

Teknisk håndbok for Albin Nova



Teknisk håndbok - revidert 14.juni 2005

**Dette er et Word-dokument på 23 sider.
Åpne det og print ut!**

Vi er helt avhengig av input fra deg som medlem, for at håndboka skal bli verdifull. Send oss derfor informasjon du mener er av interesse for andre medlemmer slik at vi kan oppdatere dette dokumentet regelmessig.

Klasseregler for Albin Nova

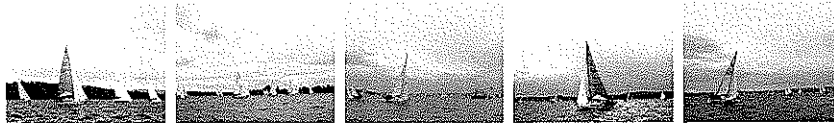
[se reglene her](#)

Seildiagrammer for Albin Nova

[forside](#)

[bakside](#)

Bilder av Albin Nova



| | | |
|----------|---|-----------|
| 1 | Introduksjon | 3 |
| 2 | Vedtekter | 4 |
| 3 | Klasseregler | 6 |
| 4 | Medlemsliste (overført fgfra Teknisk Bok til BLI MEDLEM) | 8 |
| 5 | Færderseilasen | 8 |
| 5.1 | <i>Generell orientering</i> | 8 |
| 5.2 | <i>Klassevinnere</i> | 10 |
| 6 | Teknisk | 10 |
| 6.1 | <i>Skrog</i> | 10 |
| 6.1.1 | Vantinnfesting på Albin Nova | 10 |
| 6.1.2 | Kjølinnfesting innvendig | 10 |
| 6.1.3 | Kjølinnfesting utvendig | 120 |
| 6.1.4 | Slark i roret | 120 |
| 6.1.5 | Gelcoat | 12 |
| 6.1.6 | Kallesje | 12 |
| 6.1.7 | Syrefas uystyr | 12 |
| 6.1.8 | Hanskerom | |
| | 11 | |
| 6.1..9 | Diverse tips | 11 |
| 6.2 | <i>Rigg/utstyr</i> | 12 |
| 6.2.1 | Riggetips | 13 |
| 6.2.2 | Måleregler etc. | 13 |
| 6.2.3 | Foringer ved salingshorn | 13 |
| 6.2.4 | lensetakler | 12 |
| 6.2.5 | Dekkslayout | 12 |
| 6.2.6 | Diverse tips | 12 |
| 6.3 | <i>Motor</i> | 13 |
| 6.3.1 | Informasjon fra importør av Yanmar | 15 |
| 6.3.2 | "Svenskeventilen" | 15 |
| 6.3.3 | Fare ved langvarig bruk av startmotor | 15 |
| 6.3.4 | Dieseldyr | 5 |
| 6.3.5 | Problem med løsnet girwire | 19 |
| 6.3.6 | Slark i propell | 16 |
| 6.4 | <i>El-anlegg</i> | 19 |
| 6.4.1 | Dimensjonering av strømførende kabel | 17 |
| 6.4.2 | Varmeapparat | 17 |
| 6.5 | Seil | 17 |
| | 6.5.1 Tips | 20 |
| 6.5.2 | Tilbud | 20 |
| 6.6 | <i>Innredning</i> | 207 |
| 6.6.1 | Gassrør | 207 |
| 6.6.2 | Forskrifter | 207 |
| 6.7 | <i>Toalett</i> | 20 |
| 6.7.1 | Bli kvitt septikkluken | 20 |
| 6.7.2 | Spørreundersøkelse | 18 |

| | | |
|----------|------------------------------|------------|
| 7 | Leverandørliste | 20 |
| 8 | Referanseliste – tips | 230 |

Novaklubbens formål er å være en interesseorganisasjon for alle Nova-eiere i Norge.

Dette innebærer blant annet å:

- fremme interessen for seilbåten NOVA som familiebåt. Herunder treffe tiltak som er egnet til å sikre NOVA'ens verdi i seilbåtmarkedet.
- fremme NOVA'en som regattabåt/entype
- skape og vedlikeholde et godt miljø blant NOVA seilere
- arrangere samlinger, f.eks weekend-samlinger og feriesamlinger i den utstrekning det finnes ønskelig
- organisere "mannskapsbank", bl.a for å muliggjøre at NOVA-eiere kan seile regatta i andre deler av landet
- arrangere eller aktivt delta i regattaer, herunder klassesesterskap
- ta opp spørsmål av felles interesse med importør, produsent eller andre som kan tenkes å lage/formidle deler og utstyr til NOVA'en

Hvis du har spørsmål eller forslag til Novaklubben, kan du henvende deg til en av styrets medlemmer. Disse er listet opp under "OM OSS".

2 Vedtekter

Foreningens navn skal være Nova-klubben

Klubbens logo/emblem er N'en som brukt av konstruktøren Peter Norlin (varemerke) og kombinert med sjerne over den høyre vertikale strek i N'en. Stjernen tilsvare i formen pluss-tegnet (+). Stjernen symboliserer NOVA'en i "Norlinfamilien". Fargekombinasjonen skal så vidt mulig være sort N og (Nova) rød sjerne. Styret kan tillate andre fargekombinasjoner om dette i enkelte tilfelle finnes hensiktsmessig.

