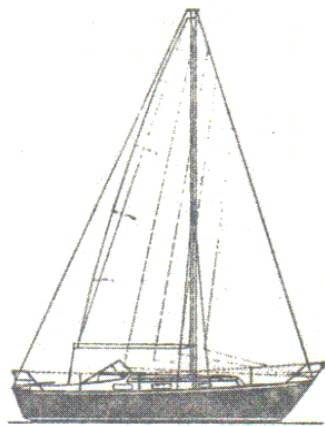


MONSUN 31



R **Hallberg Rassy**
S-440 80 Ellös, Sweden. Telephone 0304/50290

Hallberg-Rassy Varv AB

Båtägarinstruktioner

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

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

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

Ansvar för den rätta skötseln faller på köparen.

Vi önskar lycka till och många trevliga sjömil!

Datablad

Båttyp: MONSUN 31

Er båt har byggnummer:.....

Tillverkningsår:.....

Skrov färg: Gelcoatnr: Syntes 1000

Överbyggnad -"- " Norpol 332

Motor nr:.....

MONSUN 31

TEKNISK
BESKRIVNING
AUG. 1975

DIMENSIONER OCH DATA:

Konstruktör: Olle Enderlein

Längd över allt	9,36 met.
Längd i vattenlinjen	7,50 met.
Bredd	2,87 met.
Djupgående	1,40 met.
Deplacement	c:a 4,2 ton
Kölvikt	1,9 ton
Segelyta	39 m ²
Masthöjd över vattenyta	c:a 12,7 met.
Antal kojplatser	6
Fart för motor	7,2 knop

SKROV:

Glasfiberarmerad polyesterplast.
Färg: Vit.
Botten behandlad med giftfärg.
Tjocklek i fribord c:a 10 mm.
" " skrovbotten c:a 15 mm.
" " kölparti c:a 25 mm.
Bränsletank i glasfiber.
Ballastköl, gjutjärn, ingjuten och fullständigt plastskyddad.
Bärande skott inplastade från båda sidor.
Roder glasfiberplast.
Hjärtstock ϕ 35 mm. brons.
Kraftiga gjutna roderbeslag i brons.

DÄCK OCH ÖVERBYGGNAD:

Sandwichkonstruktion 25 mm. med vinylcell som distansmaterial för styrka och isolering.
Färg: Elfenben.
Skrov och däck helt förenade med överlappande glasfiberlaminat.
Brädgång utformad som en uppåtvänd avslutande del av däcks- och skrovlaminatet med överliggare i teak.
Handrelingar, överliggare på sittbrunnssargar, nedgångsluckor och durk och bänkar i sittbrunn är utförda i massiv naturrell teak.
I däcksytan är inlagt ett lättskött halkskyddande mönster.
Däcket är försett med 4 st. 1" (25 mm.) dräneringar med avlopp under vattenytan för undvikande av smutsränder på fribord.
2 st. 1 1/2" (38 mm.) självlänsavlopp från sittbrunnen.

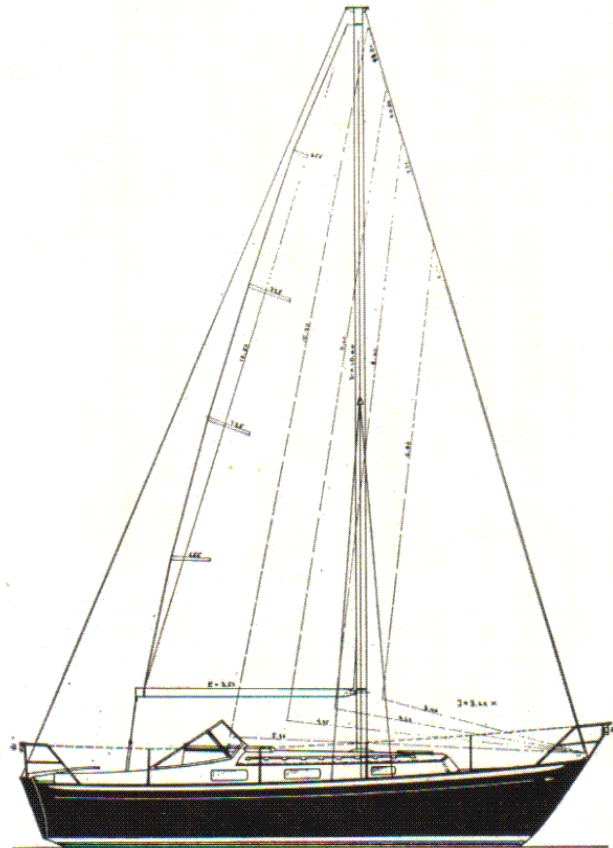
RIGG:

