

# Råd och tips vid riggning och intrimning av din Seldénmast

## INNEHÅLL

	Sid.
Checklista vid riggning och intrimning	2 — 7
Anvisningar för trimning av 7/8-rigg med akterriktade spridare och utan backstag	8
Racing-master av 7/8-typ	9
Att gå upp i en mast	10
Att tänka på när man gör höstöversyn	11
Bom och revinstruktion	13—15
Tillbehör	16—22
Egna anteckningar	23



# CHECKLISTA VID RIGGNING OCH INTRIMNING AV MASTHEAD OCH 7/8 DELS RIGGAR

Nedanstående checklista är avsedd för en helt ny båt. För övriga båtar kan vissa av kontrollpunkterna uteslutas.

## A. KONTROLL AV MAST FÖRE PÅMASTNING

1. Kontrollera att lanternor och däcksbelysningar fungerar och kablar ej är skavda, speciellt vid genomföringar. Smörj anslutningen med vaselin.
2. Kontrollera att vindinstrumentet fungerar, elektriskt och mekaniskt.
3. Märk genuafallen. Fixera fallet så att splitsen för fallkroken ligger strax utanför trissan i toppen. Belasta fallet som vid normal sträckning i förseglet och märk fallet t.ex. vid överkant winchplatta med lite lackfärg eller en inflätad bit taglingsgarn. *Fig. A3.* (Försegel med kortare staglik än största genuans skall vara försedda med förlängningsstropp så att alla staglik är lika långa).
4. Märk storfall. Fixera schackeln i fallet så att storseglets överkant ligger vid mätmärkets underkant och märk fallet efter sträckning på samma sätt som genuafallen. *Fig. A4.*

Märkningen kan kompletteras med s.k. trimtejp (en dekalremsa med måttmarkering). Fallens trimning kan då lätt kontrolleras. Se sid 22.

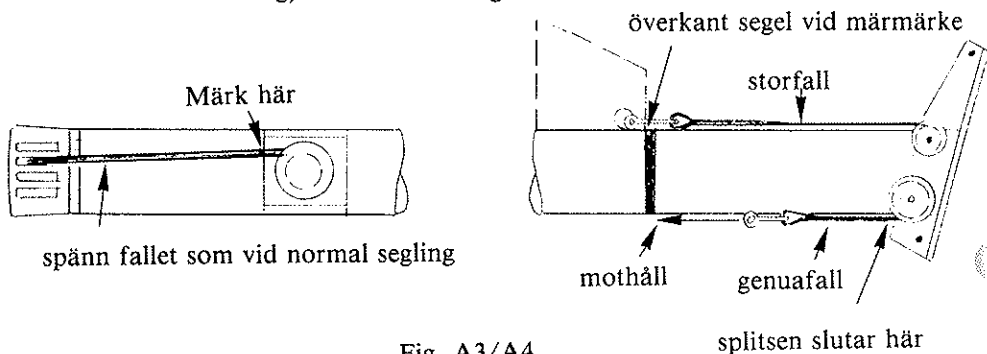
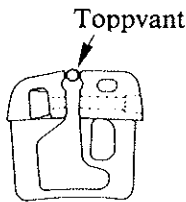


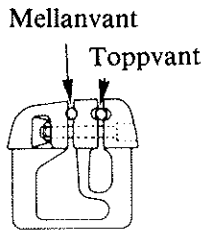
Fig. A3/A4

5. Montera alla vant och stag.
6. Sträck vanten utefter masten och kontrollera att de parvis är lika långa. Om så inte är fallet, notera skillnaden på en liten tape-bit som fästes på ett av vanten (t.ex. " + 7 mm").
7. Montera spridarnockarna på toppvanten genom att böja isär nocken enl. fig. A7. Som framgår av beslagets konstruktion saknar det betydelse om det bryts i innerändan. Med vanten sträckta utefter masten skall nockarna fästas 30-40 mm ovanför spridarbeslagen. Dra åt klämskruvarna *hårt*. (När riggen är rest skall man kunna stå på spridarna utan att nocken glider).



Nock för 1 vant

FÖRUT  
→



Nock för 2 vant

Fig A7

8. Montera spridarna och tejpa spridarnockar och infästningsbultarnas saxpinnar eller nyckelringar.
9. För kappseglande båtar kan det vara lämpligt att mäta in I-punktens läge och sedan markera på mastens nedre del en punkt t.ex. exakt 10 meter under I-punkten,
10. Kontrollera stag och vantinfästningar. Rigniten i de U-formade stagfästena i toppen bör monteras så att skallarna är vända in mot fallen.

Gäller för genomgående mast

11. Montera mastkragen och träd på ev. undre slangklämma.

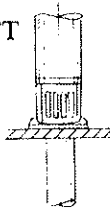
12. Montera windex och vindinstrument om påmastning kan ske utan risk för att dessa skadas.

13. Kontrollera att alla fall är försedda med stoppknop (i åtta) så att de ej rappar ur.

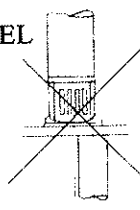
## B. KONTROLL AV BÅT FÖRE PÅMASTNING

- 1a. För *master på däck* kontrolleras att mastfoten kommer rakt ovanför maststötta eller liknande.

RÄTT



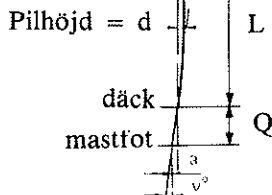
FEL



masttopp innan häckstag sträcks

- 1b. För *genomgående master* gäller att mastfoten skall vara placerad akter om en linje genom däckringens mittpunkt och förstagsfästet i masten (= måttet a).

masttopp, slutligt läge



Riktvärden för masttoppsrigg:

$$v = 1^\circ, a = 0,017 \times Q$$

(17mm per meter Q)

$$d = 0,6 \%, d \text{ får ej överskrida } 2\% \times L$$

Fig. B1

Gäller för genomgående mast

Gäller för genomgående mast

2. Kontrollera att hålet i däckringen har rätt storlek. Det skall vara ca. 25% större än mastens mått längs och ca 35% större tvärs.
3. Kontrollera att kilningsgumminas sammanlagda tjocklek är 25% större än skillnaden mellan däckringens öppning och mastens dimension mätt i båtens längdriktning. (Kilningsgummi skall ha hårdheten 40 - 50 shore).

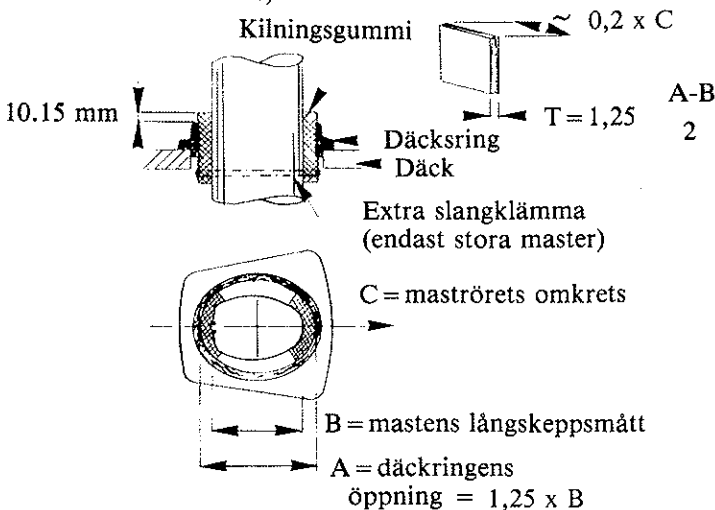


Fig B2, B3

4. Montera vantskruvarna på båten med högergången nedåt. (gängorna skall vara inoljade).
5. Saxpinnar skall ha en längd av 1,5 x riggnitens diameter och vid låsning böjes skänklarna isär ca 20°.



Fig B5

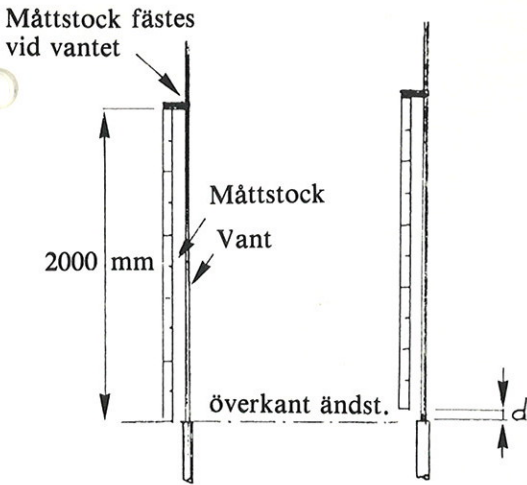
## C. PÅMASTNING OCH INTRIMNING VID BRYGGAN



1. Placera lyftstroppen i närheten av eller över mastens tyngdpunkt. Se till att stroppen kan tas bort från masten på ett enkelt sätt, och att öglan läggs på krankroken enligt vidstående figur.