- 2.2 Klubbens formål er å være interesseorganisasjon for alle NOVA-eiere. Dette innebærer bl. Annet:
- Å fremme interessen for seilbåten NOVA som familiebåt. Herunder treffe tiltak som er egnet til å sikre NOVA'ens verdi i seilbåtmarkedet.
 - Å fremme NOVA'en som regattabåt/entype.
 - Å skape og vedlikeholde et godt miljø blant NOVA seilere.
 - Å arrangere samlinger, f.eks weekend-samlinger og feriesamlinger i den utstrekning det finnes ønskelig .
 - Å organisere "mannskapsbank", bl.a for å muliggjøre at NOVA-eiere kan seile regatta i andre deler av landet.
 - Å arrangere eller aktivt delta i regattaer, herunder klassemesterskap.
 - Å ta opp spørsmål av felles interesse med importør, produsent eller andre som kan tenkes å lage/formidle deler og utstyr til NOVA'en
- 2.3 Som medlem kan styret oppta alle NOVA-eiere og andre NOVA-seilere som viser interesse for båttypen.
- 2.4 Årskontingenten fastsettes av årsmøtet og følger kalenderåret. Manglende innbetaling av kontingenten kan medføre at vedkommende strykes som medlem.
- 2.5 Nova-klubben's administrative organer er:
- Årsmøtet
 - Styret
- 2.6 Årsmøtet er klubbens øverste myndighet og avholdes hvert år omkring årsskiftet, senest innen utgangen av februar måned.
- Som flertallets beslutning gjelder det som flertallet blant de møtende har stemt for, eller ved stemmelikhet det som møtelederen har stemt for. Om oppløsning og avvikling og retten til å la seg representere med fullmektig kfr. Pkt 2.10 nedenfor.
- 2.7 Årsmøtet skal minimum foreta følgende valg:
- Møteleder
 - Referent

- Formann, som velges for et år om gangen
- 3 styremedlemmer, som velges for to år om gangen.
- Revisor, som velges for et år om gangen
- Valgkomiteen består av to personer.
- Minst ett styremedlem trer vekselvis ut hvert år.

2.8 Forvaltningen av Nova-klubben's anliggender hører under styret., som sørger for en tilfredsstillende organisasjon av klubbens virksomhet. Styret konstituerer seg selv.

Styret representerer klubben utad.

Styret skal se til at klubbens formuesforvaltning blir undergitt bokføring på betryggende måte. Regnskapet skal hvert år, forut for årsmøtet, kontrolleres av valgt revisor.

Formannen skal sørge for at styret holder møter så ofte som trengs. Ved styremøter skal føres protokoll som underskrives av formannen og sekretæren.

Styret fører protokoll over klubbens medlemmer.

Styret er vedtaksført når formannen og minst to styremedlemmer er til stede.

2.9 Medlemsmøter avholdes når styret finner det ønskelig.

2.10 Oppløsning og avvikling av klubben besluttet av årsmøtet. Beslutningen krever minst 2/3 flertall av de fremmøtte medlemmer. Innkallelsen til årsmøtet må nevne den mulige oppløsning og avvikling, og må utsendes minst fjorten dager før årsmøtet.

Det er tillatt å la seg representere på årsmøtet med fullmektig. Fullmakten skal være skriftlig. Fullmektigen må selv være medlem i Nova-klubben.

Når klubben er besluttet avviklet, skal de midler som klubben rår over forvares i minst to år. Årsmøtet kan beslutte at midlene etter denne tid skal gå til et almenntilgitt formål, fortrinnsvis innen det maritime miljø.

3 KLASSEREGLER FOR ALBIN NOVA 33

Utarbeidet av styret i NOVA-KLUBBEN, mars 1993. Revidert i mai 2005

Hensikten med disse bestemmelsene er:

- Å muliggjøre kappseiling i egen klasse.
- Å forsøke gjennom enkle klasseregler, å samle så mange NOVA-seilere som mulig i samme klasse.
- Å beholde båtens karakter som kombinert familie og regattabåt.

Klassebestemmelsene bygger på spesifikasjoner iflg. Albin Marin A/B og aktuelle LYS-regler.

Hvis ikke annet er angitt, gjelder bestemmelser gitt i "Klasseregler før Nova-klassen", utgitt av Nova Forbundet i Sverige.

1. Båtens utførelse skal samsvare med Albin Marin A/B's tegninger og spesifikasjoner hva gjelder skrog, dekk, ror, kjøl og rigg.
2. Båten skal ha standard innredning og utstyr, komplett med madrasser, skuffer og skap, batterier, tauverk, og dregg.
3. Motor skal være av fabrikat Yanmar 2GM 2 eller tilsvarende med samme vekt og tyngdepunkt.
4. Masten skal være gjennomgående, med salingshorn lengde minimum 1280 mm. Masten skal være utstyrt med 2 påmalte målemerker. Det nedre målemerke skal sitte 1520 mm over springlinjen. Avstand mellom øvre og nedre målemerke skal ikke overstige 12100 mm. Mastens plassering ifht. skrogets J-mål skal ikke overstige 3700 mm.
5. Bommen skal ha påmalt målemerke som ikke overstiger 4300 mm. fra mastens akterlik.
6. Spinnakerbommens lengde skal ikke overstige 4000 mm.
7. Alle stag skal være av rustfritt wire. Lensetakler er tillatt.
8. Storseil må ikke overstige de målene som er påmalt på mast og bom.
Mastelik, P = 10700 mm
Bomlik, E = 4300 mm
Antall spiler er fritt. Gjennomgående spiler og IOR-spiler er tillatt.
- 9 Største forseil skal ikke overstige følgende mål:
Forlikets lengde, T = 10750 mm
Tverrmål (vinkelrett på forliket) , LP = 5700 mm.
Fortriangelets høyde, I = 10700 mm