Mast och bom i guldloxerad lättmetall, profil 178/115 resp. 137/100.
Masten placerad i mastfot på rufftak som direkt understöttas av förstärkt skott.
Genomgående rullrev.
Kicktalja.

Invändiga fall.
2 st. fallwinschar.
Däcksbelysning på förkant mast.
Storskot med skotlås, 4-skuret.
X-skena med rulltravare på skotbalk.
Fockskot, flätad terylene.
2 st. rostfria travare med block för försegel.
Förstag, toppvant, akterstag samt dubbla undervant i 19-trådig rf. wire, ϕ 6 mm., med pressade ändstycken och 7/16" rf. vant-skrivar.
Fock- och storfall ϕ 4 mm. 133-trådig rf. wire med halända av terylene.
Rostfria röstjärn.

SEGEL:

Förstklassigt utförande i dacron eller motsvarande.
Storsegel: c:a 19 m² dukvikt 280 gr/m²
Kryssflock: c:a 18 m² dukvikt 280 gr/m²



Skala 1:100

På beställning levereras:

Genuafock c:a 31 m² dukvikt 250 gr/m²
Stormfock: c:a 12 m² dukvikt 280 gr/m²
Mellangenua: c:a 24 m² dukvikt 280 gr/m²
Spinnaker: c:a 65 m² dukvikt 52 gr/m² (nylon)
Till samtliga segel levereras segelsäckar och eventuella lattor.

UTRUSTNING:

Skotwinschar, 2 st. Lewmar 40 eller motsvarande.
Winschhandtag, 2 st. 10".
4 st. 10" förtöjningsknapar.
2 st. 8" förtöjningsknapar.
Pulpit för och akter i syrafast stål.
Mantåg med dubbla wires och 4 par rf. koniska stöttor, höjd 610 mm.
Vindrutor av härdat glas i lättmetallramar skyddar främre del av sittbrunn.

R Hallberg-Rassy

HALLBERG-RASSY VARV AB
S-440 80 ELLÖS - SWEDEN
Tel. 0304/502 90

Pris kr. inkl. moms, fritt varv Ellös.

Främre delen av sittbrunn skyddas av en sprayhood.
 6 st. fönster av härdat glas i lättmetallram,
 2 st. öppningsbara.
 Förlucka med 12 mm glas och kraftig aluminium typ Gebo el. motsvarande.
 Kompass: Sestrel Minor, Ritchie el. motsvarande.
 Fast monterad länsypump Whale Gusher 10.
 Ankare av lättvikstyp vikt 12 kg.
 1 st. ankarlina 30 met.
 4 st. förtöjningslinor 10 met.
 Båtskake, flaggstång.
 Stora internationella lanternor.
 Vattentank c:a 160 lit.
 4 st. 6" fendor.
 Sittbrunnsbord.