2. Se till att all stående och löpande rigg ligger rätt. (Speciellt att inga fall och stag ligger "innanför" spridarna).
3. Lyft upp masten och placera den på mastfoten. Staga upp den provisoriskt och tag bort lyftstropen.
4. Spänn övervanten till ca 15% av sin brottlast, (alternativt 10% av båtens deplacement), så att avståndet mellan vantets nedre ändstycke och däck är lika på styrbords och babords sida med hänsyn tagen till ev. olika vantlängder.

Ett sätt att kontrollera spänningen är att utföra en töjningsmätning enl. nedanstående Fig. C4.



$d = 1 \text{ mm}$  motsvarar en vantspänning av 5% av wirens brottlast (oberoende av wire dimension).

$d = 3 \text{ mm}$  motsvarar en vantspänning av 15% av wirens brottlast.

Brottslast för 19-trådig RF wire.

Wire dim.	Brottslast (verklig, exkl. pressningsförlust)
3	800kp
4	1400kp
5	2200kp
6	3200kp
7	4300kp
8	5600kp
10	8700kp

Spänningslöst vant      Spänt vant      Brottslasten erhålles överslagsmässigt enligt formeln  $\text{wire diam}^2 \times 90$ .

Fig. C4.

Gäller för genomgående mast  
 Gäller för genomgående mast

5. Montera tierodlänkarna (borra  $\varnothing 16 \text{ mm}$ ) och därefter aktre kilningsgummit. Tierodlänkarna är märkta med STB och PS.

6. Montera främre kilningsgummin. För att få dessa på plats måste masten dras akterut med en avsevärd kraft. Bind fast två kraftiga linor runt masten ca 600 mm över däck. (Använd två varv runt masten + dubbelt halvslag om egen part, ej pålstek) och dra dem (ev. via lämpliga brytblock så att s.k. "overrides" på wincharna undviks) till båtens huvudwinchar. Dra masten akterut med hjälp av wincharna så mycket som erfordras för att pressa in kilningsgummina vid mastens framkant. (Om gummina doppas i vatten med diskmedel i glider de lättare in på plats.)

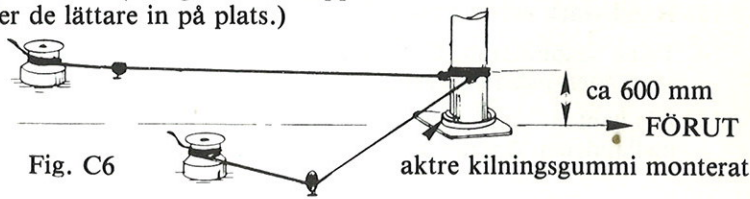
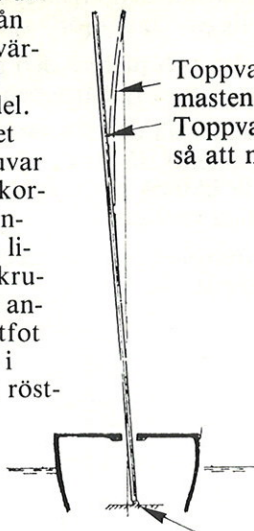


Fig. C6

Gäller för genomgående mast

7. Kontrollera, genom att syfta ut efter likrännan ända nere från däcksnivå, att masttoppen tvärskepps ligger på en förlängd linje genom mastens nedre del. *Fig. C7.* Om detta ej är fallet ändras toppvantens vantskruvar så att toppen kommer i sitt korrekta läge. Toppvantsspänningen skall ej ändras, så släpp lika mycket på den ena vantskruven som Du tar hem på den andra. (Felet kan vara att mastfot och/eller däckring ej ligger i båtens centrumlinje eller att röstjärnen sitter på olika nivå.)



Toppvanten lika långa men masten är krokig  
Toppvantens vantskruvar justeras så att masten blir rak.

Fig. C7 Mastfot felplacerad

Gäller för genomgående mast

8. Montera mastkragen till däckringen.

## PUNKTERNA 9 — 14 AVSER ENDAST GROVTRIMNING. SLUTLIG TRIMNING MÅSTE SKE UNDER SEGLING

(7/8-dels riggar med akterriktade spridare, se även sid. 8)

9. Dra undervantens vantskruvar för hand så att masten blir rak. Vid dubbla undervant görs denna uppriktning med främre undervant. Därefter handsträcker även aktre undervant.
10. Justera ev. intermediumvant. Dessa skall vara så slaka att mittpunkten på staget kan röra sig ca 30 mm från den rätta linjen mellan infästningspunkterna.

Gäller för 2-spridar-rigg

11. Spänn mellanvant (spänningen skall vara större än i undervant, men mindre än i toppvant).

12. Spänn häckstaget.  
För masthead riggade båtar till ca 20% av wirens brottlast.
13. Handsträck ev. inre förstag.
14. Tejpa saxpinnarna. Gör en liten kudde av tejp som placeras över saxpinnen och fäst denna med 2 varv tejp.
15. Lås vantens vantskruvar provisoriskt genom att dra en lina genom mellandelens öppningar och belägg.

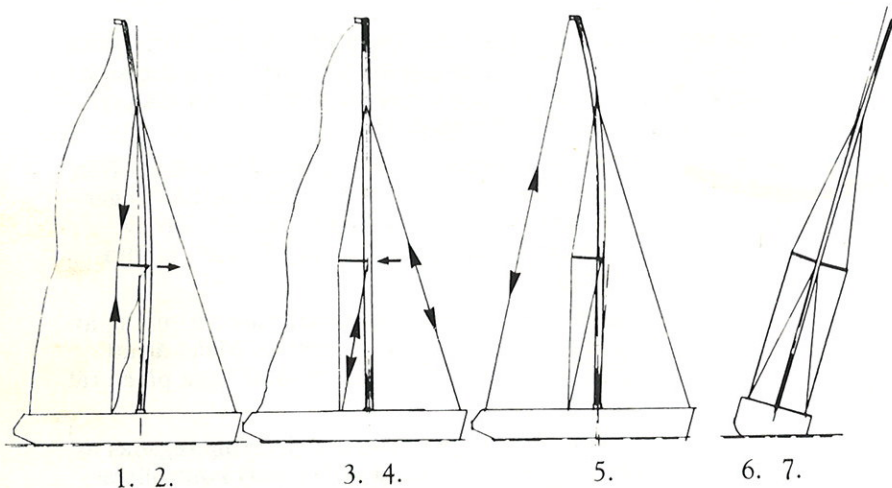
## D. TRIMNING UNDER SEGLING

Det är mycket viktigt att den som har ansvaret för båten, med jämna mellanrum, kontrollerar att *masten håller sig rak under segling*. Detta krav ökar när man pressar riggen. Vid hård segling i grov sjö bör kontrollen ske regelmässigt.

Vindstyrkan under intrimningen måste vara så hög att båten kränger ca 20°.

1. Kontrollera toppvantsens spänning. *Lä* toppvant bör inte börja slaka förrän vid ca 20° krängning. Uppspänning över de riktvärden som anges i punkt C4 bör dock företagas med försiktighet om man ej fövissat sig om skrovets hållfast och styvhet.
  2. Trimma in undervanten så att masten står rak *tvärskepps* ända från däcksnivå upp till toppen vid segling för båda halsarna. För riggar med dubbla undervant skall denna intrimning ske med hjälp av främre undervanten. De akte undervantens uppgift är att hindra spridarpartiet att gå för långt förut.
  3. För riggar med mellanvant eller intermediumvant måste trimning av dessa vant ske parallellt med trimning av undervant. Målet är att masttopp, spridarregion och masten i däcksnivå skall ligga på en rät linje.
  4. Trimning *längskepps* som, förutom mastfotens placering regleras av häckstag/förstag, inre förstag (alt. dubbla undervant) kontrolleras. Masten skall krumma lite föröver vid spidarpartiet (J.fr.fig. B1). För master genom däck är det viktigt att kontrollera att masten inte bildar en S-kurva i sin nedre del. Syfta längs mastens akterkant ända nere från däcksnivå. Vid ökande belastning på förstaget vill masttoppen flytta sig föröver. Detta bör absolut förhindras. Även om masttoppen i sitt utgångsläge ligger väl akterut är det ofta nödvändigt, att med hjälp av något slags aktersträckare, motverka denna förflyttning.
  5. Reva storseglet och kontrollera raket tvärskepps. Om avvikelserna från den räta linjen är stora måste undervant (mellanvant, intermediumvant) trimmas om försiktigt så att masten får en acceptabel raket (avvikelser 5mm = likrännans bredd), vid segling med revat storsegel utan att raketeten vid segling med fullt storsegel försämras alltför mycket.
  6. När trimningen är bra låses vantskruvarna permanent.
  7. En ny rigg på en ny båt behöver justeras efter en tids segling. När trimningen i slutet på båtens/riggens första säsong är bra antecknas vantskruvarnas läge. Det är lätt att trimma in riggen vid nästa säsongstart.
- P.S. Efter avslutad segling skall fallen, för att undvika slitage och oväsen, spännas ut från masten. Försegelfall fästes lämpligen i pulpiten, storfall i mantåg, bomnock eller en särskild stropp fäst i akte undervantsfäste.

