

Neddragning av fall och andra tampar till sittbrunnen är ett relativt omfattande jobb, som tar åtskilliga arbetstimmar i anspråk. Och som kostar en hel del i material. Men jag tycker att resultatet givit seglingen ytterligare en dimension, och det är väl värt att satsa på. Arbetet tog mig ungefär en vecka, med mycket funderande och många resor fram och tillbaka mellan båten och tillbehörsaffärer. Materialförteckningen med ungefärliga priser (1991) visar att kostnaden stannade vid 4000 kr. Mitt montage avser **A-Vigg** med fallen inuti masten. Det torde dock kunna tjäna som underlag även för **K-Vigg** och för **A-Vigg** med utanpåliggande fall. Se även grundtipset 2:13 (79-01-20) och 2:13a (84-04-01). Att jag inte valde det sistnämndas lösning med brytblocken i mastfoten beror på att jag i så fall hade fått för tvär avlänkning av fallen, med nötning mellan fall och mastfot som följd.

Vilka tampar man väljer att dra ned må vara en individuell fråga, beroende på vilken utrustning man har och vilken typ av segling man värdesätter mest. Bild 1 visar översiktligt mitt montage, även om en del detaljer knappast kan urskiljas där. På styrbordssidan har jag, från relingen räknat kick, storfall och spinnakerfall. Bild 3 visar detta från sittbrunnen. På babordssidan ligger, likaså från relingen räknat, spinnakerlift, nedhal och fockfall. Hur tamparna är dragna genom de däcksmonterade brytblocken framgår av bild 8.

Innan man griper sig verket an bör man vara tämligen säker på hur man vill ha arrangemanget, eftersom det blir svårare att göra ändringar i efterhand. Och gelcoatspackling efter ångrade håltagningar vill man ju helst undvika. En av de besvärligare momenten är att borra genomföringarna i valken som sprayhoodskenan är fäst vid (**A-Viggen**). Dessa håls placering och inbördes avstånd styr mycket av det fortsatta arbetet och bör ägnas särskild uppmärksamhet. Jag rekommenderar verkligen att planera för åtta genomföringar, även om alla inte utnyttjas från början.



Bild 1. Översiktligt av montage

Aptiten växer snabbt och de däcksmonterade brytblocken kombineras lämpligen för fyra eller åtta tampar, och fyra är definitivt i snålaste laget.

Det första man gör är att välja vilka brytblock för däcksmontage man vill ha och markera hur de kommer att bli placerade. Tänk särskilt på följande:

- ✦ Att det måste gå att ordna lämpliga brytpunkter mellan masten och däcksblocken.
- ✦ Att nötning mellan tamp och rufftak, mellan tamparna inbördes samt i valkgenomföringen måste undvikas.
- ✦ Att fallen som blir tyngst belastade och är dyrast att ersätta, bör dras så att de får ur nötningssynpunkt absolut gynnsammaste väg till vinscharna.

När man bestämt sig för vilken tamp som skall gå genom respektive brytskiva, och vilken vakgenomföring tampen lämpligen skall gå genom, monterar man däcksblocken. Däcket består av två skikt med "kexchoklad" emellan. Jag övervägde länge monteringsmetod och fastnade för genomgående skruv med bricka och mutter på däckets undersida. Ingen distanshylsa, eftersom dennas längd måste vara exakt rätt om inte hylsan ska göra mer skada än nytta. Hålen borrades med största möjliga precision för att undvika glapp redan från början. Hela kontaktytan tätades med *silikon*, även om *Thioflex* sägs vara bättre.

Därefter drar man en tamp från en brytskiva i taget och markerar på "valken" läge och riktning för de hål som ska borrar. Tänk på att vinschar och avlastare/råttor ska få plats och att tampen kommer på rätt höjd i förhållande till dessa. Jag skodde hålen med 15x1,5 mm aluminiumrör. Så grov borr klarade inte min maskin, utan jag borrade med en 10 mm extra lång borr och filade resten. Det var arbetsamt - men nästan en nödvändig metod. Det var nämligen svårt att få borren att styra rätt, så det behövdes viss justeringsmån efteråt.

