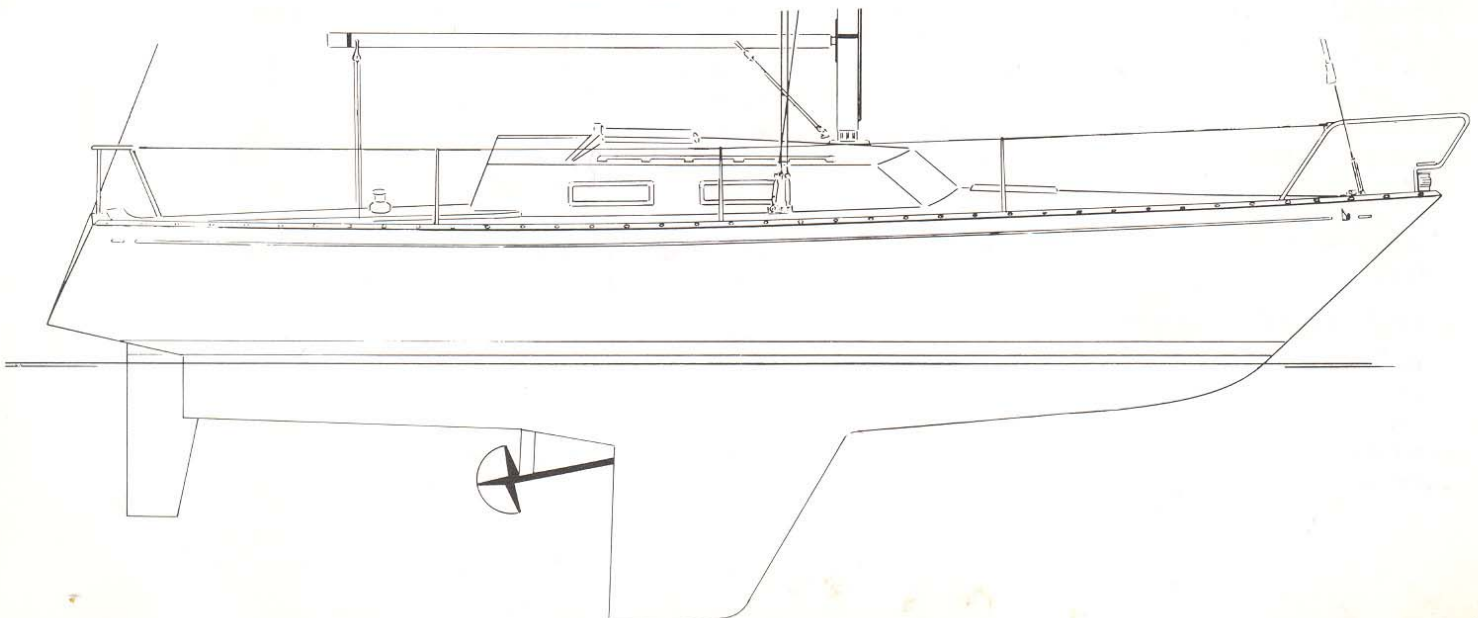
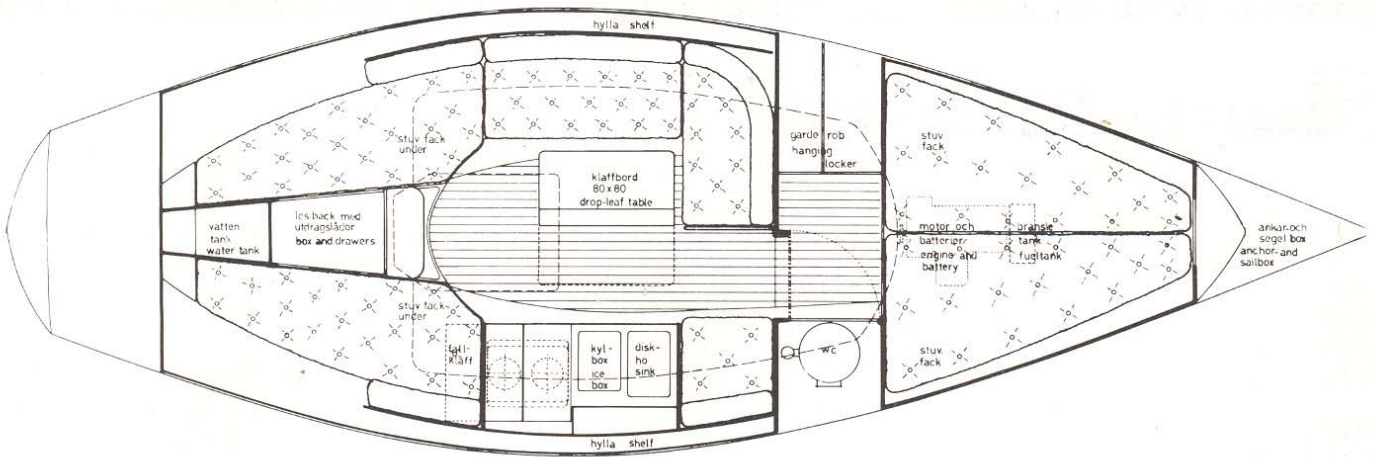
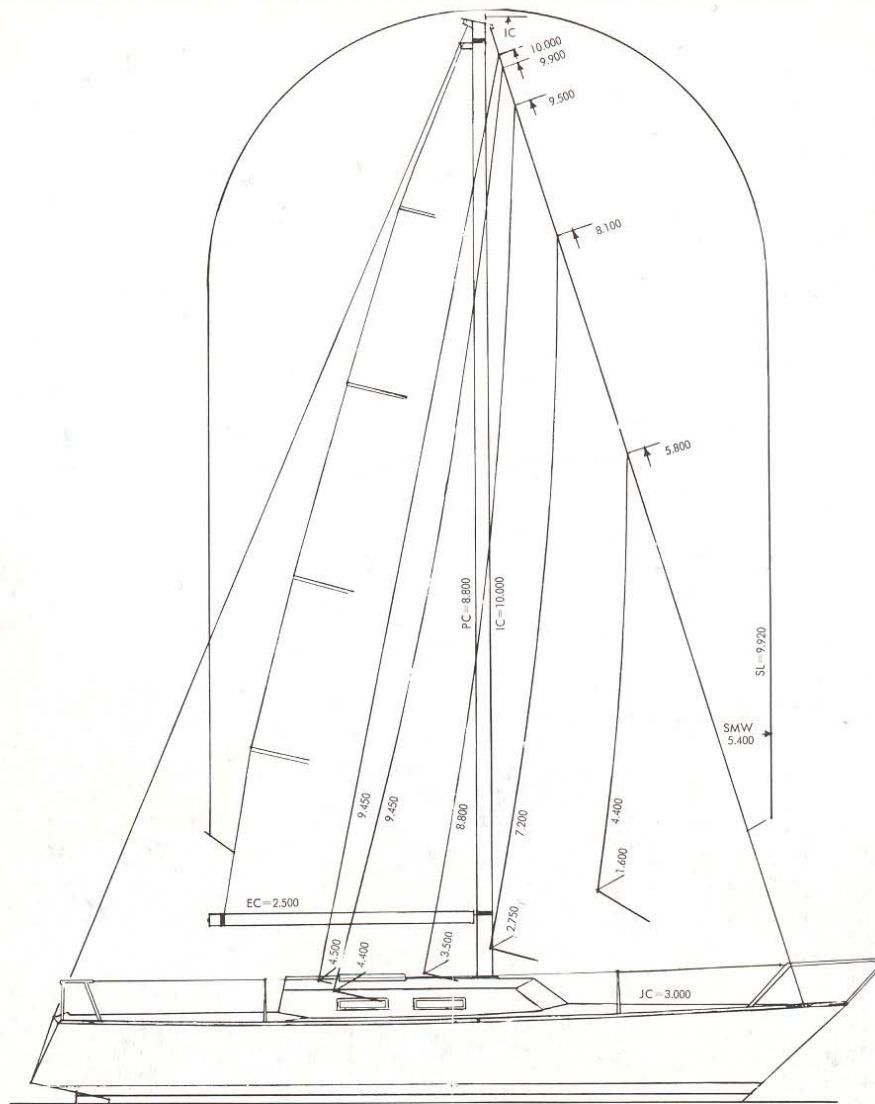
Fart -	3200 v/min	5,60 knop
Fart -	2800 v/min	5,22 knop
Ljudvärde i sittbrunn -	2800 v/min	72 dB (A)
Ljudvärde i salongen -	2800 v/min	78 dB (A)
Bränsleförbrukning -	2800 v/min	1,40 lit/tim
Bränsleförbrukning/distansminut		0,27 lit/nm
Aktionsradie med full tank		c:a 90 nm