# ANVISNINGAR FÖR TRIMNING AV 7/8-RIGG MED AKTERRIKTADE SPRIDARE OCH UTAN BACKSTAG.



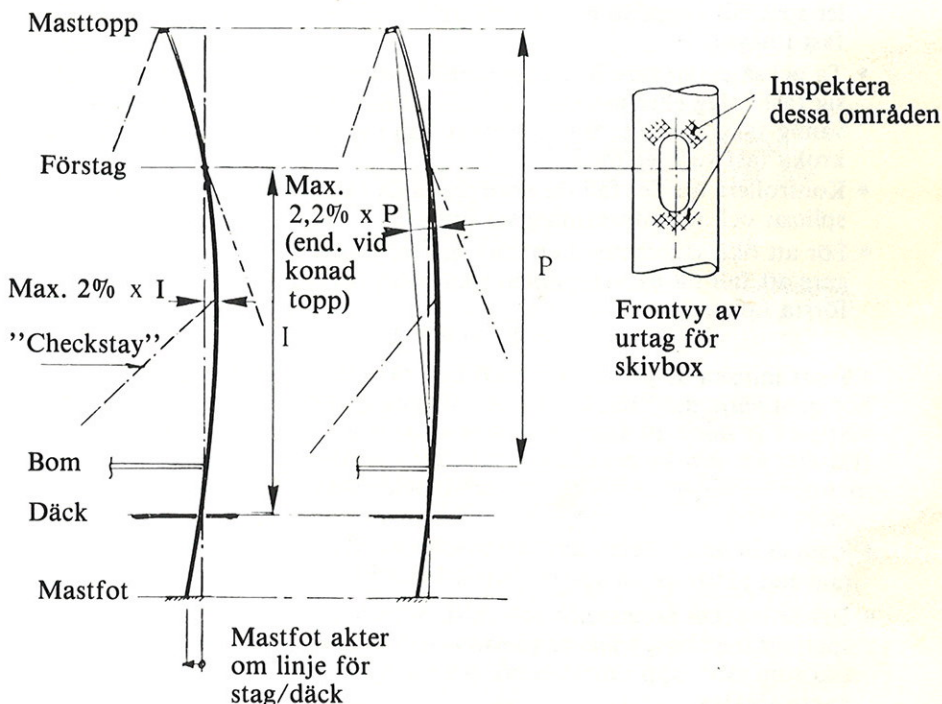
1. Rikta upp masten så att önskad lutning långskepps erhålles.
  2. Spänn toppvanten till ca 15% av wirens brottlast (se C4). Spridarpartiet trycks då förut.
  3. Spänn undervanten (varvid spridarpartiet dras akterut) så att den mastkurva (storsegelbuk) man önskar vid lätt vind erhålles.
  4. Justera förstagets vantskruv så att önskad förspänning erhålles. Vid kraftig förspänning bör förstaget släckas då båten ej seglas. Förstaget kan avlastas genom att fästa fockfallet i halshornsbeslaget i fören och wincha hem. Man kan sedan lätt förlänga förstaget (= minska kraften) genom att tillfälligt sätta dit en toggle el. dyl.
  5. Spänn häckstaget och kontrollera att mastkurvan passar till storseglet. Observera att häckstagsträckningen huvudsakligen påverkar kurvaturen hos mastens övre del. Det relativt fast fixerade spridarpartiet gör att kurvaturen i mastens undre del påverkas i ringa grad.
- Kontrollera *under segling* vid för båten optimal krängningsvinkel (20° - 30°):
6. Att masten är rak tvärskepps.
  7. Att *lä* toppvant *ej slakar*. Om så är fallet ökas toppvantspänningen, dock maximalt till 25% av wirens brottlast, varefter trimningen repeteras fr.o.m. punkt 3.



# RACING-MASTER AV 7/8-TYP

## ALLMÄNNA ANVISNINGAR

1. Masten och tillhörande beslag är dimensionerade för en långskepps krumning (pilhöjd) av 2% av förtriangelhöjden I. Alternativt 2,2% av mastliket P. Villkoret är dock att masten har en jämn (konvex framsida) kurvatur ända nerifrån mastfoten. För genomgående master är det således speciellt viktigt att kontrollera att masten ej har S-form alldeles ovanför däck.  
Mastfoten måste vara placerad bakom en linje genom förstagsfäste och däckgenomföring. Se fig.



Överbelastning av maströret beror oftast på att besättningen av olika anledningar ej hinner "stöta" med lovarts bardun vid gipp. Häckstaget får ta upp hela horisontalkraften med stort böjmoment som följd.

2. Genom felaktig trimning finns risk att försegelfallet får bära en del av förstagslasten. (Detta kan ske t.ex. genom att ta hem i fallet under läns då förstaget är relativt slackt). Märk därför fallen vid winch eller fallavlastare så att översträckningen undviks. Observera att ändring av förstagslängd fordrar ändrad fallmärkning. Försegel skall i förekommande fall vara försedda med förlängningsstropp så att alla staglik blir exakt lika långa.

# ”ATT GÅ UPP I EN MAST”.

När man går upp i en mast är det tre saker som är väsentliga:

1. Att man använder sig av bra utrustning.
2. Att man känner till tekniken.
3. Att man har en kunnig och pålitlig medhjälpare.

## 1. UTRUSTNING

Använd en riktig båtmanstol som håller fast kring midja och ben.

- Verktyg placeras bäst i en *segeldukshink*, fäst i stolen med en kort lina. Ta *alltid* med tång, skruvmejsel, kniv och tape. Båtmanstolens fickor är oftast för grunda. Plasthinkar är inte heller speciellt lämpliga att ha verktyg i då de lätt tippar om de hakar fast i något.
- Ta också en kortare lina eller segelbensel med vilken man kan binda sig fast i rigg eller mast (jfr. Teknik). Man kan också använda en vanlig säkerhetssele. Selens krokar kan i så fall även användas att kroka fast verktyg med.
- Kontrollera att det fall du skall använda är i god kondition och att splitsar och taluritpressning ser bra ut.
- För att öka säkerheten kan man om möjlighet finnes, koppla ytterligare ett fall till båtmanstolen som halas och firas samtidigt med det första fallet.

## 2. TEKNIK

För att minska de pendlingar man kan råka ut för under uppstigandet bör man välja det ”lägsta” av de fall som räcker upp till arbetsstället. Viktigast är dock att fallet inklusive splitsar är i god kondition. (Ett sätt att minska pendlingarna under uppstigandet är att koppla båtmanstolen till ett så kallat ”snatch-block” som löper på ett annat väl sträckt fall.)

- Koppla båtmanstolen med skruvschackel direkt i fallets ögonsplits (använd aldrig en så kallad ”nyckel-shackle”).
- Det är mycket arbetsamt och tidskrävande att wincha upp en man - speciellt med små winchar (dessutom erfordras två man). Den person som skall upp i masten bör därför hjälpa till, och här följer några förslag.
  1. Klättra på masten med samma teknik som används då man klättrar i en lina.
  2. Promenera på masten och ta med händerna i fall och stag.
  3. När båten kränger kan det vara lättare att promenera på lä vant eller på förseglet.
- Innan man åker upp skall man tänka igenom och planera arbetet så att tiden uppe i masten blir så kort som möjligt.
- När man kommer upp till ”arbetsplatsen” bör man binda fast sig vid mast eller rigg så att man kan röra sig i en cirkel av cirka en armlängd.