MOTOR:

Volvo Penta Diesel MD 2 B, 25 hk.
 Mekaniskt backslag med reduktion 1,91:1 typ MonoShift, 12 V elektrisk utrustning med 38 A växelströmgenerator. Batteri 2X 60 Ah, 12 V, med separata kretsar för motorstart och belysning etc.
 Instrument omfattar varvräknare, temp.-mätare samt optiskt och akustiskt larm.
 Propeller V, diam. 15", 3-blad, stign. 12" eller 2-blad, stign. 14".
 Propelleraxel \varnothing 25 mm, svrafast stål.
 Motor och axel omsorgsfullt uppriktad och gummupphängd. Bådden i glasfiberarm-

rad plast är utformad som spilltråg. Motorrum väl ljudisolerat för lägsa ljudnivå. Axellager, Cutless vattensmört gummlager. Vattenkyld avgasledning i gummi med Volvo specialljuddämpare.
 Inbyggd bränsletank 150 lit. med separat pump för dränring av ev. kondensvatten.

INREDNING:

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

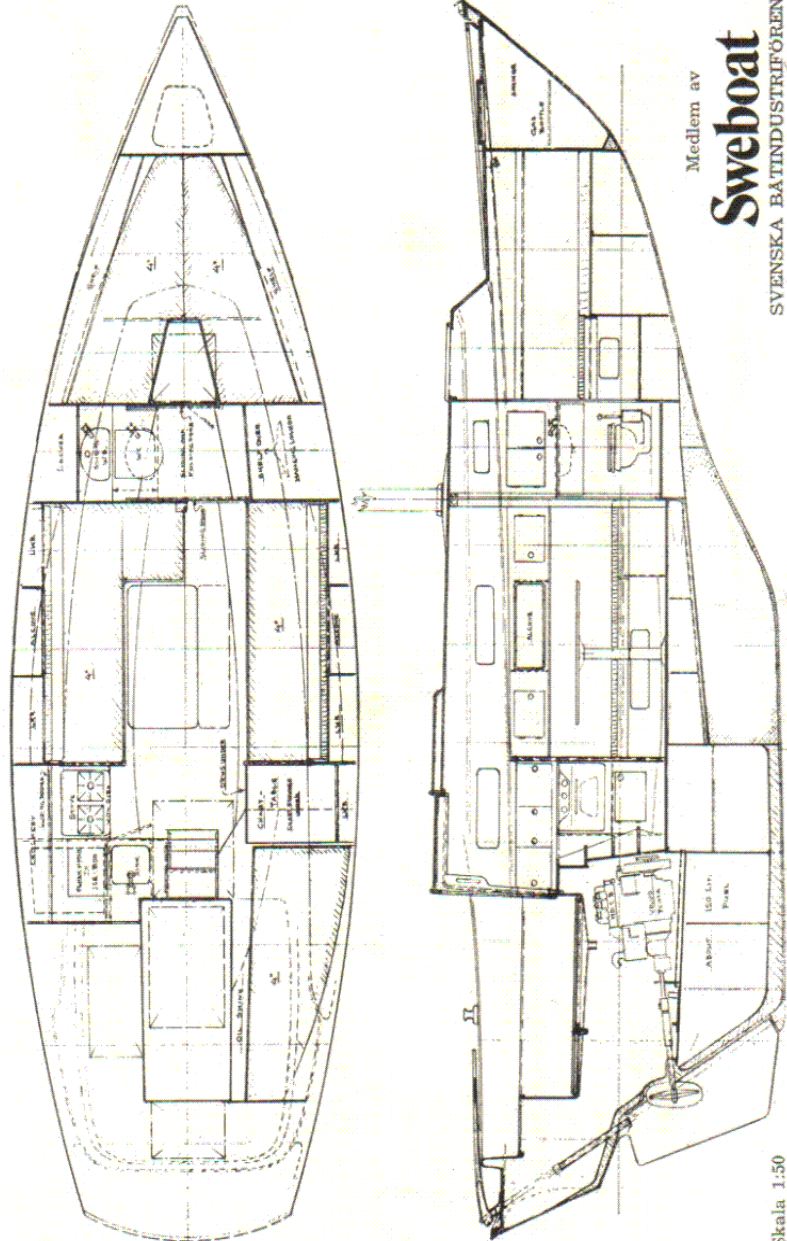
Vatten- och gastätt avskilt stuvutrymme för ankare, linor etc. samt ev. gasolflaska åtkomlig genom lucka i däck. Utrymmet är dränerat över bord.
 Försälong med två bekväma koplåtar längd 1,98 met. Fyllnadsadress mellan kojer ger kolbredd 0,80 met. i axelhöjd. Under kojer stuvutrymme. Bordläggning panelad i mahogny. Hyllor bordvarts.
 Närmast akter härom följer ett rymligt toalettrum avskilt med dörrar till angränsande utrymmen. Toalettrummet är utrustat med marintoilet med kraftig pumptyp, utdrägbart tvättställe med fotpump för färskvatten samt stor öppen garderob. Skotten är klädda med ljus vattenavvisande vinyltapet i linnestruktur. Durken är täckt med ribbrall i teak. Fri höjd 1,75 met.
 Huvudsalongen är inredd med breda soffor SB och BB, soffan om BB är utformad som vinkelsoffa. Bakom de uppsvingbara ryggstöden finnes stuvutrymme för sägaturustning. Kojlängd 2,0 met. Bordvarts över sofforna skap och bokalkov. Hög- och sänkbart bord ger möjlighet för dubbelkoj. Bordläggning över kojerna är panelad i mahogny, invändigt tak är klätt med som-vyl. Durken är utförd i glasfiberplast och täckes med heläckande matta. Dymor genomgäende i kraftig polyeter, tjocklek 10 cm. Kläddel av dymor och ryggstöd i högklassigt möbelyg. Läslampor vid alla kojer. I aktra delen av salongen är om SB inrett navigationsbord med sjökortslåda samt stekkoj och hängplats för oljeställ. Om BB är inrett ett vinkelformat pentry med rostfri diskho, färskvatten från fotpump. Två-lågt direktstående fotogenkök i balansupphängning. (Plats finnes för inmontering av alternativt gasolspis med ugn.) Skåp för porslin och kastruller. Isoterad islåda, rymd c:a 70 lit. Fri höjd i salong c:a 1,83 met. Arbetsytor i pentryt är klädda med teakmönstrat laminat.