INVÄNDIGA MÅTT:

Ståhöjd under nedgångslucka	1,63 met.
Ståhöjd i toalettrum	1,43 met.
Kojer i förpiken	2 x 1,95 met.
Koj i salong om babord	1,68 met.
Stickkojer	2 x 1,95 met.

Konstruktör: Peter Norlin

Accent





Shipman 28 **DATA:**

Längd överallt	8,80 met.
Längd i vattenlinjen	6,40 met.
Bredd	2,60 met.
Djupgående	1,55 met.
Deplacement	2800 kg.
Kölvikt	1210 kg.

SEGELYTOR:

Storsegel	15,3 kvm
Genua 1	26,5 kvm
Genua 2	23,5 kvm
Genua 3	20,4 kvm
Genua 4	12,3 kvm
Spinnaker (allround)	12,3 kvm
Mastlängd (IC)	10,70 met.
Bomlängd (EC)	3,10 met.
Spinnakerbom längd	3,30 met.
Segelfri höjd	12,00 met.

RIGGDIMENSIONER:

Förstag	6 mm.
Akterstag	6 mm.
Toppvant	6 mm.
Inre förstag	5 mm.
Undervant	5 mm.

Motor (Standard)	Yanmar diesel, 8 hk.
Batteri	12 volt, 70 Amp.tim.
Bränsletank, volym	25 liter
Färskvattentank, volym	55 liter

PRESTANDA YANMAR 8 HK (Fast propeller):