- Vid mera långvariga reparationsarbeten kan man som en ytterligare säkerhetsåtgärd binda fast båtmanstolen vid något beslag och på så sätt avlasta fallet.
- Arbeta så snabbt som möjligt men låt det inte gå ut över noggrannhet och säkerhet. Tappa inget ( en skiftnyckel kan slå hål i däcket om den tappas från hög höjd).
- När man åker ner måste man se upp så att man inte hakar fast i utstickande beslag och dylikt.

### 3. MEDHJÄLPARE

- Lägg haländan på en winch, i rätt riktning och minsta möjliga antal varv för att undvika "override", 2 varv är normalt. Använd om möjligt en winch monterad en bit från masten. På så sätt minskar risken att få nedfallande verktyg i huvudet. Det är också lättare att se den som är uppe i masten. Se också till att ingen annan står under masten.
- Den som halar måste ägna sig till 100% åt sin uppgift. Han måste hålla ständig uppsikt på den som är uppe i masten och han får inte låta sig distraheras av samtal och dylikt.
- Belägg linan när mastklättraren är på plats.
- Om det på grund av oväsen, mörker eller annat är svårt att kommunicera måste man i förväg göra upp om något slags signalsystem. (Att knacka med ett verktyg mot masten hörs mycket bra: t.ex. 3 knack "upp", 2 knack "ner" och 1 knack "stopp").
- När man hissar upp någon under segling, bör man tillfälligt stoppa hissandet när båten går igenom speciellt stora sjöar.
- Innan man firar ner skall man kontrollera att linan ligger i ordning så att man ej får några kinkar. Fira ner i jämn takt *och inte för långsamt*.

## ATT TÄNKA PÅ NÄR MAN GÖR HÖSTÖVERSYN AV ALUMINIUM- MASTER

### KONTROLLERA FALLEN I MASTEN

När du riggat av båten kontrolleras allt löpande gods. Vanligen behöver man inte dra fallen ur masten. Men blir det nödvändigt, skarva i en klen lina så är det lätt att trä fallen på plats igen.

Om man hittar onormalt slitage, måste, man ta reda på vad det beror på och åtgärda felet.

Rätta till eventuella brister och skaffa de reservdelar du behöver under hösten - då underlättar du arbetet både för dig själv och oss.

## Se upp för korrosion wire/aluminium

För att helt undvika korrosion mellan aluminium och wire är det lämpligt att dra ur samtliga wires och skarva i en enkel lina. Montera också av den stående riggen. Vill man inte dra ur fallen, bör man se till att wire-delen inte kommer i beröring med aluminium.

### Spola bort saltkristaller

Innan du lägger undan mast och bom för vintern, tvätta och spola med sötvatten så att saltkristallerna försvinner. Detta är särskilt viktigt nere vid mastfoten - där är masten mest utsatt för korrosion.

Spola gärna också masten invändigt. Eloxeringen är inte lika bra där.

OBS! De flesta tvättmedel innehåller ämnen som kan ge frätskador på lättmetall. Därför är det viktigt att spola bort allt tvättmedel ordentligt.

### Efter tvättning — smörj in med paraffinolja

Efter tvättningen ska man smörja in alla beslagen med paraffinolja. Snåla inte på oljan och torrorka efteråt. Det är särskilt viktigt på ställen där saltkristaller kan finnas kvar. Den eloxerade mastprofilen kan också tätas i porerna med paraffinolja. Man kan också använda båtpolish eller vax till alla eloxerade ytor.

Man får under inga förhållanden lägga in en otvättad eller fuktig mast i plast eller annat tättslutande material.

Det är olämpligt att använda masten som ås för vintertäckningen. Även om både mast och presenning är rena vid påläggningen finns risk för att partiklar som underlättar korrosion samlas vid anläggningsytan och dessutom kan nötningskador uppstå.

### Att tänka på när man monterar beslag

För att minska korrosion bör man alltid isolera mellan rundhult och beslag med vaselin, zinkkromarprimer eller liknande. Samma sak gäller bultar och skruvar. Vi på Seldén Mast använder alltid bultar och skruvar av syrafast stål och popnit i rostfritt eller av kadmerad monel.

(Aluminiumlegeringar som är användbara för dessa ändamål finns inte i handeln såvitt vi vet). Självgående plåtskruv bör man använda så lite som möjligt eftersom den möjliggör korrosion. Dessutom får man se upp så att fall inuti masten inte kan haka fast i skruvspetsarna.

Under stora, rostfria beslag måste man vara särskilt noggrann med isoleringen. Beslag av mässing och andra kopparlegeringar ska man överhuvudtaget inte använda tillsammans med lättmetall.

## BINDREVSBOVMAR

Seldéns bindrevsystem bygger på ovala bomprofiler med invändiga T-spår på sidor och underkant för justerbara revlinetravare, skot och kick-talja. På ovansidan i bomlikskåran löper även uthalarvagnen. Bomnoken har uttag för fler invändiga linfunktioner samt fäste för dirk och preventergaj. Bomhalsen har ett väl avrundat segelintag, uttag för trissor och avlastararmar.

Tack vare avlastarfunktionerna klarar man bommens alla linor med bara en winch. Denna winch sitter på mastens akterkant, fri från bommens skakningar och slängar. Den kan också monteras på däck. När linorna dras ner till sittbrunnen monteras inga "avlastare" i bomhalsen.

När kunden önskar revlinor så utrustar Seldén bommarna i enlighet med "system 80" som är ett standardsystem för färgade linor. Välj rätt färg vid byte eller komplettering.

Rev I - Blå  
Rev II - Röd  
Rev III - Grön  
Rev IV - Svart

## AVLASTARARMAR

Avlastararmarna är friktionslagrade d.v.s. steglöst inställbara i alla lägen. Detta innebär att de inte låser när man löser ut reven. Avlastararmarna till större bommar är försedda med en färgmarkering i samma färg som revlinan. Detta gör att man snabbt hittar rätt avlastararm.

## BOMTRAVARE

**REVLINETRAVARE:** Dessa låses alltid vid tillverkningen. Idealläget är 50-100 mm akter om revöljetten (se fig). Travaren kan man lätt justera genom att borra nya hål  $\varnothing$  6 mm. Knopa alltid med en pålstek runt "mittstolpen". Se fig. sid. 14.

**SKOT OCH KICKTRAVARE:** Dessa låses oftast vid tillverkningen. För fast kick (Rodkick eller hydraulkick) bipackas självgångade M6 skruv för kickfästets låsning. Borra hål  $\varnothing$  5,3 mm.