- 10 Spinnaker og asymmetrisk spinnaker (genaker).
Spinnaker skal ikke overstige følgende mål:
Ytterlikets lengde, SL = 10800 mm
Største bredde, SMW = 8700 mm
Spinnakerfallets plassering på masten må ikke forandres.
Asymmetrisk spinnaker kan alternativt føres i henhold til LYS-reglene. Det betyr at summen av lengdene av forlik og akterlik ikke skal være lengre enn $2 \times SL$ (2×10800 mm). Ingen breddemål eller underlikslengde skal overstige SMW = 8700 mm.
Dersom det gjennom LYS-målebrev kan dokumenteres et LYS-tall på maksimalt 1,14 med genakeren halset i senterlinjen, kan genakeren alternativt hales på standard spinnakerbom og brases ut fra båtens senterlinje.

- 11 Storseil, genoa og spinnaker (eventuelt genaker) skal ha påført registreringsnummer ifølge standard fra Norges Seilforbund, minimumshøyde 450 mm

- 12 For deltakelse i regatta der det seiles ren Nova-klasse, vil det ikke bli krevd målebrev. Relevante seil skal være målt og dokumentert av autorisert måler.

- 13 Endringer av disse klassebestemmelser kan kun vedtas på medlemsmøte, der forslag til forandring fremkommer i innkallelsen.
En endring krever 2/3 flertall.

3 Medlemsliste

Medlemslisten er overført til "BLI MEDLEM". Den blir løpende oppdatert.

5 Færderseilasen/Hollenderseilasen

5.1 Generell orientering

Det er ønskelig at flest mulig deltar i disse seilasene, og at det kan opprettholdes egen klasse for Albin Nova. Som ledd i å få flest mulig deltakere, kreves ikke LYS-målebrev for å kunne delta i klassen. Båt og utstyr må imidlertid være i overensstemmelse med klassereglene som beskrevet i kap.3

Resultater

| Klasse: Albin Nova | | Start: 10.06.2005 15:10:00 | | Flagg: H | | |
|--------------------|-------------|-------------------------------|------------|---------------|-------------|----------|
| Plass | Seilnr | Båtnavn | Båttype | Skipper | Forening | Seiltid |
| 1 | NOR 3830 | AGNES | Albin Nova | Lars Klemsdal | Oslo SF | 11:42:00 |
| 2 | NOR 3771 | RABAGAST | Albin Nova | Asbjørn Næss | Larvik SF | 11:53:10 |
| 3 | NOR 6504 | KRISTIANE | Albin Nova | Eirik Maus | Nesodden SF | 12:04:50 |

| | | | | | | |
|----|-------------|----------|------------|-----------------------|----------------|----------|
| 4 | NOR 4078 | BAMS | Albin Nova | Harald Rove | Asker SF | 12:14:33 |
| 5 | NOR 8058 | CILJOKE | Albin Nova | Trond Evju | Drammens SF | 12:29:57 |
| 6 | NOR 5679 | VITA | Albin Nova | Bjarne Hebnes | Oppegård SF | 12:34:20 |
| 7 | NOR 4573 | ISADORA | Albin Nova | Bjørn P. Halvorsen | KNS | 12:37:10 |
| 8 | NOR 7741 | KOS | Albin Nova | Tom Mikkelsen | Bundefj. SF | 12:38:08 |
| 9 | NOR 4960 | MATHILDE | Albin Nova | Morten Sollerud | Asker SF | 12:57:27 |
| 10 | NOR 5613 | SNØHVIT | Albin Nova | Ragnar Sandmark | Frognerk. SF | 13:06:00 |
| 11 | NOR 4249 | EMBLA | Albin Nova | Rune Mikalsen | KNS | 13:34:47 |
| 12 | NOR 5141 | LYNET | Albin Nova | Thor Erik Klausen | Holmestr. SF | 13:49:42 |
| | NOR 5928 | AMALIE | Albin Nova | Geir Timland | Brevik SF | 96:00:00 |
| | NOR 5559 | MARIE | Albin Nova | Erik Bostrøm | Sandefjord S | 96:00:00 |