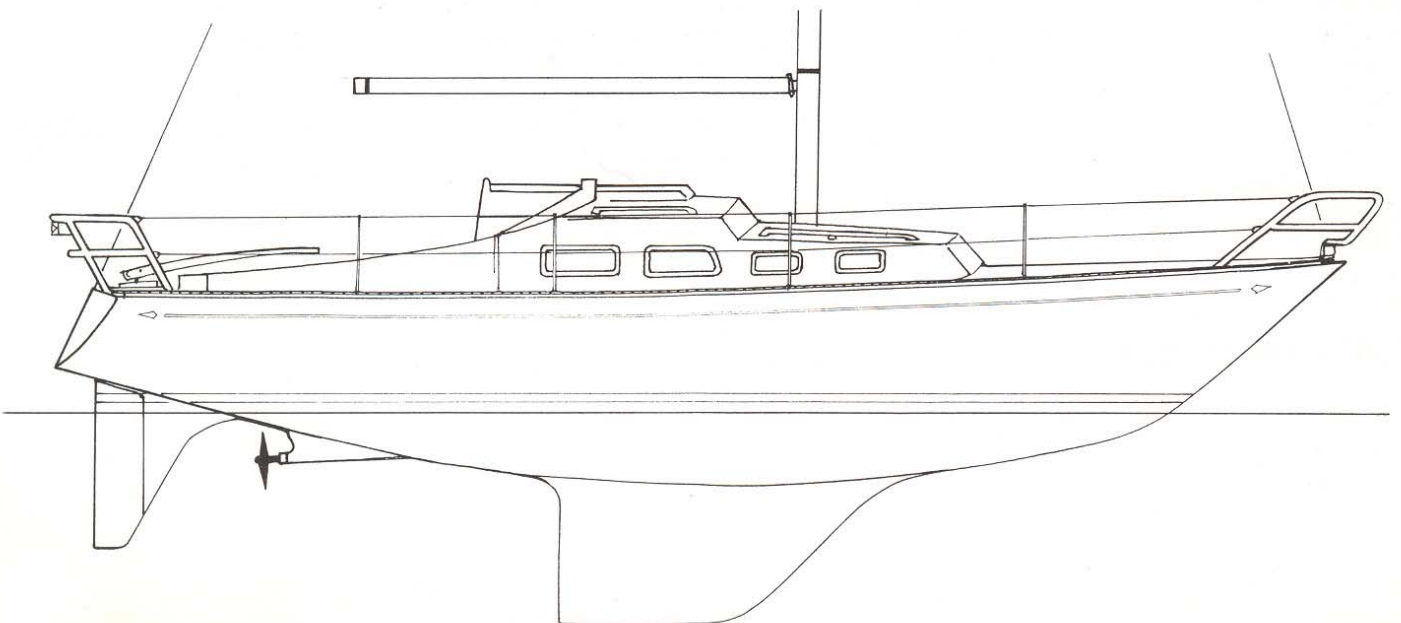
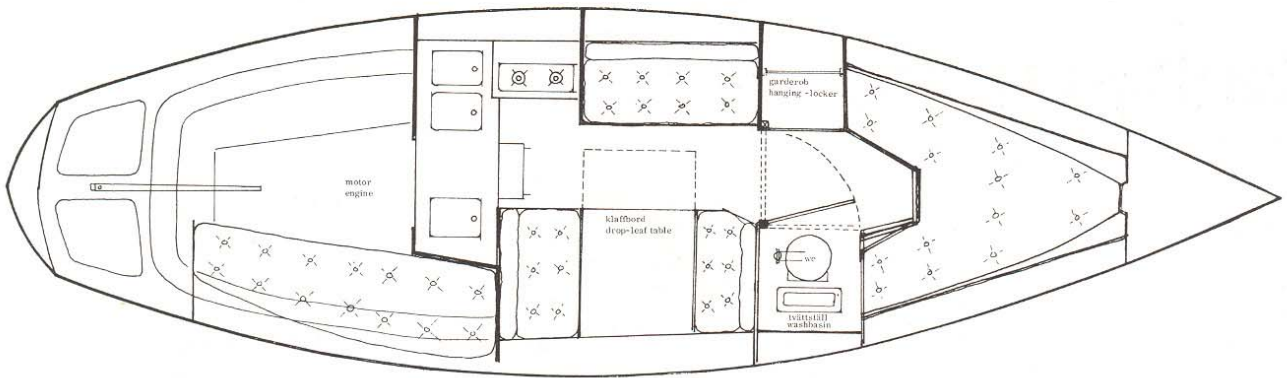
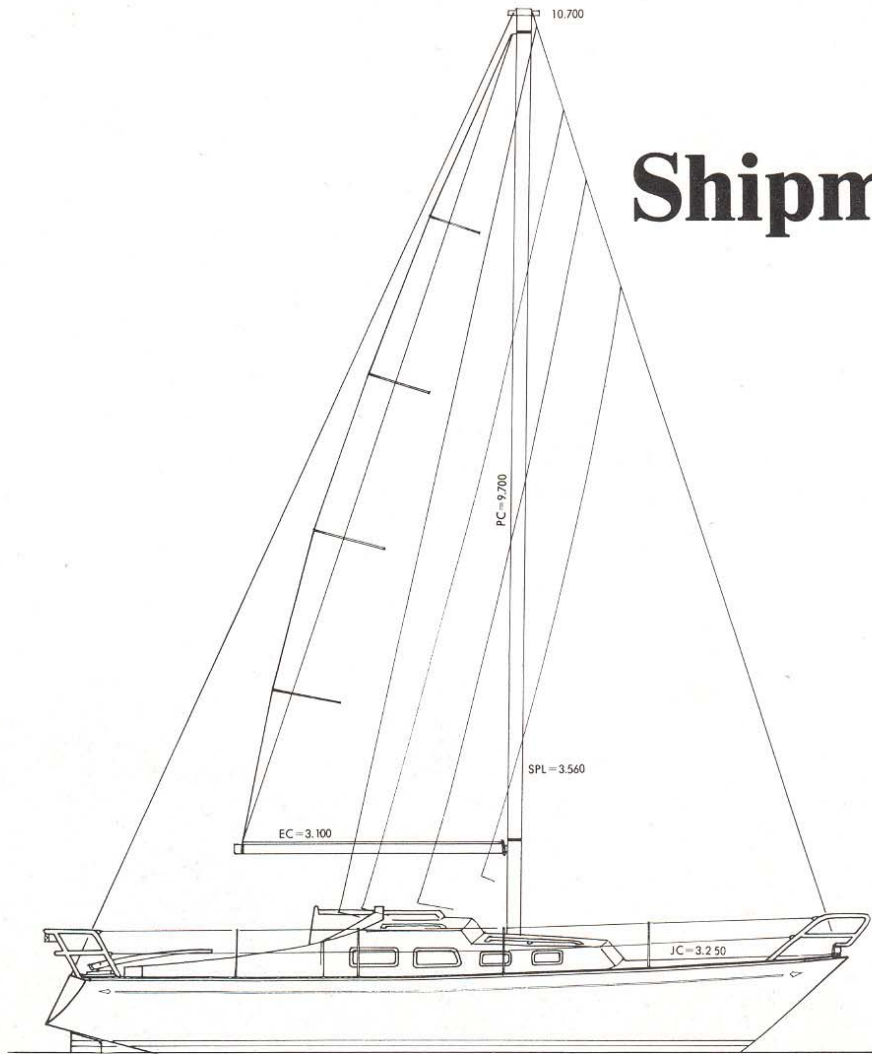
Fart -	3200 v/min	6,06 knop
Fart -	2800 v/min	5,74 knop
Ljudvärde i sittbrunn -		74 dB (A)
Ljudvärde i salong -		80 dB (A)
Bränsleförbrukning -	2800 v/min	1,40 lit/tim
Bränsleförbrukning/dist.min.		0,24 lit/nm
Aktionsradie med full tank		c:a 100 nm.