Sittbrunnen är utförd självläsande men med låg tröskel mot inredningen. Bänkar och durk är belagda med teakribbor. Längd av sittbrunnsbänkar c:a 2,0 met. Genom luckor i bänkarna är stuvutrymme i akterskepp och BB sida åtkomliga. Skot och kompass på låg skotbalk.

EXTRA UTRUSTNING:

Värmeanläggning
 Kompressorhet till isbox.
 Instrument etc.

Skala 1:50



Medlem av

Sweboat

SVENSKA BÅTINDUSTRIFÖRENINGEN

Rätt till konstruktionsändringar förbehålles.

Skötsel av gelcoat, lagning av skador

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

1. Skötsel av plastytor i gott skick

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

Tvätt- o. lösningsmedel avlägsnas noga med spolning.

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

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

2. Lagning av ytliga repor etc.

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

3. Lagning av djupare repor och sår

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

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

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

Skötsel av trä, ut- och invändigt

Invändigt trä

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

Utvändigt trä

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

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

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

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

Mast och rigg

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

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

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

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

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

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

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

Skötsel

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

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

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

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

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

Monsun 31

Allmänna tips om segelföring, etc.

Monsun är konstruerad och byggd med betryggande säkerhetsmarginaler för segling på öppet hav. Man kan också räkna med, att båten i allmänhet tål mer än dess besättning. Detta hindrar inte, att segel bör revas i tid för bästa gång och att gott sjömanskap skall iakttagas.

Största genuan (30 m²) användes på bidevind upp till cirka 10 m/sekund och på öppnare vindar något mer. Skotet ledes alltid utanför mantåg och vant.

Standard kryssfock (18 m²) kan föras i kombination med orevat storsegel på bidevind upp till cirka 12 m/sekund. Genom Monsuns goda balans även vid krängning behöver normalt inte revning av storseglet ske för att lätta på rodertrycket. Skotet kan valfritt ledas utanför vant och mantåg eller mellan toppvant och undervant och innanför mantåg.