Resultater Ferders. 2004

Klasse: Albin Nova

Start: 11.06.2004
16:40:00

Flagg: H

| Plass | Seilnr | Båtnavn | Båttype | Skipper | Forening | Seiltid |
|-------|-------------|-----------|------------|-----------------------|----------------|----------|
| 1 | NOR 3771 | RABAGAST | Albin Nova | Asbjørn Næss | Larvik SF | 24:49:10 |
| 2 | NOR 4905 | SILI | Albin Nova | Pål Orten | Asker SF | 24:50:31 |
| 3 | NOR 6225 | OUI-OUI 2 | Albin Nova | Bjørn Frantsen | Drøbaks. SF | 24:51:18 |
| 4 | NOR 5547 | ALBIN UPP | Albin Nova | Tore Holte | Drøbaks. SF | 24:54:02 |
| 5 | NOR 8058 | CILJOKE | Albin Nova | Trond Evju | Drammens SF | 24:54:11 |
| 6 | NOR 5613 | SNØHVIT | Albin Nova | Ragnar Sandmark | Frognerk. SF | 24:56:14 |
| 7 | NOR 4960 | MATHILDE | Albin Nova | Morten Sollerud | Asker SF | 24:57:24 |
| 8 | NOR 4573 | ISADORA | Albin Nova | Bjørn P. Halvorsen | KNS | 24:58:17 |
| 9 | NOR | SARA | Albin Nova | Ole Petter Aarhus | Sandefjord S | 24:59:17 |

| | | | | | | |
|------|-------------|---------|------------|------------------------|--------------|----------|
| 5287 | | | | | | |
| 10 | NOR 8089 | ANIARA | Albin Nova | Trygve Refvem | KNS | 24:59:58 |
| 11 | NOR 5141 | LYNET | Albin Nova | Thor Erik Klausen | Holmestr. SF | 25:04:34 |
| 12 | NOR 4249 | EMBLA | Albin Nova | Rune Mikalsen | KNS | 25:05:34 |
| 13 | NOR 4078 | BAMS | Albin Nova | Harald Rove | Asker SF | 25:04:07 |
| | NOR 5559 | MARIE | Albin Nova | Erik Bostrøm | Sandefjord S | 96:00:00 |
| | NOR 5679 | VITA | Albin Nova | Bjarne Hebnes | Oppegård SF | 96:00:00 |
| | NOR 3249 | REBELLA | Albin Nova | Helge Kjøllesdal | KNS | 96:00:00 |
| | NOR 5400 | ROSITA | Albin Nova | Sophus Lie- Nielsen | Frognerk. SF | 96:00:00 |
| | N 7741 | KOS | Albin Nova | Tom Mikkelsen | Bundefj. SF | 96:00:00 |

Resultater Ferders. 2003

Klasse: Albin Nova

Start: 13.06.2003 16:20:00 Flagg: W

| Plass | Seilnr | Båtnavn | Båttype | Skipper | Forening | Slutt | Seiltid |
|-------|----------|-----------|------------|--------------------|--------------|------------------------|----------|
| 1 | SWE 8 | BLUR | Albin Nova | Peter Gustafsson | GKSS | 14.06.2003 06:09:19 | 13:49:19 |
| 2 | NOR 4232 | RØDHETTE | Albin Nova | Eivind Carlsen | Fredrikstad | 14.06.2003 06:37:08 | 14:17:08 |
| 3 | NOR 5561 | SHANTY | Albin Nova | Svein Arild Nilsen | Fredrikstad | 14.06.2003 06:39:56 | 14:19:56 |
| 4 | NOR 5559 | MARIE | Albin Nova | Erik Bostrøm | Sandefjord S | 14.06.2003 07:09:01 | 14:47:01 |
| 5 | NOR 3771 | RABAGAST | Albin Nova | Asbjørn Næss | Larvik SF | 14.06.2003 07:12:46 | 14:52:46 |
| 6 | NOR 8058 | CILJOKE | Albin Nova | Trond Evju | Drammens SF | 14.06.2003 07:21:11 | 15:01:11 |
| 7 | NOR 5400 | ROSITA | Albin Nova | Sophus Lie-Nielsen | Frognerk. SF | 14.06.2003 07:27:26 | 15:07:26 |
| 8 | NOR 4960 | MATHILDE | Albin Nova | Morten Sollerud | Asker SF | 14.06.2003 07:30:42 | 15:10:42 |
| 9 | NOR 5679 | VITA | Albin Nova | Bjarne Hebnes | Oppegård SF | 14.06.2003 07:32:03 | 15:12:03 |
| 10 | N 7741 | KOS | Albin Nova | Tom Mikkelsen | Bundefj. SF | 14.06.2003 07:33:38 | 15:13:38 |
| 11 | NOR 5547 | ALBIN UPP | Albin Nova | Tore Holte | Drøbaks. SF | 14.06.2003 07:40:48 | 15:20:48 |

Teknisk

6.1 Skrog

6.1.1 Vantinnfesting

Vi har hørt om noen tilfeller hvor vantinnfestingene har røket eller er i ferd med det. Trolig har dette sammenheng med at vann har trukket inn langs boltene som går gjennom dekk fra beslaget (bøylen) som strekkfiskene sitter i. Dette kan observeres ved at den innvendige forsterkningen som er støpt fast innvendig på skrogsiden er blitt mørken og sprø. Dette skal visst nok gjelde de båtene som ble laget før 1985. Konstruksjonen ble da endret på dette punktet.