INVÄNDIGA MÅTT:

Ståhöjd under nedgångslucka	1,75 met.
Ståhöjd i toaletterum	1,55 met.
Kojer i förpiken	2 x 1,90 met.
Koj i salon om babord	1,95 met.
Dinett	1,90 x 0,80 met.
Stickkoj	2,00 met.

Konstruktör: Olle Endelien

Shipman 28





Scampi DATA:

Längd överallt	9,07 met.
Längd i vattenlinjen	7,00 met.
Bredd	3,00 met.
Djupgående	1,65 met.
Deplacement	3300 kg.
Kölvikt	1260 kg.

SEGELYTOR:

Storsegel	14,5 kvm
Genua 1	33,0 kvm
Genua 2	26,0 kvm
Genua 3	18,5 kvm
Genua 4	12,5 kvm
Spinnaker (allround)	70,0 kvm
Mastlängd	11,40 met.
Bomlängd (EC)	3,00 met.
Spinnakerbom längd	3,60 met.
Segelfri höjd	12,70 met.

RIGGDIMENSIONER:

Förstag	7 mm.
Akterstag	6 mm.
Toppvant	6 mm.
Inre förstag	5 mm.
Undervant	5 mm.

Motor (Standard)	Yanmar diesel, 12 hk.
Batteri	12 volt, 70 Amp.tim.
Bränsletankt	25 lit.
Färskvattentank, volym	55 lit.

PRESTANDA MED YANMAR 12 HK

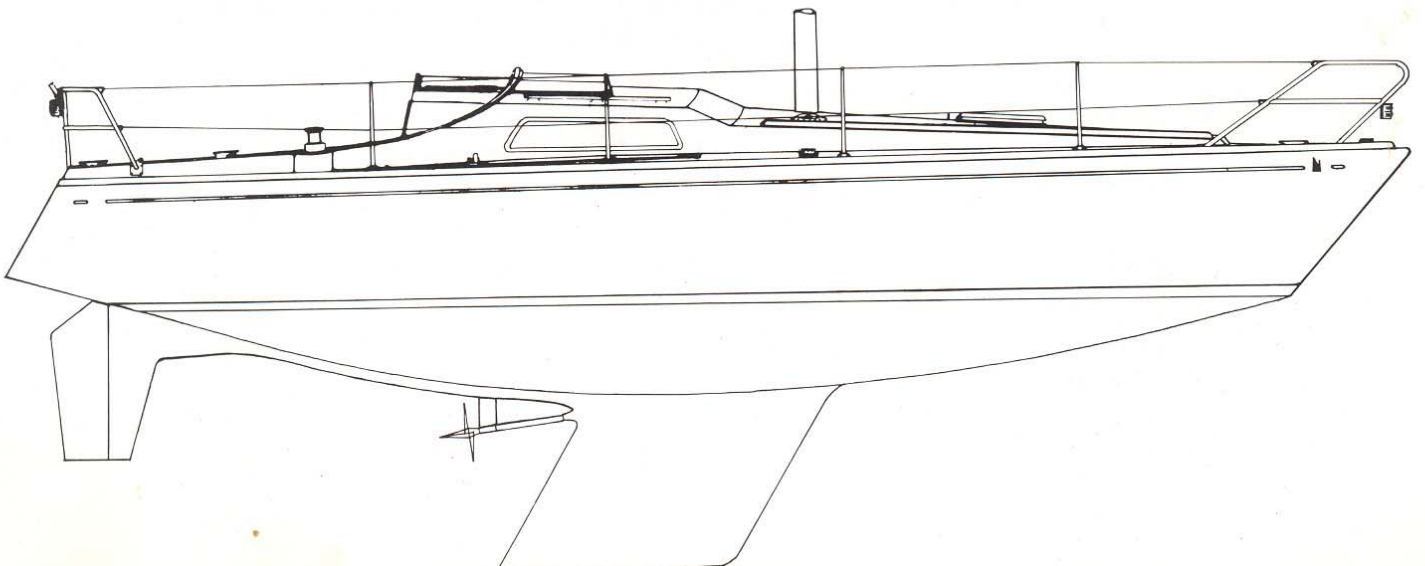
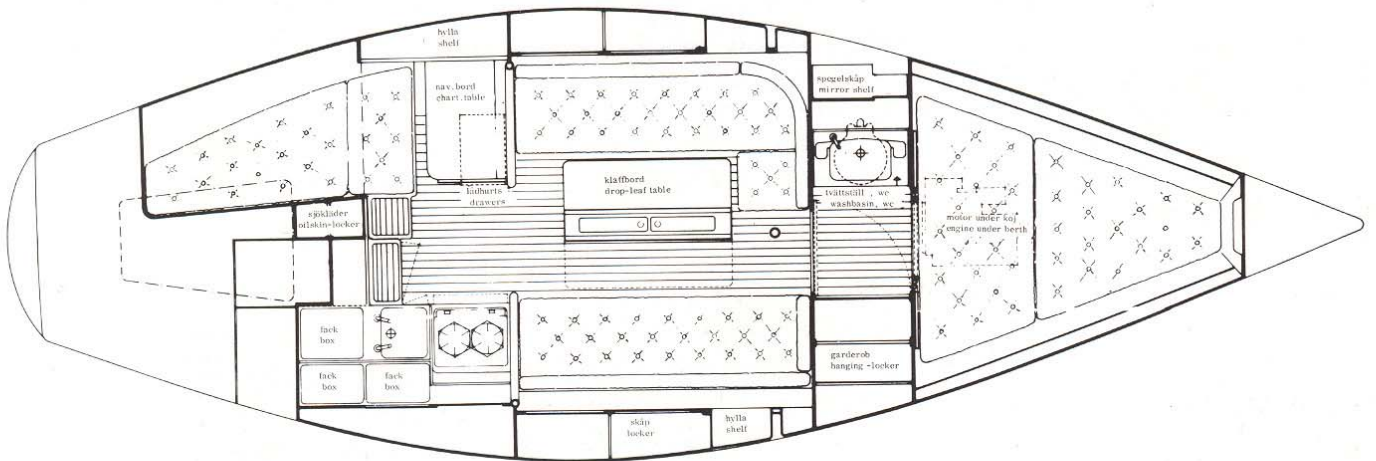
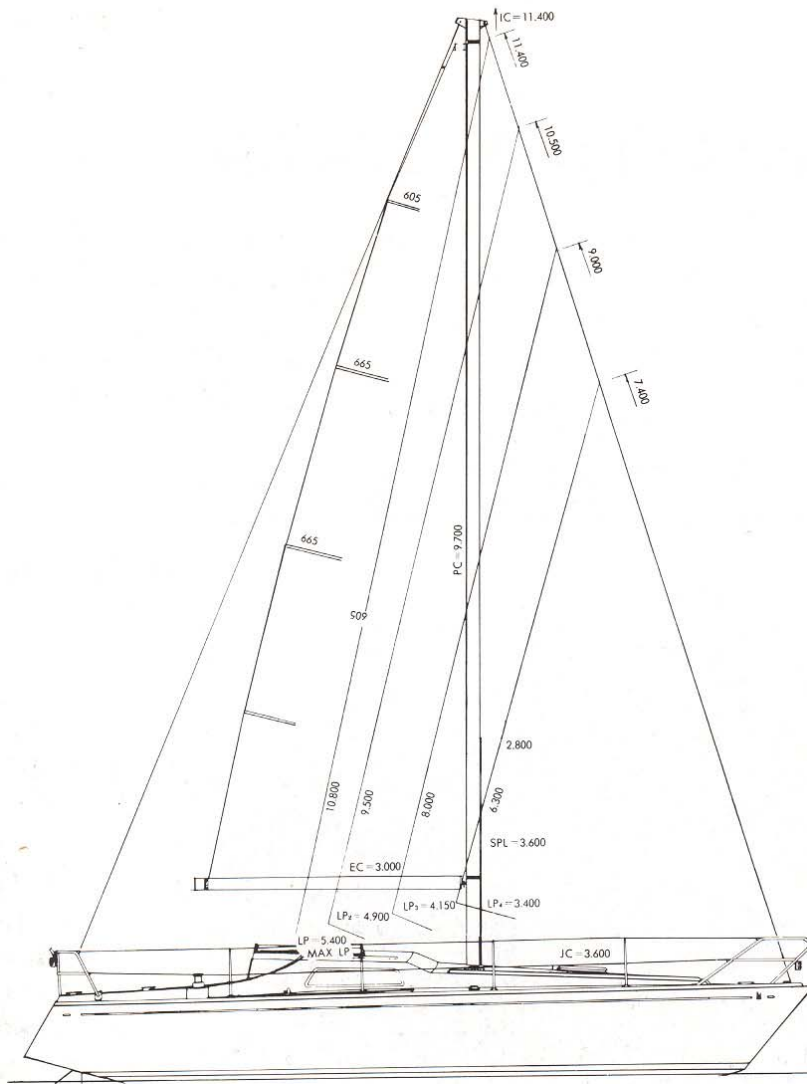
Fart -	3000 v/min	6,5 knop
Fart -	2600 v/min	5,6 knop
Ljudvärde i sittbrunn -	2600 v/min	ej mätt
Ljudvärde i salongen -	2600 v/min	ej mätt
Bränsleförbrukning -	2600 v/min	1,75 lit/tim
Bränsleförbrukning/distansmin.		0,29 liter per distansminut
Aktionsradie med full tank		ca 86 nm