Stormfock (cirka 12 m²) i kombination med revat storsegel är i vindstyrkor över 12-13 m/sekund och upp till cirka 20 m/sekund en säker segelföring.

Mellan-genua (cirka 24 m²) kan ersätta största genua där man av någon anledning anser att denna är för stor och ger, utom i de lättaste vindarna, nästan samma fart.

Bärgning och sättning av storsegel vid genomgående rullrev skiljer sig något från det traditionella tillvägagångssättet. Storseglet saknar travare och förvaras normalt upprullat på bommen med latorna i, klart för sättning. Det genomgående rullrevet är direktväxlat och försett med omställbar spärr. Som vev användes ett av winschhandtagen. Vid sättningen lossas spärran och seglet tillåtes rulla ut eftersom det sättes. Om vindstyrkan föranlåter revat storsegel spärras bommen, när lämpligt antal varv återstår på bommen. Sträckning av mastliktet sker med fallwischen, ej med rullrevet. Vid bärgning lossas kicktaljan om denna varit satt, ett winschhandtag isättes och spärras i rullrevet, varefter fallet lossas från wischen och tillåts löpa ut vartefter som storseglet rullas upp på bommen. Såväl sättning som bärgning skall ske med förstäven mot vinden. Dirken kan i allmänhet justeras så, att den inte behöver röras vid sättning och bärgning av storseglet. Ta aldrig ner seglet utan att rulla upp direkt. Just detta ger fördelarna.

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

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

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

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

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

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

OBS! Kontroll av slangklämmor

Slangklämmor, speciellt de som sitter på sådana ställen, där det kan uppstå läckage utifrån och in i båten, bör någon gång efter leverans och en gång om året kontrolleras.

Tänk på följande: Klämmorna är av rostfritt stål och kan ej rosta. Slangen skall givetvis sitta fast och ej läcka. Dra efter vid behov. Detta skall ske måttligt. Vid alltför hård åtdragning finns risken, att man dels klämmer sönder slangen, men också att vid extrem åtdragning skruvgångorna kan hoppa över, så att hela klämman lossnar. Om slangen ej går att vrida med handkraft och läckage ej förekommer, behöver ingen ytterligare åtdragning ske.

Monsun 31

Anvisningar angående motorinstallationen, bordgenomföringar, toalett, elsystem, etc.

Motorinstallationen

Beträffande själva motorn hänvisar vi till Volvos instruktionsbok, som bör noga genomläsas innan båten toges i bruk. I instruktionsboken är inte upptaget de delar av motoranläggningen, som avser själva installationen.

Stoppreglage

Motorn är en diesel och kan inte stoppas genom att bryta med "tändningsnyckeln". Stoppreglaget finns under luckan till BB stuvutrymme på akterkant.

Vakuumentil

På motorns kylvattensystem är inkopplat en vakuumventil för att förhindra, att motorn skall kunna fyllas med kylvatten genom hävertverkan. Ventilen är placerad på förkant i BB stuvutrymme i sittbrunnen. Vid start och stopp skall vid normal funktion vakuumventilen "flämta" och släpper då ut något vatten. Ventilen demonteras för rengöring vid behov, dock minst en gång om året.

Propelleraxelns packbox är åtkomlig i motorrummets aktere del. För smörjning är uppdraget en ledning till en smörjkopp under luckan till stuvutrymme i BB sittbrunns bänk. Vid behov bör packboxen sättas an genom att stoppmuttern lossas och boxmuttern drages cirka ett halvt varv, därefter drages stoppmuttern åter till. Få packboxar är helt täta. Lätt dropp är naturligt och fler boxar skadas genom för mycket åtdragning än omvänt.

Kylvattenintaget befinner sig för om motorn, åtkomligt genom luckan i durk mitt för pentryt.

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

Dräneringspump för brännoljetank

Om man misstänker att bränsletanken innehåller vatten eller annan förorening, avlägsnar man detta med en speciell pump, som är inbyggd under bänkklock i sittbrunn på BB-sida.