Noen av oss har forsterket denne ved å få tilpasset et beslag av 3mm syrefast stålplate som passer inn i den støpte forsterkingen, slik at beslaget dekker denne både oppunder dekk og nedover langs skrogsiden. Stålbeslaget plastes fast og festes i tillegg med 3 bolter og muttere i sideflensene som går ned langs skrogsiden. Til slutt borres hull ovenfra gjennom beslaget før boltene fra dekkbeslaget.

Det er også kommentert, med utgangspunkt i skade på tilsvarende beslag på Scanmar 33, at stålbeslaget i dekk som strekkfiskene fra vantene festes i kan rette seg ut å evt. føre til rigghavari. Beslaget bør i hvert fall holdes under oppsyn.

Det er videre anbefalt av Peter Norlin å forsterke innfesting av forstag i baugen. Anbefalt løsning er å lage et beslag innvendig på baugen inne i ankerluken (som evt. boltes gjennom utvendig skinne som skrur på baugen). Dernest benyttes en strekkfisk mellom nytt beslag og fundamentplaten for forstaket slik at kreftene fra forstaket går videre ned i skroget.

6.1.2 Kølinnfesting innvendig

Skroget er etter støping forsterket med innvendige glassfiberbjelker. Disse er montert ned i kjølsvinet, og glassfibermatter overlapper bjelker og skrog. Innfestingen mellom bjelker og skrog kan sprekke opp mot enden av bjelkene, enten som følge av grunnstøting eller/og som følge av dårlig arbeid.

Hvis man opplever oppsprekking her, behøver det altså ikke å være bevis på kraftige grunnstøtinger, selv om dette selvsagt kan gi slik skade. Reparasjon kan man utføre ved å hakke bort mattene som er lagt over skrog og bjelke (bruk hoggjern og hammer), og gjør

denne om igjen med nye matter som overlapper skrog og bjelker. Etterpå males over med Topcote

6.1.3 Kjølinnfesting utvendig

Sprekk i overgang mellom skrog og kjø sparkles med sikaflex før stoffing. Overgang slipes til 4mm fuge før sparkling.

6.1.4 Slark på roret

Slark på roret kan komme fra slitasje på ”bronsjelager” fra rorstammen. Rorstammen går gjennom en to-delt bronsjeplate som siste støtte under båten. Ved å ta av bakdel av beslaget, som har halvmåne-form, og slipe dette forsiktig på flaten som går mot bronsjelageret som er boltet til skroget, vil hullet som akslingen går gjennom reduseres. Om hullet blir noe ovalt, vil dette likevel normalt være tilstrekkelig, og kan gjentas år om annet. Husk og låse boltene med blå lock-tite, og bruk gjerne vannbestandig fett på lagerflate mellom rorstamme og bronsje.

6.1.5 Gelcoat

Type gelcoat er

6.1.6 Kalesjer

Info./priser fra
Alf Hansen
Albinhallen

6.1.7 Syrefast utstyr

6.1.8 Hansskerom

Novaklubben har fra tid til annen tilvirket slike i GRP for salg.

6.1.9 Diverse tips

6.1.9.1 Drenering av cockpitbenker

6.1.9.2 Vanlige steder for vannlekkasje.

(sakset fra Omegaklubben, men anses relevant også for Nova)

- Sammenføyning dekk/skrog oppe i ankerbrønn forut. Bruk godt med Sikaflex. Spesielt inn akterover hvor det er en åpning.
- Gjennomføring for ferskvannspåfylling og lufterør i ankerbrønn forut. Løsnes, renses og monteres med silikon evt. sikaflex.
- Mastemansjett. Demonteres, renses og monteres med silikon. Sporene i masten kan gjerne gattes igjen med sikaflex på forhånd.
- Mellom hyttetak og mastekrave. Orginal silikon begynner å bli dårlig. Den er da enkel å demontere. Renses, pusses og monteres med silikon. Kan også med litt plunder gjøres med masten oppe.

- Vinduer. Det kan være et problem å få demontert vinduene uten skade. Jeg brukte en tynntflytende veske som tetter med brukbart resultat. Fås kjøpt hos La-Sa på Vekerø.
- Beslag for dieselpåfylling. Spesielt når det er teak på sargen. Bruk sikaflex.
- Lufteventiler. Ingen lekasjesikker konstruksjon. I hardt vær bør de stenges.
- Utløp for lensevannspumpen. Ved stor krenkning til styrbord kan vann komme inn dersom platen har blitt morken. Bytt platen til kr 45,-.
- Regnvann ned inngangsluken. Rens opp dreneringshullene i skinnen på hyttetaket. Lag en regnkappe over døren som du fester til skyveluken.

Det er ingen vannlekkasje, men man bør være oppmerksom på faren for vanninntrengning ved kranen fra utløpet fra vaskene når denne ikke er stengt. Under en lang slørseilas med konstant krenkning kan sjøvann renne inn og over i hyllen over komfyren. Har man da for eksempel plassert mobiltelefonen der, er det fare for skade. For slike seilaser bør man stenge kranen.

6.2 Rigg/utstyr

6.2.1 Riggetips (fås fra Christen With)

Trimmen til Nova-riggen er ikke så veldig komplisert. Noe av det viktigste er å oppnå et stramt forstag. Gå frem som følger:

Sett masten rett med overvantene.

Stram til akterstaget meget hardt.

Sram strekkfiskene på overvantene meget hardt

Slakk akterstaget.