INVÄNDIGA MÅTT:

Ståhöjd under nedgångslucka	1,80 met.
Ståhöjd i toaletterum	1,52 met.
Kojer i förpiken	2 x 2,05 met.
Dinett	1,95 x 0,80 met.
Koj i salong om styrbord	1,92 met.
Stickkoj	1,88 met.

Konstruktör: Peter Norlin

Scampi



Så här sköter Du Din båt!

Ingen båt är helt underhållsfri, vare sig den nu är byggd i ädelträ, stål eller glasfiberarmerad plast. Och det växer lika mycket sjögräs och snäckor på en obehandlad plastbotten som på en träbåt. Solljus, väder och vind samt slitage är andra faktorer, som gör att båten åldras om den inte vårdas ordentligt. Men allt går givetvis att förebygga — med rätt skötsel.

Vårutrustning:



Glasfiberprimer (betningsmedel), tvåkomponents grundfärg, bottenfärg, påstrykare, vattenslippapper, båtpolish och polerpasta.

Undervattens-
kroppen slipas försiktigt med vattenslippapper så att alla ojämnheter försvinner och så att bottenfärgen får ett gott fäste. Slipa inte för hårt, så att man går igenom det tunna gelcoatlager som skyddar glasfibern. Undvik att använda torrslippapper när man slipar ytor som är målade med giftfärger.

Efter slipningen lägger man på ett lager med tvåkomponents grundfärg, som efter torkningen slipas försiktigt så att den slutliga bottenfärgen får ett bättre fäste.

Denna grundfärg behöver endast läggas på när båten är ny (eller efter första året om man nu lägger sin båt i sjön utan behandling första året) och den skall således inte avlägsnas när båten tas upp på hösten. Det är enbart om man fått skador eller viss färg lossnat som man behöver lägga på ny grundfärg. Därför är det alltså mycket viktigt att man får fram en god anläggningssyta på undervattenskroppen, innan den grundfärg strykes på för första gången.