## VÅRD

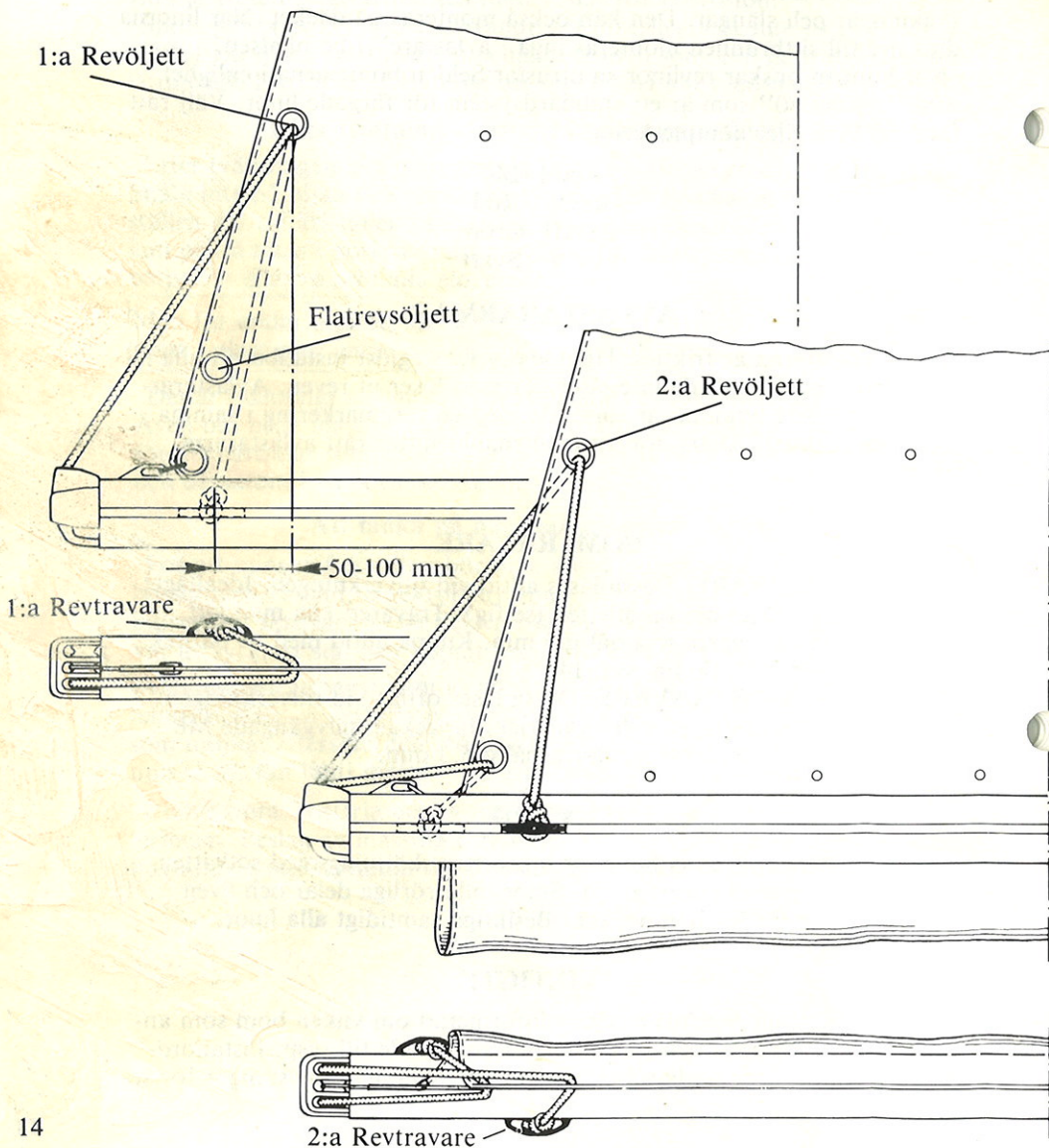
Höstöversynen på dessa bommar innefattar sköljning med sötvatten och ingnidning med paraffinolja. Smörj alla rörliga delar och även skruvarna som håller bomnoken. Besiktiga samtidigt alla linor.

## VIKTIGT!

Det är viktigt att segelmakaren är informerad om vilken bom som används så att halshorn och skothorn blir anpassade till resp. fästansordningen. Kontrollera att han har Seldéns speciella måttanvisningar för segelmakare.

## FUNKTION: INVÄNDEA REVLINOR

När bommen utrustas med invändiga revlinor användes mittentrissan i bomnocken och bomhalsen för uthalet (bomliksträckaren). Denna har en utväxling på 3:1 eller 4:1 inbyggd i bommen. Revlinorna knopas i travaren på sidan av bommen med en pålstek (se nedan) och leds upp genom ringen (öljetten) i seglet direkt till någon av de yttre skivorna i bomnocken. Rev 1 på styrbordssidan, rev 2 på babordssidan o.s.v. Anvisningar finns ingjutna i bombeslagen. Revsystemet kan med fördel även användas som flatrev, för trimning av storseglets akterlik.



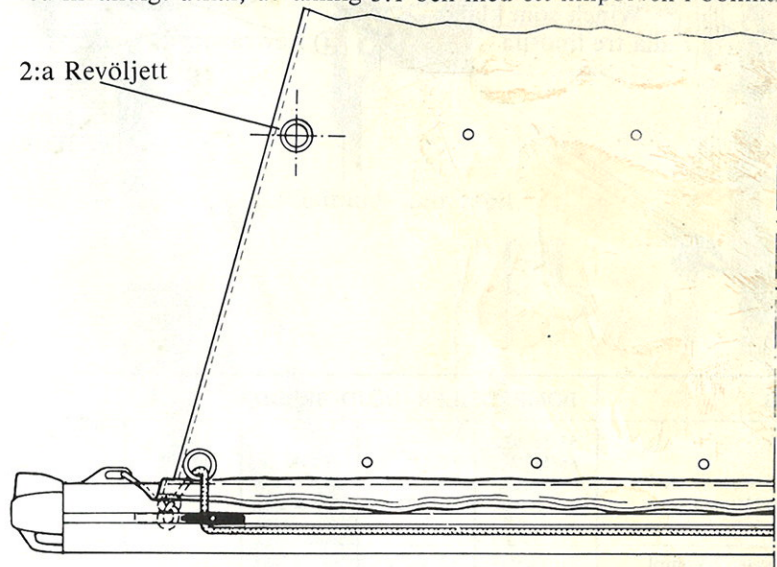
## SÅ HÄR REVAR MAN

Vid revning dirkar man först hårt, lossar sedan på kicken och sist på skotet. Därefter släpper man på storfallet så mycket att man kan haka på inre revringen på en av revkrokarna inne vid bomfäster. Storfallet sträcks.

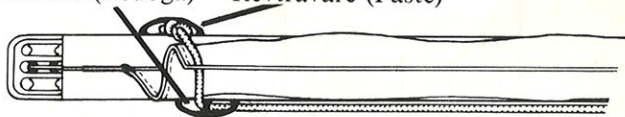
Sedan sträcks revlinan med hjälp av winchen, den avlastas i bomhalsen, och revingen är klar. Winchen är nu ledig för nästa rev. Omvänd ordning gäller vid utlösning av revet. För att underlätta vid revning rekommenderas märkning av fall- och revlinor.

### FUNKTION: UTVÄNDIGA REVLINOR

Mindre bommar kan också utrustas med utvändiga revlinor. Dessa fästs då i en travare på ena sidan av bommen och leds via ringen i seglet genom en travare på andra sidan och vidare till en knapp nära bomhalsen. Travarna skall vara förskjutna i förhållande till varandra enl. fig. Detta minskar friktionen i revlinan betydligt. Denna bom är försedd med invändigt uthal, utväxling 3:1 och med ett knipblock i bomhalsen.

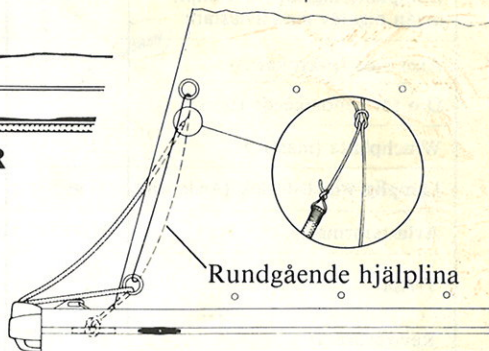


Revtravare (Ledöga)    Revtravare (Fäste)



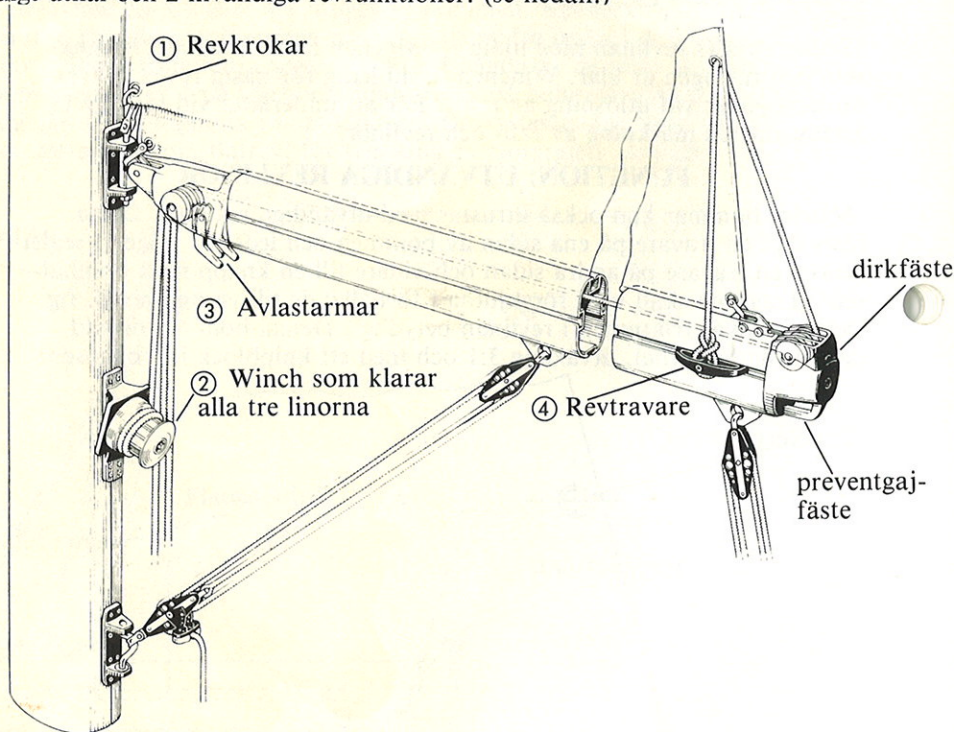
### TIPS FÖR IDRAGNING AV REVLINOR

För att lättare kunna dra i en revlina (t.ex. rev 2) har man trätt i en tunn rundgående hjälplina mellan revöljetterna, för att dra igenom revlinan med. Se fig. Har revlinan en tunn ögla isydd i ändan underlättar detta knopningen och indragningen genom revöljetten.