Stram undervantene til masten er nesten rett langskips. Dype seil må ha større mastebue enn flate seil og følgelig noe slakkere undervant. Stram imidlertid undervantene så mye som mulig uten å ødelegge trimmen. Stramme undervant gir rettere forstag og en bedre staget mast. For slakke undervant kan føre til skade på masten, i verste fall mastehaveri.

6.2.2 Måleregler etc.

fås fra UK Seilmakers

6.2.3 Foringer ved salingshorn

Christen With har ved flere anledninger presisert betydningen av foringene ved salingshornfestet. Mange har opplevd å få sprekker i forkant av salingshornene ved festet. Dette har som regel sammenheng med manglende eller slitt foring. Originelt sitter det en myk gummiforing. Denne bør skiftes ut med en stiv plastforing. Du kan få dem fra With Marine for en slikk og ingenting.

6.2.4 Sprekk ved innsveising av brakett for salingshorn:

Sprekk i sveisen mellom braketten som holder salingshornet og masten har forekommet på flere Novaer. Det kan meget vel tenkes at problemet skyldes slitt foring (knfr, pkt. 6.2.3) , som bør skiftes ut med en stiv plastforing. Når først sprekken har kommet, er spørsmålet hva som kan gjøres. Noen har løst problemet ved å benytte et lokalt verksted som kan sveise på nytt. Dette blir sannsynligvis brukbart, om ikke like bra som nytt. I tillegg kan man ytterligere sikre med to gjennomgående syrefaste bolter. Det anbefales å montere disse med finger-skrudde muttere, etter sveisingen, for så å låse med doble muttere. Dette for å sikre mot evt. gjentatt utrivning i forkant i og med at brakettene da vil motvirke hverandre. (bevegelser innover i forkant av brakett vil boltene ikke forhindre).

With Marin tilbyr en løsning som kanskje er enda sikrere, men trolig også dyrere. Det oppfordres til å ta en ekstra sjekk av denne detaljen.

6.2.5 Lensetakler

6.2.6 Dekkslayout

6.2.7 Diverse tips

6.3 Motor

6.3.1 Info. Fra importør av Yannmar

Yannmar Norge A/S er importør for motoren og holder til på Sjetten. Novaklubben har tidligere hatt kontakt med Universal Diesel A/S. Trolig var de da importør.

På spørsmål om fallende motorkraft, er svaret at de ikke tror det skulle være merkbart etter vanlig bruk og normalt vedlikehold. De tror mer på groing på båten, mistolking av lyd, tæring og lignende av propell.

Eksos-soting på hekken har de ingen god løsning for å eliminere.

Tregt gir kommenterer de med at det kan komme av måten det blir manurert på. Den skal manureres bestemt og presist uten "røsk og riv", men heller ikke med for varsom fingertupp-kontroll.

Videre siteres fra deres svar:

Tilsetninger i drivstoff

har vi generell skepsis til ut fra tillit til at oljeselskapene selv antas å ville være de første til selv å forbedre sitt drivstoff. Fenomenet "dieseldyr" har fått ufortjent oppmerksomhet og for øvrig også skylden for hva som oftest er slurv i enkelte tankanlegg der man ikke følger opp kondenstapping.

Vi kan imidlertid anbefale produktet Al-Ron som tilsetningsmiddel for dem som føler at de må ha noen på tanken; midlet gir en beskyttelse mot kondensvann og gjør ellers ingen skade.

Tregt gir

ved reversering kjenner vi ikke som fenomen. Vi mistenker det å kunne ha sammenheng med foldepropellere som har dårlig reverseringseffekt, men vil helst tro at det hele skyldes for skånsom sjalting. Dette kan resultere i dårlig inngrep for

koblingen i gearet fordi inngrepet skal styrkes av rotasjonskreftene i koblingsøyeblikket. Gearspaken skal manøvreres bestemt og presist, uten "røsk og riv", men heller ikke med for varsom fingertuppkontroll. For skånsom behandling kan faktisk resultere i slitasje og sluring.

At fenomenet synes å være fremtredende ved reversering har nok mest sammenheng med at man har en tendens til å manøvrere noe forsiktigere ved bakking. Skrogform, ror plassering og propellertype gjør også sitt til at man aldri får full effekt ved bakking.

For ordens skyld bør det være bemerket at manøvreringshendel og kabel forutsettes å være korrekt justert og bevegelig.

Dersom fenomenet skulle skyldes akselsystemets forbindelse med gearet, ville det også opptre forover. Er ikke forbindelsen fast, vil propellerakselen ved bakking dessuten bli trukket ut av flensen.

Kontrollkablens levetid

kan ikke fastsettes. Brukstil og måte sammen med vedlikehold (smøring) vil gi betydelige avvik, vi kjenner ikke til hvilke typer og lengder som benyttes. Kablene er ikke et Yanmar-produkt og anskaffes oftest direkte av båtbygger. Vi regner med at vi klarer å dekke behovet gjennom vårt søsterfirma Telmo Control AS da kablene sannsynligvis er av fabrikat Morse eller Teleflex som importeres av dette firmaet.

Den røde Yanmar-boksen

Inneholder oss bekjent fra Yanmar bare en universal skruteboks, en tang, to fastnøkler samt en oljekanne. Vi er derfor noe i tvil om hva man kan ønske å oppdatere av dette.