Kölen hos samtliga båtar är en utanpåliggande järnköl som rostar när den kommer i beröring med vatten. Den måste därför grundmålas och till detta använder man en speciell rostskyddande primer.

Sedan undervattenskroppen och kölen har grundmålats, är det dags för den beväxningsförhindrande färgen, som strykes relativt tunt och här finns speciella påstrykare, som är betydligt bättre och snabbare att jobba med än vanliga penslar.

Färgåtgång för två strykningar är:

Accent	ca 2,0 liter
Shipman 28	ca 2,5 liter
Scampi 30	ca 3,0 liter



Anm. Ytan gäller såväl köl som undervattens kropp.

Friborden, däck och överbyggnaden tvättas rena med ljummet vatten och vanligt diskmedel. Undvik att använda starka rengöringsmedel med t ex ammoniak till dessa ytor, som då lätt kan få frätskador. Detta gäller speciellt däck.

Efter rengöring polerar man friborden och överbyggnadens sidor med polish eller flytande vax. Undvik att använda de hårda vaxerna när båten är ny, eftersom detta ruggar upp ytan betydligt mera än t ex vanlig polish. Men om den vanliga polisen inte räcker till för att få upp önskad glans eller för att få bort smuts och fläckar på skrovet, får man prova med vax eller kanske till och med Autosol, som är en kraftigare slipmassa (finns på bränslestationer). Men denna massa måste användas med försiktighet, så att man inte slipar sönder det tunna gelcoatlagret.

Om man använder vax måste den vara silikonfri, därför duger inte det stora flertalet bilvaxer. Gnuggar man in silikon på friborden kommer det nämligen att bli mycket svårt att måla båten, om detta nu skulle bli nödvändigt i framtiden.

Däcket och överbyggnadens ovansida får naturligtvis inte poleras eller vaxas, då missar man halkfriheten. Dessutom kan däck gulna av polermedel och vax.

Motorn görs i ordning enligt de föreskrifter, som lämnas av generalagenten. Instruktionsbok finns i slutet av denna handbok, i en speciell ficka.

Mast, bom och rigg kräver också sin vårutrustning. Masten och bommen bör strykas med lanolin eller parafinolja, för att behålla sin ytfinish.

Smörj in segellikrännan med parafin i fast form, så även med alla andra glidytor som t ex bom- och spinnakertravare.

Titta runt de elektriska anslutningarna och fetta in alla ställen, där korrosion kan tänkas uppstå, t ex vid lanternor och däckskontakter. Kontrollera att samtliga lampor i masten fungerar.

Smörj samtliga vantskruvar med t ex propellerfett eller lanolin, om nu inte detta gjorts vid höstöversynen.

Smörj även i skivhusen både i mastens topp och i dess underdel, så att trissorna till fallen går lätt.

Inredningen på Accent är behandlad med teakolja. Vill man förbättra finisken på våren, tag då en linneduk och stryk på ett tunnt lager teakolja.

Elsystemet och då främst batteriet, säkringarna samt lamporna i lanternor bör kontrolleras på våren.

Batteriet bör vara toppladdat innan det sättes in i båten och dessutom fyllt med destillerat vatten. Stryk lite polfett runt de båda polerna, innan kabelskorna fästes, så minskar risken för korrosion.

Kontrollera att samtliga säkringar är hela, så även glödlamporna till lanternorna. (Topplanteran **innan** masten reses). Spruta på lite antikorrosionsmedel runt alla kontaktytor inne i lanternan samt vid säkringarna. Kontrollera att det finns lanternor och säkringar i reserv ombord.

Tankarna består av en rostfri eller aluminium tank till bränsle samt en gummi eller plasttank till färskvattnet. I bränsletanken kan det bildas en hel del kondensvatten under vinterhalvåret, om nu inte tanken varit helt fylld.

Dieselmotorer är speciellt känsliga för vatten i bränslesystemet. Varje gång man tankar bör man således fylla upp tanken helt, speciellt under vår och höst.

Vattnet i färskvattentanken kan ge en viss smak när tanken är ny, men det går att få bort om man häller i lite ättiksyra (ett par deciliter) och sedan fyller på med färskvatten. Låt sedan blandningen stå någon vecka, töm tanken och skölj igenom den en extra gång med vanligt vatten.

Gasolanläggningen kräver en extra noggrann kontroll innan den bör tas i bruk. Titta på samtliga gummislangar, så att det inte finns sprickor. Speciellt där de går genom skott o.dyl. Här kan det nämligen finnas nötnings-skador. En god regel är att man byter samtliga gummislangar som leder gasol vartannat år. Kontrollera även kopparrören hela vägen samt alla kopplingar. Med läckspray kan kopplingarna kontrolleras när huvudkranen är öppen. Spruta över kopplingen. Om det bubblar finns här ett läckage.

Kontrollera även alla tändsäkringarna i spisen (och värmekaminen om sådan finnes) genom att tända samtliga brännare. Stäng en brännare i taget och lyssna om det kommer en liten knäpp ca 10 sekunder efter det att lågan slocknat. Om så sker, är allt i sin ordning.

På de båtar som utrustas med värmekamin sätter vi även in en gasläckage-testare i anslutning till gasolflaskan. Denna ersätter delvis läcksprayen och här trycker man ner en knapp för att kontrollera om systemet är tätt. Om det bubblar i synglasen när man trycker ner knappen, då finns en läcka någonstans och denna kan sedan lokaliseras med t ex läckspray (eller såp-vatten).

Vinterförvaring:

Undervattenskroppen borstas ren från alger, snäckor eller annan beväxtning så snart båten kommit upp ur vattnet. Använd rikligt med vatten så att man sköljer bort så mycket som möjligt, även den gamla bottenfärgen om det går. Väntar man med allt detta till det börjat torka, är det nästan omöjligt att tvätta bort. Då får man gå på med en slipmaskin när våren kommer.