## KOMPLETTERANDE UTRUSTNING

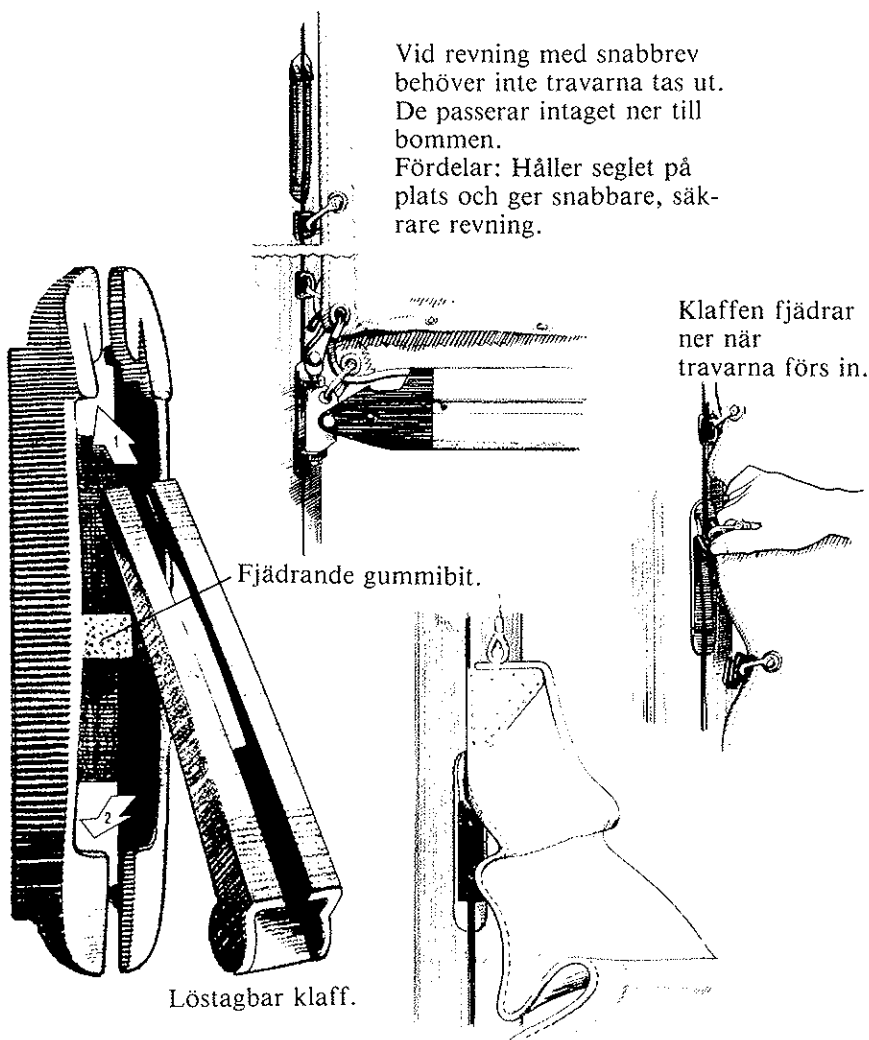
Dessa bommar är lätta att komplettera i efterhand om de inte är fullständigt utrustade från början. Bomnocken är skruvad fast och kan enkelt lossas om man vill öka antalet travare för rev- eller skotfunktioner. För mindre bommar finns färdiga kompletteringssatser för både invändigt uthal och 2 invändiga revfunktioner. (se nedan.)



UTRUSTNING	BOMPROFILER (HÖJD/BREDD)				
	85/58 86/59	111/75	128/90	150/105	162/125 189/132-206/139
Kompletteringssats: uolinen invändigt uthal	511-519-02	507-602-10	507-602-10	—	—
Kompletteringssats: 2 kompl. invän digarev med avlastare	511-062-02	511-061-02	511-061-02	—	—
Axel med revkrokar: ①	536-101-01	536-102-01	536-102-01	536-108-01	536-108-01
D:o för genomgående rullrev: ①		536-105-01	536-105-01		
Winchplatta (mast) ②	523-037-02	523-037-02	523-037-02	523-037-02	523-037-02
Lämplig winchstorlek (Andersen)	3S 91	RF 10	RF 10	RF 10	RF 16
Avlastarmar ③	511-062-01	511-061-01	511-061-01	511-061-01	511-064-01
Trissa	504-304 ø45 × 13	504-304 ø45 × 13	504-304 ø45 × 13	504-318 ø57 × 13	504-018-02 ø70 × 16
Revtravare ④	511-555-01	511-549-01	511-549-01	511-549-01	511-549-01
Revlinsdia. + längd (dubbelflätd polyesterull)	ø8 7m/9m	ø10 8m/11m	ø10 8m/11m	ø12	ø14



## SEGELINTAG FÖR BÅDE TRAVARE OCH REPLIK



Vid revning med snabbrev behöver inte travarna tas ut. De passerar intaget ner till bommen.

Fördelar: Håller seglet på plats och ger snabbare, säkrare revning.

Klaffen fjädrar ner när travarna förs in.

Fjädrande gummibit.

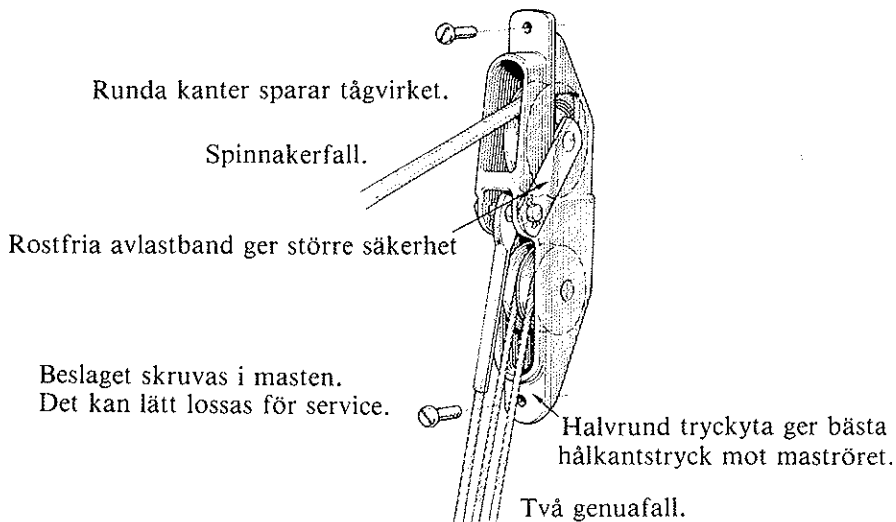
Löstagbar klaff.

När klaffen är borttagen passar segelintaget lika bra för replik.

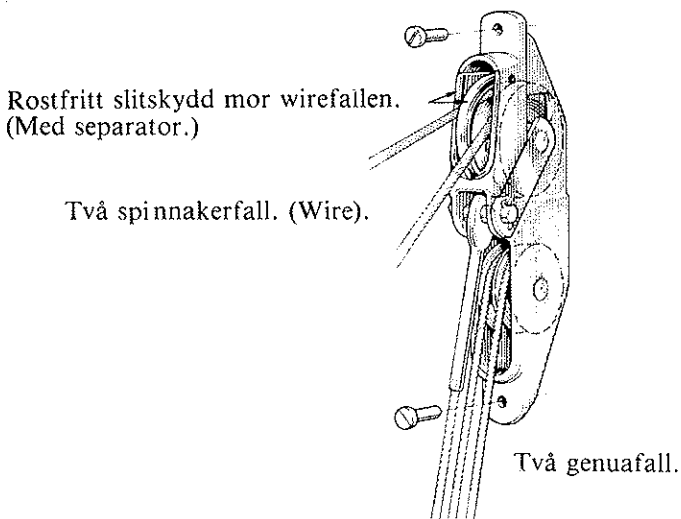
## FÖRSTAGSFÄSTE FÖR 7/8-DELS RIGGAR

Detta beslag innefattar fäste för förstag + 2 genuafall + 1 eller 2 spinnakerfall. Alla funktioner är samlade i en kompakt enhet.