Vi vil anbefale at man har følgende ombord til enhver tid:

- Impeller og pakning for sjøvannspumpe
- Kilerem for vannpumpe og for dynamo
- Filterinnsats for brennstoff. Vi anbefaler to
- Filterelement for smøreolje
- Luftskrue og pakning
- Tærezink for motor
- Reserve startnøkkel
- Brukerveiledning
- og vi tillater oss også å anbefale at man sikrer seg at man virkelig **kan** skifte de nevnte delene raskt ved behov.

Nevnte reservedelsbeholdning vil være forskjellig for direktekjølt og ferskvannskjølt motor.

Sjøvannsfiler

Med klart lokk finnes reservedelsnummer R-5002-1013. Varen er ikke vårt eget produkt og prisen har svingt noe i år. Filteret har stusser for 1/2" slange, og gir ingen kapasitetsproblemer for vannpumpen.

Pakkebokssmøringen

Med olje eller fett er et evig tema og det synes å være slik at alle ønsker seg den versjonen de ikke selv har. Selv bruker vi pakkeboks med fettsmøring fra Stauferkopp som betinger lett tilgang til pakkeboksen. Vi har betenkeligheter med lang tilførselsvei for fett fordi fett som må brukes har dårlig flyteegenskaper og derfor er vanskelig å få frem uten høyt trykk.

Fettsmurt pakkboks kan for øvrig være vanskelige å dosere korrekt. De fleste brukere trykker inn for mye fett og fyller hylserøret og sperrer derved vannkjølingen av pakkboksen.

I de tilfeller vi har levert oljesmøring, har vi funnet gearolje EP90 eller EP120 "tykkest mulig" velegnet for å få lavest forbruk og tilstrekkelig smøring.

Større dynamo

Ved utskifting av 35A til 55A dynamo kan ledningsnettets beholdes uendret.

Grovregnet utgjør disse 20A maksimalt en hestekraft (det er da tatt hensyn til dynamoens virkningsgrad). Det vil altså si at dynamoen vil kreve en hestekraft mer av motoren ved full ladeeffekt. Full effekt gir dynamoen i praksis bare i 15-20 minutter etter en start fordi gjenoppfylling av batteri stort sett er ferdig i løpet av denne tiden, og videre opptopping av batteriet skjer ved betydelig lavere strømmuttak som vil være like høyt (eller lavt) om dynamoen er 55A eller 35A.

Har man andre strømforbrukere ombord og disse drar batteriet langt ned mellom hver opplading, vil selvsagt oppfyllingstiden øke. En YA12 ladeforsterker kan hjelpe på mulige problemer, og den koster ca. Kr. 1.200,- Det må gjøres inngrep i dynamoen under montering, som kan gjøres på både 35A og 55A dynamo. Motoreffekten som kreves er fortsatt den samme.

Vi kan ikke se at den ene hestekraften i praksis kan være påviselig savnet hverken på 15 eller 18 Hk versjonen.

Turteller

Kan ettermonteres uten problemer dersom det er benyttet standard Yanmar instrumentpanel hvor det allerede er avsatt plass. Det finnes båtbyggere som selv grupperer instrumentene; vi kjenner ikke detaljene for Albin ettersom motorene ble levert fra svensk forhandler og ikke nødvendigvis etter samme spesifikasjoner som benyttes for det norske markedet. Impulsgiveren for turtelleren settes i svinghjulshuset hvor alt, hull såvel som ledning, er klart på motoren.

Timeteller

Er ikke med i noen versjon av standardinstrumentering og krever derfor separat opplegg. Vi kan skaffe turteller som vil telle de timer tenningsnøkkelen står i stilling "on". Erfaringsmessig er dette en løsning som gir feil hvis annet forbruk går over samme koblingspunkt. En feil som alltid vil vise for høyt timetall.

En timeteller koster rundt kr. 1.800,- pluss moms vi føler vel at en liten loggbokføring er god betaling i forhold. En får også litt mer igjen ved loggføring fordi en der også gjerne fører brennstoffkjøp og oljeforbruk og ved det får en kontroll på motorens tilstand.

Behovet for instrumentering av denne art er noe følelsesbetont og vel også brukeravhengig. Vi vil anta at behovet for turteller i seilbåt kan være lite, og timetellerbehovet føler vi for samme båttype ikke å være aktuelt forsåvidt som vi vet at de færreste seilbåtmotorer brukes så mye at intervallene for generell årlig service overskrides.

Ferskvannskjøling

Ettermontert vil alltid ha en verdi for motoren, som vil få en gunstigere driftstemperatur som bl.a gir bedre drivstofforbruk og øker motorens levetid. Det vil

også være mulig å hente ut varmt vann for bruk til varmeapparat og varmvannsbereider. Kraner og uttaksstusser følger ikke settet, men leveres separat. Selv er vi ikke så opptatt av tæringsproblemer ved direkte kjøling fordi motorene, såsant tærezink blir byttet, etter hvert får et beskyttende skikt innvendig og derfor ikke utsettes for rustangrep i særlig grad. Vi har enda til gode - etter 17 år med Yanmar å se en gjennomtæret blokk. Vi finner det riktig å peke på at en viss tilslagging har vært sett i topplokk på motorer der rensing av kjølesystemet klart ikke har vært foretatt.