Om nu båten är grundbehandlad under den beväxtningsförhindrande färgen, skall denna grundbehandling inte borstas bort.

Kölen slipas däremot helt ren redan på hösten och rostskyddsbehandlas ordentligt. Härigenom slipper man en massa onödigt arbete vid vårutrustningen med rostangrepp m m.

Friborden, däck och **överbyggnaden** behandlas på samma sätt som beskrivits under "vårutrustning". Detta för att få en skyddande yta mot väder och vind under vinterhalvåret. Annars kanske smutsränder m m missfärgar gelcoatlagret, smuts som kan vara svår att polera bort när våren kommer.

Eventuella gelcoat-skador bör öppnas på hösten för torkning och sedan lagas på våren.

Motorn konserveras efter de föreskrifter som lämnas av generalagenten. En del av denna konservering samt byte av olja i vevhuset gör man lämpligast innan båten har tagits upp ur sjön. Handboken över motorn finns i speciell ficka längst bak i denna handbok. Konserveringen beskrivs i slutet av motorhandboken.

Glöm inte att tömma motorn på vatten sedan båten tagits upp.

Mast och bom plockas rena på alla vant och stag samt alla utvändiga fall. Märk dem så att man enkelt hittar dem när det är dags för riggning på våren. Kontrollera att det inte finns några brott på vant och stag.

Kontrollera samtliga invändiga fall genom att fästa "pilottampar" i ändarna och dra ut fallen. Om något onormalt slitage upptäcks, så måste detta analyseras och åtgärdas.

Tvätta mast och bom ordentligt innan de läggs undan för vintern, så att man får bort alla frätande saltkristaller. Detta gäller speciellt nere vid mastfoten, som är mest utsatt för överspolning. Spola noggrant med färskvatten och även inuti om man kommer åt. Skölj därefter hela masten ordentligt, så att inga rester från starka tvättmedel ligger kvar.

Sedan måste mast och bom torka ordentligt innan de läggs undan för vintern. Undvik tättslutande plastemballage, som gärna binder fukten, om nu inte masten skulle vara helt torr. Vill man vara extra noggrann kan man smörja in mast och bom med lanolin eller parafinolja, även på hösten.

Smörj in vantskruvar och samtliga falltrissor vid mastfoten och i toppen på masten.

Inredningen måste rengöras ordentligt på hösten, så att inte smuts m m ligger och möglar under vinterhalvåret. Tvätta ur omsorgsfullt med vanligt diskmedel och ljummet vatten.

Kölsvinet och spillträget under motorn bör göras rena med Lensitol (Shell) eller annat avfettningsmedel. Skrubba ordentligt med avfettningsmedlet och skölj noggrant efter ca 10 minuter med ljummet vatten.

Plocka hem alla dynor, mattor och gardiner och förvara dem där det inte är fuktigt.

Töm toaletten på sitt vatten och kontrollera att packningarna är felfria.

Fyll bränsletanken full med dieselolja, så bildas inget kondensvatten.

Töm färskvattentanken helt och även samtliga slangar som leder färskvatten till toalett och pentry. Om inte slangarna är helt tömda bildas det kalk av vattenresterna. Ta ur färskvattentanken på hösten, och gör den ordentligt ren invändigt. Förvara den gärna hemma.

Se till att det finns tillräckligt med glykol i värmesystemet, om båten är utrustad med värmekamin.

Gasolflaskan plockas ur båten.

Tillbehör såsom navigationsutrustning, PR-radio, nödraketer och allt annat som kan ta skada av fukt, bör tas hem och förvaras torrt. Kontrollera tillverkningsdatum på nödraketerna, som har en begränsad hållbarhetstid.

Plocka ur eldsläckarna och lämna in dem för kontroll hos närmaste båttillbehörsaffär.

Tvätta allt tågvirke i sötvatten.



Segel och snörtvätt.

Ta hem alla segel och tvätta dem i ljummet vatten om de är smutsiga. Eventuella fetfläckar kan man ta bort med Tri. När seglen torkat ordentligt, rullar eller viker man ihop dem noggrant. Om det finns skador, eller man behöver göra ändringar, så lämna in seglen till en segelmakare redan på hösten. På våren är det oftast försent, då har ingen segelmakare tid p.g.a. nyleveranser.

Batteriet plockas ur båten, laddas upp och förvaras torrt under vintern. Lämna in det en eller ett par gånger under vintern för underhållsladdning, så förlänger man livslängden en hel del.

Delar i elsystemet som är känsliga för korrosion bör sprutas med anti-korrosionsmedel på hösten. T ex runt säkringarna, innerbelysningen, lanternorna, strömbrytarna och eventuella instrument, som man lämnar kvar i båten.

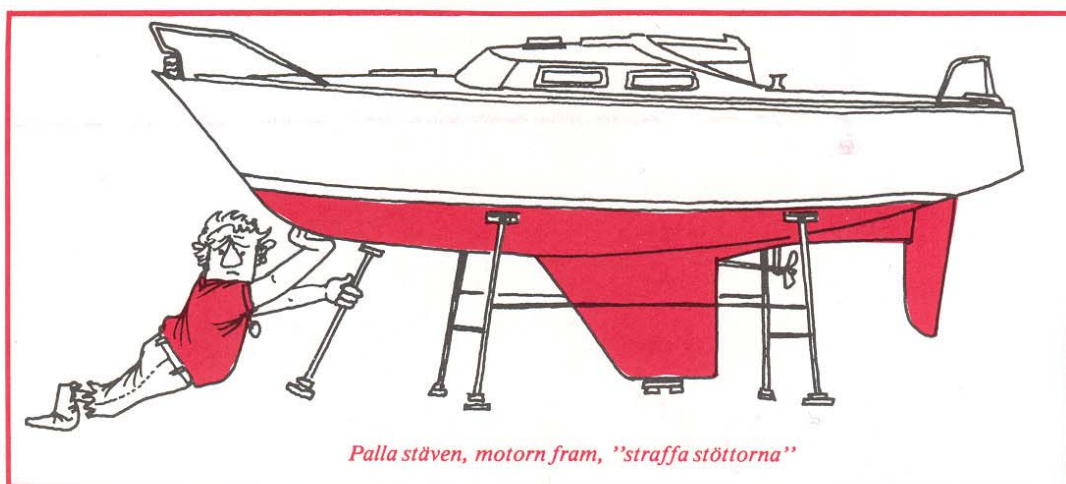
Packboxen, som ligger runt propelleraxeln där denna går ut genom skrovet, måste tömmas på eventuellt vatten och fyllas med nytt fett (SAE 90 vattenfast TE-olja). Lossa på slangklämmorna runt packboxen, så att vattnet kan rinna ut och dra till ordentligt efter fyllningen med nytt fett. Kolla på våren att packboxen fortfarande är full med fett, annars finns det en läcka här.