### STANDARDUTFÖRANDE



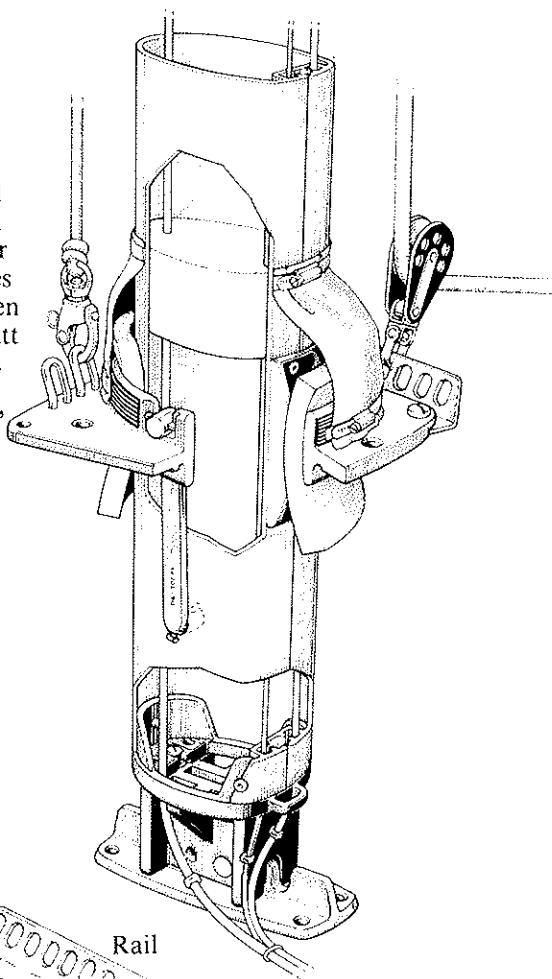
### RACINGUTFÖRANDE



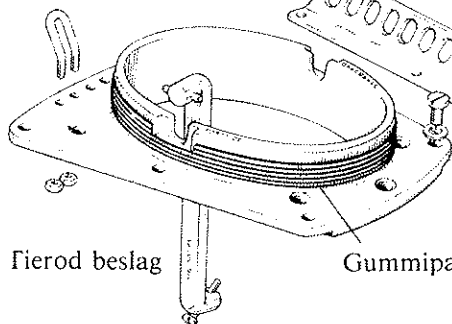
## DÄCKRING—SYSTEM FÖR MASTER GENOM DÄCK

Seldéns däckring är konstruerad så att den skall vara enkel att komplettera om man i efterhand vill dela fallen eller revlinorna till sittbrunnen. Detta sker genom en lös "RAIL" som skjutes in under kanten på däckringen. Den fästes med tre skruv utan att däckringen behöver lossas från däck. För att hålla ner däckringen från fallens lyftande kraft, krävs att man använder "TIE-ROD BESLAGEN". Även dessa är enkla att montera, då urtag finns i däckringen för att kroka i dessa.

Mastfoten bör vara så placerad i skrovet att eventuellt smärre invändigt läckage ej vållar några olägenheter.



Fallfäste



Rail

Tierod beslag

Gummipackning

# RODKICKAR

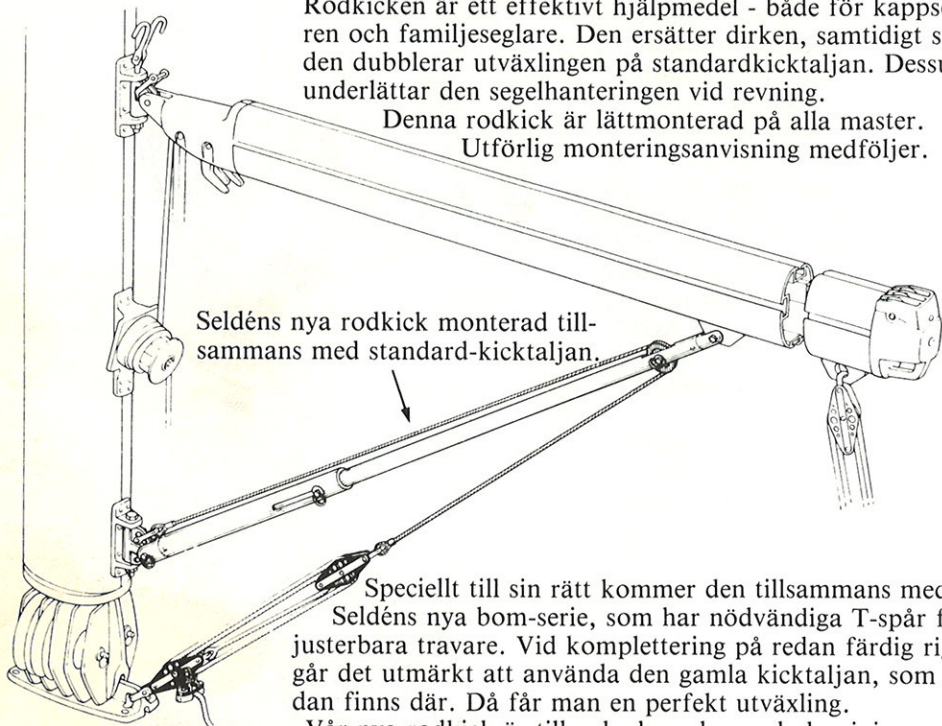
Rodkick typ I Max. bom 128/90

Rodkick typ II Max. bom 206/139

Rodkicken är ett effektivt hjälpmedel - både för kappseglaren och familjeseglare. Den ersätter dirken, samtidigt som den dubblar utväxlingen på standardkicktaljan. Dessutom underlättar den segelhanteringen vid revning.

Denna rodkick är lättmonterad på alla master.

Utförlig monteringsanvisning medföljer.



Seldéns nya rodkick monterad tillsammans med standard-kicktaljan.

Speciellt till sin rätt kommer den tillsammans med Seldéns nya bom-serie, som har nödvändiga T-spår för justerbara travare. Vid komplettering på redan färdig rigg går det utmärkt att använda den gamla kicktaljan, som redan finns där. Då får man en perfekt utväxling.

Vår nya rodkick är tillverkad av eloxerad aluminium, noggrant utprovad och svarar mot högt ställda krav på kvalitet och funktion.

## SPINNACKERBOMMAR.

Detta är en komplett serie spinnakerbommar. Låg vikt, men samma styrka som tidigare - och flera tekniska detaljer, som verkligen gör spinnakerhanteringen både säker och snabb.

Både kappseglaren och familjeseglaren har nytta av dessa finesser.

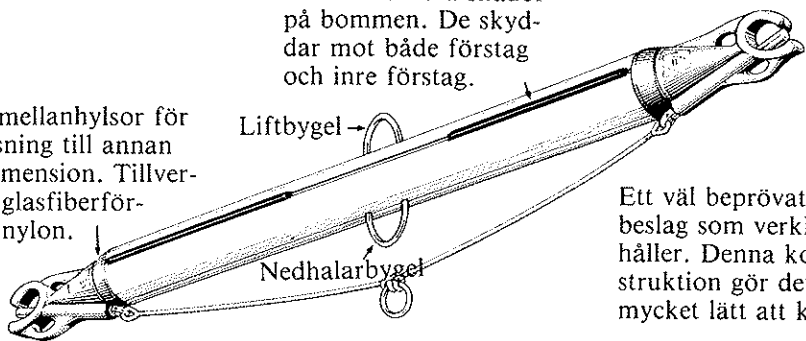
### STANDARD-BOM.

Lätt utbytbara slitlister förhindrar fula skador på bommen. De skyddar mot både förstag och inre förstag.

Lätta mellanhylsor för anpassning till annan bomdimension. Tillverkare i glasfiberförstärkt nylon.