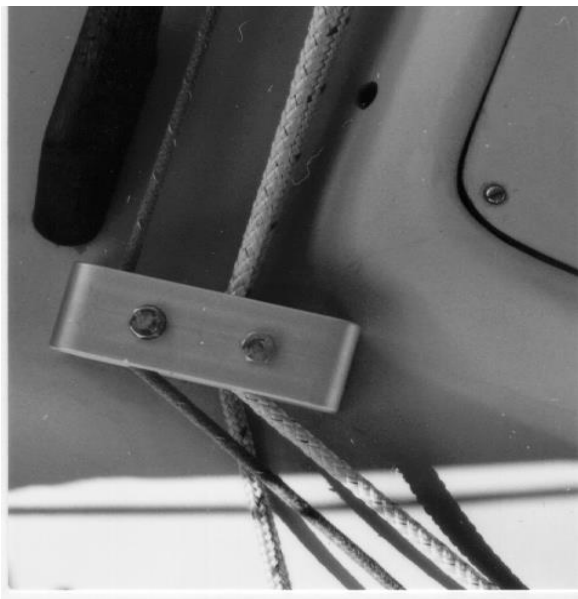


Bild 2. Däcksmonterat brytblock

Jag försökte därvid rikta in varje rör mot "sin" brytskiva. Det lyckade över förväntan men resulterade i att genomföringarna inte sitter i så snörrät rad som vore elegantast. Rören kapades, pressades in samt limmades fast med *araldit*. Kanterna rundades ordentligt.

Nästa moment var att montera vinschar och avlastare, bild 3. Uppriktning gjordes med respektive tamp och detaljernas läge märktes ut. Även här borrades för genomgående skruv med bricka och mutter. På däckets undersida rakt under vinscharna lade jag dessutom en 1 mm rostfri plåt för att fördela krafterna bättre. Se bild 7. Det märks ändå en liten tendens till att materialet mellan plastskikten ger efter, så det gäller att dra muttrarna med viss känsla. Hellre lite för löst från början, var mitt måtto. Håller man sedan materielen under uppsikt kan man upptäcka i tid om någon efterdragning erfordras. Tätning med *silikon/Thioflex* naturligtvis.

Jag valde att inte återanvända de gamla fallen, även om det hade gått efter någon avkortning av wireändarna. "Naken" wire över däck och genom brytblock skulle inte känts trevligt. Jag satsade i stället på *Marlow* 8 mm försträckt polyester. Jag hade redan före påmastningen förberett så att även fockfallet mynnade på mastfotens aktersida, så det var bara att skarva ihop och dra i de nya fallen. Nu började det likna något, men fortfarande saknades de viktiga brytpunkterna framme på rufftakets vertikala frontyta. De borde rimligen bestå av enkelblock med svirvel och jag kom fram till att det



Bild 3. Vinsch och avlastare - "råtta" för kicken

bästa fästet för dessa, var en U-formad bygel med en stukning som gav två fästpunkter i spetsen. Se bild 4. Genomgående skruv blir inte vackert på insidan, bild 6, men då vet man i alla fall att det håller!

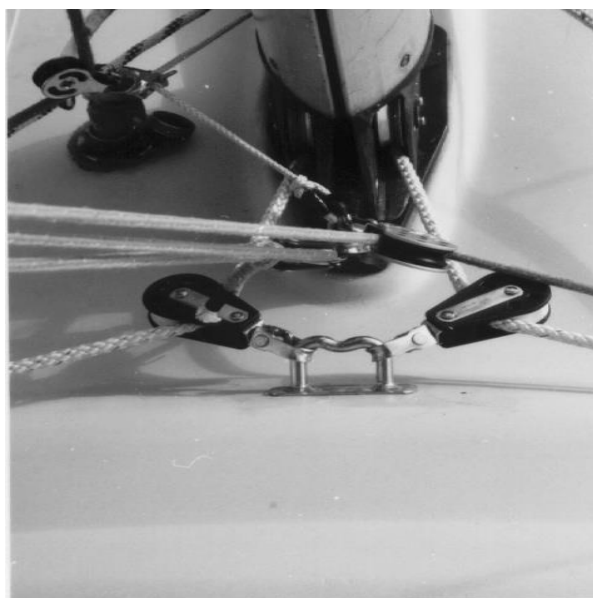


Bild 4. Fock- resp. storfallets brytblock, kicktalljan samt spinnakerliftens "fritt svävande" brytpunkt.