Brännoljetanken är inbyggd under motorn och har nominell volym av 150 liter. Sugeröret till motorn är dock placerat cirka 75 mm över lägsta punkt. För att undvika att bränslepumpen suger luft, speciellt vid gång i sjö, bör ytterligare marginal lämnas. För beräkning av aktionsradie under motorgång, bör tillgängligt bränsle räknas till cirka 120 liter, vilket med en ungefärlig förbrukning av 0,5 liter per distansminut vid cirka 7 knop ger 240 distansminuters motorgång. Tanken kan pejlas genom en plugg på grenröret till påfyllningen, beläget akter om motorn. Vid högt varvantal stiger bränsleförbrukningen något. 1600 varv är ytterst ekonomiskt.

Färskvattentanken rymmer cirka 160 liter och är inbyggd under kojerna i förpiken. Tanken är utförd i polyeter och kan spolas genom en manlucka. Genom att tanken är halvt genomskinlig, kan vattennivån avlägsnas.

Färskvattenpumparna är av fotmanövrerad typ och kräver inget annat underhåll. Dock bör beaktas, att vatten inte blir stående i pumparna vid vinterförvaring med frysrisk.

Länsumpen är en effektiv membrantyp och är monterad i sitt-brunnsbänk om BB. Den suger från länsbrunn i akterkant av salong.

Fotogenspisen är av Optimus direkttändande typ. För skötseln hänvisar vi till tillverkarens instruktionsblad.

WC anläggning

Som standard är en pålitlig marintoalett monterad. Toaletten spolas vid pumpning med saltvatten och trycker ut avfallet direkt i sjön.

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

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

Inloppsventilen för spolvatten behöver normalt inte stängas.

Det gör gott om man någon gång ger stängen till pumpen litet fett eller olja.

Bottenventiler

Förutom bottenventil för kylvattenintag och toalett, som redan nämnts, finns följande genomföringar: självlänsavlopp från sittbrunn (på dessa är även däcksavloppen inkopplade) 2 st. 1 1/4" placerade SB och BB på förkant av motorrum. Avlopp från diskho under diskbänk, samt avlopp från tvättställ bakom toalettstol. Denna senare ventil skall vara stängd under segling för att förhindra, att vatten tränger in under krängning.

Elsystemet är på 12 volt och uppbyggt med två separata kretsar för motorstart respektive belysning m m. Även om belysningsbatteriet blir helt urladdat är således motorstarten opåverkad.

Vardera kretsen har som standard 1 st. 60 ampertimmars batteri. Batterierna kan bortkopplas genom batterifrånskiljarna, som är placerade på motorrumsskottet mot stickkojen. Genom en speciell överkoppling är belysningsbatteriet alltid inkopplat på generatoren, varför en oavsiktlig brytning av strömmen ej behöver medföra att generatoren förstörs. Däremot får inte batteriernas polförskruvningar brytas.

Säkringsdosorna är placerade vid navigationsbordet, där också stickkontakt finnes. Före inkoppling av apparater som är känsliga för polaritet, t ex TV-apparater, kontrolleras plus och minus.

Glödlamporna i innerbelysningarna är i allmänhet 10 W spoltyp, Philips 12866 eller motsvarande.

Lanternorna är försedda med glödlampor av speciell typ 25 W, utom häcklanternan, som är 10 W Hella typ 8 GA 002600-12, respektive 599-12 eller motsvarande.

Som tillägg till denna instruktion finns ett elschema visande fördelning på säkringar, etc.

"Holdingtank" till toaletten

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

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

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

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

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

Lämpligen spolas tanken med kemisk sanitetsvätska och rengöringsmedel före vinteruppläggning.

Sliptagning, vinteruppställning, etc.