Sist men icke minst, torka ur båten ordentligt så att det inte ligger kvar en massa vatten under durkar eller på andra ställen.

Uppallningen av båten är mycket viktig, speciellt om man står uppställd på en plats som är utsatt för kraftiga vindar eller där marken kan sjunka. Säkrast står båten i en vagga och sådana finns till samtliga Shipmanbåtar.

Om man i stället för vagga använder s k skruvstöttor eller annat, så tänk på att dessa måste sammanbindas på något sätt. Då förhindrar man att någon av stöttorna kan rasa omkull när marken sjunker undan vid tjällossningen.

När det gäller uppallningen av Accent och Scampi 30, så måste man även **stötta upp under fören**, eftersom tyngdpunkten på dessa båtar ligger framför kölen (p g a motormontaget).



Palla stäven, motorn fram, "straffa stöttorna"

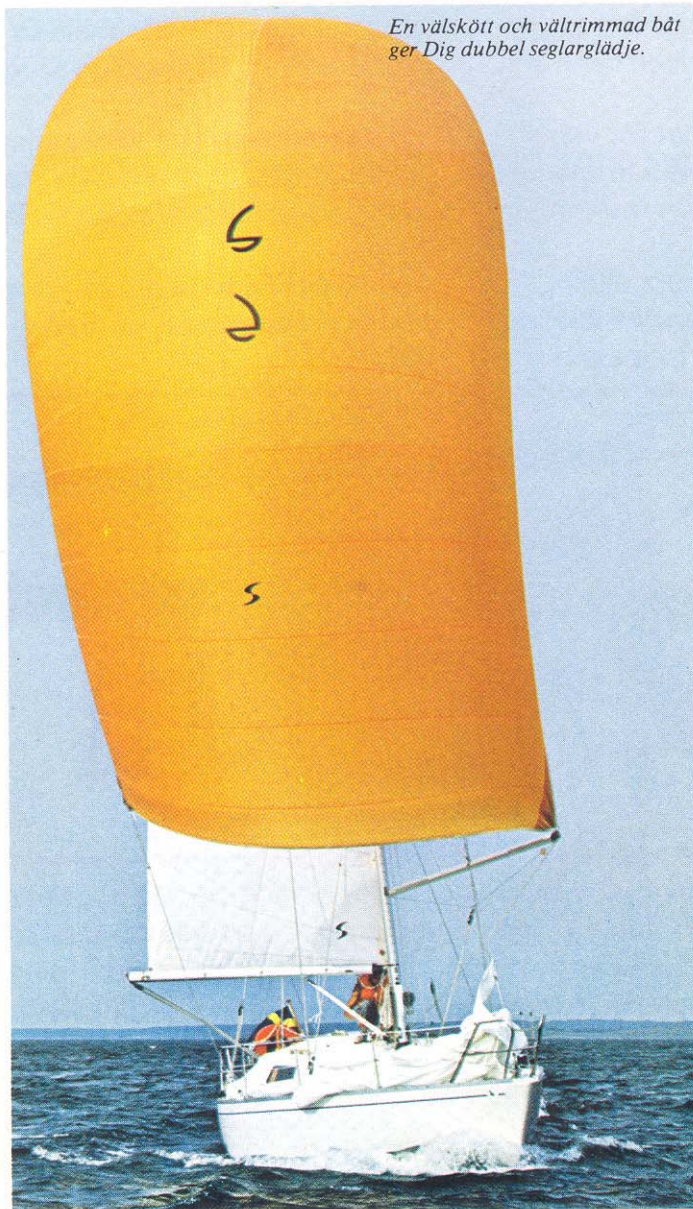
Vintertäckningen bör man inte snåla in på, trots att glasfiberbåtarna klarar att ligga snötäckta. Men gelcoatlagret kan missfärgas och mattas av väder och vind, såvida man inte fullständigt "konserverat" sin båt med vax eller dylikt. Dessutom har man en massa beslag, vinschar och kanske instrument som far illa om de inte skyddas under vinterhalvåret.

En röställning för båttäckning kan antingen se ut som ett hus, om man nu behöver arbeta på däck under vinterhalvåret eller har andra stora ombyggnadsarbeten. Tänk då på att ställningen "svajar" något vid kraftiga vindar, så dess bredd bör vara minst 0,5 meter bredare än båtens största bredd.

Enklare och billigare är en A-ställning med markstöttor i stäven och aktern samt däckstöttor mellan dessa.

Ett tredje alternativ är en däckställning, där samtliga ben står uppe på däck. Om man väljer de två sistnämnda båtställningarna, måste man se till att presenningen inte kommer att ligga an mot skrovet midskepps. Då repas gelcoatlagret lätt upp när vinden tar tag i presenningen. Det räcker inte med att sträcka upp presenningen, utan man måste lägga några bitar skumplast eller någon annan matta närmast skrovsidan.

Täck inte båten helt längs sidorna i nederkant. Då missar man den viktiga luftväxlingen, som torkar ur efter regniga dagar eller snösmältningen.



En välskött och vältrimmad båt ger Dig dubbel seglarglädje.