Liftbygel  
Nedhalarbygel

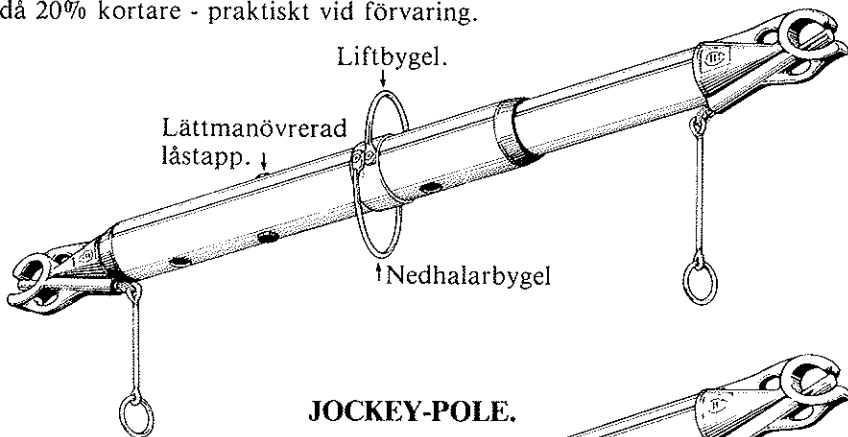
Ett väl beprövat bombeslag som verkligen håller. Denna konstruktion gör det också mycket lätt att koppla.



### TELESKOP-BOM.

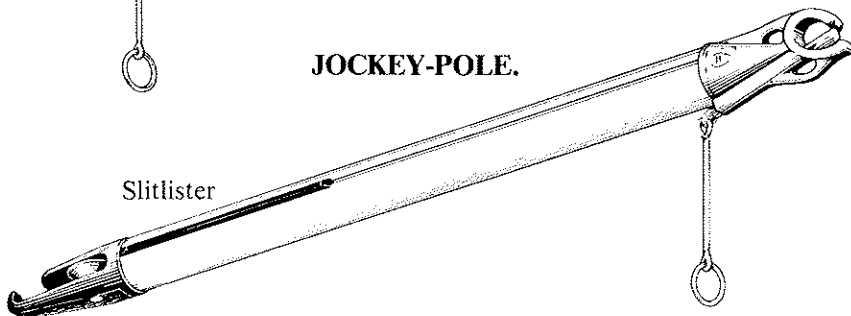
Teleskop-bommen är en spinnakerbom som kan dras ut och bli 50% längre för användning som spirbom. Den kan även skjutas ihop och blir då 20% kortare - praktiskt vid förvaring.

Liftbygel.  
Lättmanövrerad låstapp.  
Nedhalarbygel



### JOCKEY-POLE.

Slitlister



Mjuka runda kanter på beslaget

## SELDÉNS STORA SPINNACKERBOM

Automatisk indragning av lift (gummibelastad). En värdefull finess för kappseglare.

Lätta mellanhylsor för anpassning till annan bomdimension. Tillverkade i glasfiberförstärkt nylon.

Ytterbeslaget har flat ovansida och en hög klo, som effektivt hindrar att genuaskot glider förbi och trasslar sig med spinnakerskotet. En ovärderlig egenskap för kappseglaren.

Lätt utbytbara slitlister förhindrar fula skador på bommen. De skyddar mot både förstag och inre förstag.

Styr-tratt för travar-piken.

Alternativ enhandsöppning av ytterbeslaget.

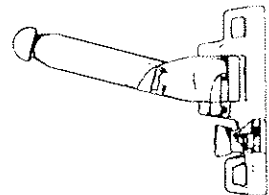
Enhandsöppning av ytterbeslaget.

Klomekanismen är av typ Trip Trigger. Det innebär att när man öppnar tappen så stannar den i öppet läge tills man trycker skotet i botten. Då låses den automatiskt.

Bomprofilen är speciellt utformad för att passa Seldéns olika ändbeslag. Men även andra beslag med helt rund fattning kan användas.

Travare med pik. Nyloninlägg i travarens glidbana minskar friktionen.

Klomekanism Trip Trigger. Styr-tratt för travar-piken.



# EGNA ANTECKNINGAR

## Stående rigg

Inställning	Styrbord	Babord	Vantskruvar/Förspänningskraft
Toppvant.....			mm/..... kp
Främre undervant.....			mm/..... kp
Aktre undervant.....			mm/..... kp
Mellan/Intermedium vant.....			mm/..... kp
Förstag.....			mm/..... kp
Häckstag.....			mm/..... kp
Inre förstag.....			mm/..... kp
Barduner.....			mm/..... kp
Checkstag.....			mm/..... kp
.....			
.....			

## Löpande rigg

Skotpunkter

Genua 1.....

Genua 2.....

.....

.....

## Segelsättningar

Skenbar vindstyrka	Skenbar vindriktning	Segelsättning
..... m/s	..... grader	.....
.....	.....	.....
.....	.....	.....
.....	.....	.....
.....	.....	.....

## Övrigt

.....

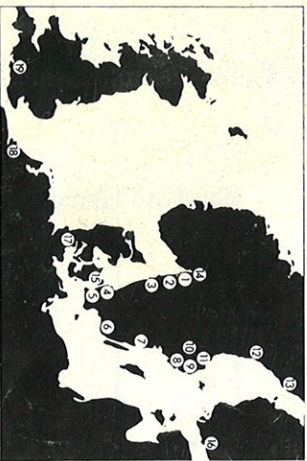
.....

.....

## Seldén service nu på 19 platser runt om i Europa.

Nu kan du få service, reservdelar och expertråd på 13 platser i Sverige och dessutom i Norge, Danmark, Finland, Tyskland, Holland och England.

Behöver du komplettera din utrustning, reparera något eller diskutera ett riggproblem kan du tryggt vända dig hit. Här finns erfarna riggare som kan sina saker. De är specialutbildade på Selden-produkter.



Selden Mast AB är en av världens största tillverkare av segelbåtsmaster till deplacementbåtar 2 — 15 ton.

### *Sverige*

- 1 MARIEHOLM STRÖMSTAD MARINA  
Box 30, 452 01 Strömstad, Tel. 0526/139 60
- 2 SYVERSEN SEGELMAKERI AB  
450 43 Smögen, Tel. 0523/324 10  
Kontakman: Håkan Larsson
- 3 VIKING YACHTING AB  
GKSS Båthamn i Långedrag, Box 5087,  
421 05 Västra Frölunda, Tel. 031/29 86 30

### 4 BELIKEN SWEDEN

Lars Lind, Norra Hamngatan 2  
252 22 Helsingborg, Tel. 042/11 02 45

### 5

### 6 BERG MARIN AB

Gästhamnen, Skeppsbrokajen  
371 33 Karlskrona, Tel. 0455/802 30-50

### 7 SOLKUSTENS MARINA

Gästhamnen Box 4, 593 01 Västervik  
Tel. 0490/133 70  
Kontakman: Håkan Ohlsson

### 8 WATSKIBUTIKEN

Erstagatan 22, 116 36 Stockholm, Tel. 08/44 00 00

### 9 ROSLAGENS SEGELMAKERI AB

Vegaskolan, 185 00 Vaxholm, Tel. 0764/366 11

### 10 VÄSTERÅS SEGELSERVICE

Riggarverkstad: Kungälvsgatan 25, Västerås  
Tel. 021/18 40 20  
Kontor: Särflagatan 1, 724 60 Västerås  
TEL. 021/11 49 43, 18 59 55

### 11 ING.F.A. SUNE JOHANSSON

Pl. 1220, 740 70 Östhammar  
Tel. 0173/323 68, 810 20

### 12 HIERTMAN SAILING

Mokajen, Box 268, 851 04 Sundsvall  
Tel. 060 15 60 27

### 13 OLLE CARLSSON BÅTTILLBEHÖR

Maskingatan 2, Box 7020, 900 07 Umeå  
Tel. 090/12 48 00

### *Norge*

### 14 ERLING HOVDAN A/S

Skippogsgatan 5, Oslo 1  
Tel. 00947 (02) 41 00 44  
Kontakman: Øyvind Trøen

### *Danmark*

### 15 FISKARS MARINE

Haveen 1, DK-2960 Rungstedt Kyst  
Tel. 00945 (02) 86 50 65  
Kontakman: Søren Lindstrøm

### *Finland*

### 16 JOTIKO MARINE

Unionsgatan 45A 14, SF-00170 Helsingfors  
TEL. 009358-(9) 0176173

### *Tyskland*

### 17 ECKERNFÖRDER BOATING CENTER

Jungfernstieg 69, D-233 Eckernförde  
Tel. 00949-(0) 4351-5977 eller 2588  
Kontakman: Wolfgang Tivze

### *Holland*

### 18 SELDEN NEDERLAND B.V.

NW, Jaachhaven 4  
NL-4318 AD Brouwershaven  
TEL. 00931-(0) 1119-1252  
Kontakman: J.W. Kesteloo

### *England*

### 19 KEMP MAST LTD

St Margareths Lane, Titchfield  
Farehamn P014 4BG, Hants  
Tel. 00944/329 419 00



# SELDÉN MAST