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

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

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

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

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

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

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

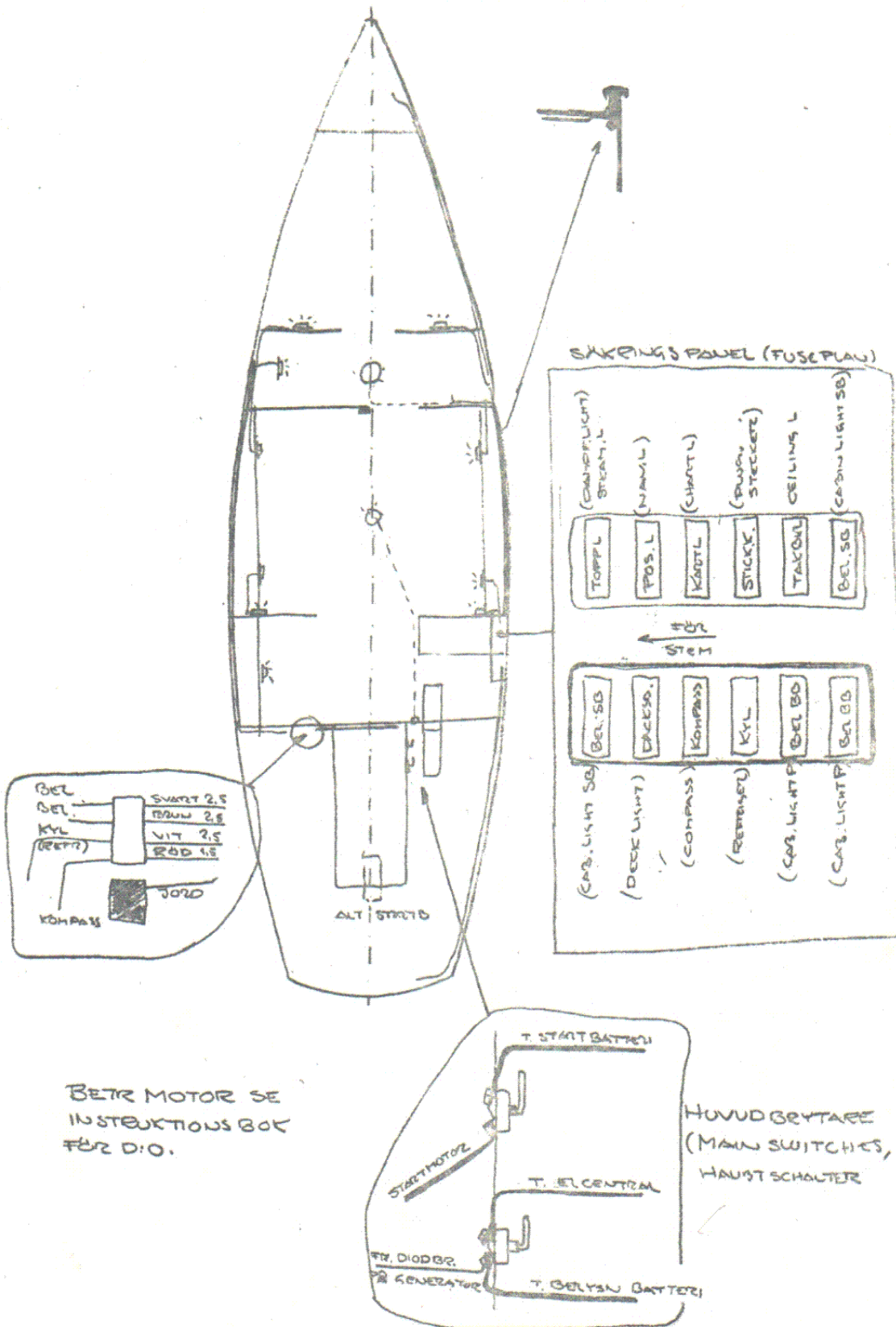
Båten bör täckas antingen med ett fristående tak eller med presenning över en stadig ås som i möjligaste mån håller täckningen fri från däck och överbyggnad. Motor och toalett vinterkonserveras, bedag etc. vaxas.

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

MONSUN 31

28.4.75

ELSCHEMA



(Näringsvinkel)

(Lutningsvinkel)

(Vordade back)
Vagge
Monsen
OBS! ALLA MATT ÄR C/MATT

Höjd från M22
höjd aktern 133 cm