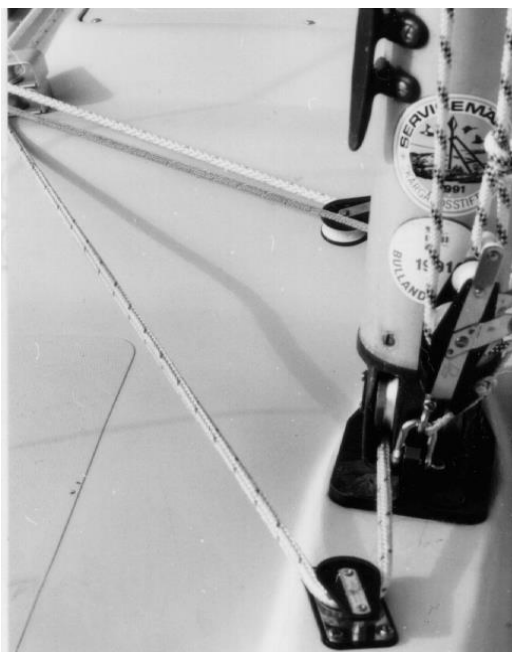


Bild 5. Spinnakerfallets brytblock

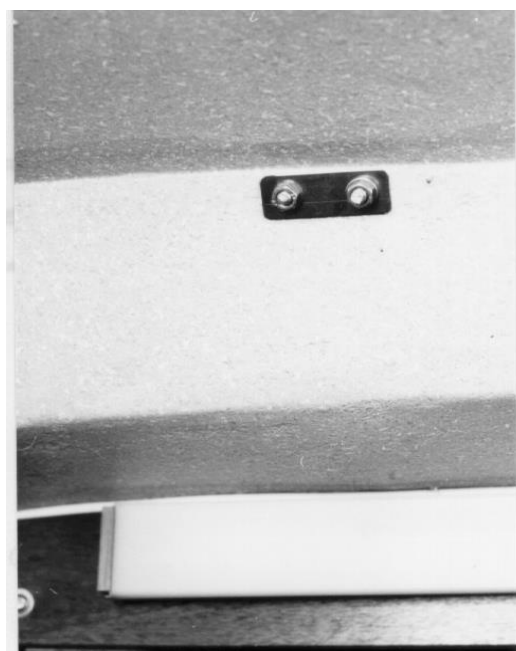


Bild 6. Beslaget för fock-resp storfallets brytpunkt sett inifrån ruffen. Inte vackert - men ändamålsenligt!

Mellan fock- respektive storfallets brytblock, bild 4, syns kicken, som är schacklad i befintligt hål i mastfoten. Ett extra block, som erfordras för avlänkningen bort till det däcksmonterade brytblocket, är schacklat i ett nyborrat hål i mastfoten. Uppe till vänster syns också spinnakerliftens brytblock, fäst i en lina mellan mastfotens främre och bakre schackelfästhål, bara för att undvika ytterligare ett däcksmonterat brytblock.

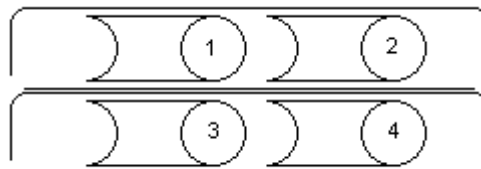
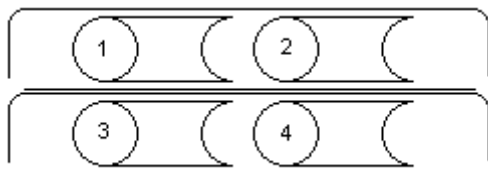
Spinnakerfallet krävde ett däcksmonterat brytblock på den upphöjda "limpan" för om mastfoten, bild 5. Här använde jag endast plåtskruv men petade i *Araldit* i hålen först. På samma bild syns också hur

spinnakernedhalet är fäst i mastfotens befintliga hål med en schackel.

Därmed var det egentliga grovjobbet klart. Ett försök att snygga upp kanterna kring de inplastade aluminiumrören med gelcoat misslyckades skändligen. Dels hade gelcoaten fel kulör (för ljus), dels var den osedvanligt kladdig och vägrade låta sig spacklas ut jämnt och snyggt. Till råge på allt fäste den dåligt. Vidare kosmetiska insatser uppsköts därför till kommande säsong. En materiallista följer på nästa sida.



Bild 7. Fästen för vinsch och avlastare sedda inifrån



### Styrbord

1. Kicktalja
2. Storfal
3. Ledig
4. Spinnakerfall

### Babord

1. Fockfall
2. Spinnakerlift
3. Ledig
4. Spinnakernedhal

Bild 8. Tamparnas lägen i däcksbrytblocken (sett förifrån).

### Materielförteckning med ca-priser från 1991

4 st brytblock Nordic Yachting a` 178:-/st	712:-
4 st skruv M8 (90 räcker) jämte muttrar och brickor	124:-
1 st U-formad fästbygel för fock- och storfallets brytblock	116:-
1 st Aluminiumrör 15x1,5 mm, längd 110 cm	40:-
2 st vinschar Lewmar 6, á 406:-/st	812:-
8 st skruv M6x50 med muttrar och brickor	68:-
2 st dubbla avlastare Easylock á 600:-/st	1200:-
8 st skruv M6x50 med muttrar och brickor	68:-
1 st däcksblock för spinnakerfallet	67:-
4 st block med svirvel	256:-
Fockfall och storfal Marlow, 8 mm försträckt (~35 m)	448:-
Schacklar	<u>115:-</u>
Summa c:a	4.000 kr

Harald Akselsson, Viggen 1103