Vi vet at det finnes leverandører av rimelige varmevekslersett, og vi gjør oppmerksom på at ingen av disse leverandørene leverer sett som de vil eller kan gi kapasitetsoppgave for. Vi vil også peke på at vi ikke kan godkjenne enkelte setts løsninger, og at vi kjenner til en rekke motorer med slike ettermonterte sett der man har fått driftsproblemer.

Vår klare advarsel mot slike sett er basert på erfaring og er herved gitt.

Yanmar leverer sett for ombygging og disse settene gir et ferdig produkt identisk med Yanmars spesifikasjoner for ferskvannskjølt versjon. Settene kan man selv med begrenset mekanisk kunnskap montere i løpet av 4 til 5 timer (om motoren er lett tilgjengelig). Det følger utførlig monteringsanvisning på engelsk med settet, som inneholder alt man trenger bortsett fra verktøy. Monteringsanvisning på norsk er under utarbeidelse.

Settet koster kr. 7.170,- + mva. Deler som fjernes fra motoren har dessverre ingen verdi for oss heller.

Alle priser som er oppgitt i denne informasjon er basert på tidspunktet når informasjonen ble gitt, 12. August 1993.

6.3.2 "Svenskeventilen"

Dette er en avluftningsventil for kjølevannet fra motoren. Funksjonen er at det skal kunne trekkes inn luft, for dermed å hindre vannoppfylling p.g.a. hevertvirkning. Det er lett for at det blir noe sjøvann-søl fra denne under vanlig bruk, med korrosjon som naturlig følge. Det anbefales regelmessig rengjøring og fornyelse. Men fortsatt er man ikke kvitt problemet. Ved å lodde på et kobber-rør med diameter ca. 5 mm og ca. 20 mm høyde, vil funksjonen opprettholdes og lekkasjen elimineres. Man bør nok reingjøre for saltavleiringer en gang i året.

6.3.3 Fare ved langvarig bruk av startmotor.

Dersom man har hatt rengjøring av tank og diesel-system, og så skal starte igjen, kan det være fristende å bruke startmotoren for å få ut luft i systemet. Spesielt dersom det er lite på tanken. Dersom man da ikke stenger kran for kjøling, vil man trekke inn vann som samler seg i eksospotten. Det kreves gang av motoren for å få den ut i sjøen. Ved oppfylling av vann, kan det også komme inn i sylindrene og sprengte tapp-pakning og kanskje også skade på topp og blokk

6.3.4 Diesel fødepumpe til 2 og 3 GM

(Sakset fra Omegaklubbens hjemmeside)

Min Omega 34 er en 84-modell og det er vel bare naturlig at ting slites eller går i stykker etter hvert. Men når det oppstår problem som man ikke med en gang kan finne årsaken til, er det en litt frustrerende situasjon.

Jeg har tidligere rapportert om problem med sacking og en gang stopp av motoren.

Vår venn Arne i Levanger sendte meg et svar og fortalte om en lignende hendelse under overfart til Shetland. Se egen [beretelse](#) på hans sider. Hvordan de greide og lage to provisoriske pakninger i rom sjø med mye vind som passet, er meg en gåte.

Jeg demonterte pumpen nå i høst og delte den. Ganske riktig. De to pakningene var meget tynnslitte og den ene var helt av. Jeg antar at jeg har funnet årsaken til mine motorproblemer. Ny pumpe koster ca 1.200 kr. Rep-sett fås ikke.

Knut

6.3.5 Dieseldyr

(Sakset fra Omegaklubbens hjemmeside)

Comments:

Jeg har en 84 mod og har hatt litt problem med motoren. I fjor så sacket den en gang for nesten å stoppe. Siden har alt gått bra. I år etter ca 1 times normal gange stoppet den plutselig helt opp og døde hen. Jeg fikk slep in i havnen og startet deretter motoren igjen, og alt virket normalt. Jeg har vært på en par turer og alt synes ok. har noen noe forklaring???? Alle filtere er nye. og ikke vann i diselen tlf. 90 19 60 13. Jeg tror: A) urenheter i diesel eller B) små mengder luft. Andre alternativer finnes, men lite hyggelig for pengeboken. Så før du kontakter verksted ville jeg sjekket om det var noen tilløp til diesel lekkasjer mellom tank og matepumpen. Lekkasje her vil også si at luft kan komme inn. Har du sjekket tanken eller filteret etter at det har hvert byttet? Såkalte dieseldyr oppdages som slim/gelé. Vi hadde tilsvarende symptomer forårsaket av dieseldyr. Til slutt ble det så ille at motoren stoppet da tilførselen fra tanken ble potte tett. Det finnes tre forskjellige type dieseldyr; fungus (sopp), yeast (gjær) og bakterier. De krever alle vann/fuktighet for å formere seg og trives best ved 8-12°C. Er de først kommet er det sannsynlig å finne dem i både i tank og rørsystem. Løsningen er å tømme og rense tanken skikkelig. Fyll opp med ren diesel og tilsett kjemikalie beregnet på form& a ing;let (biocider som f.eks. BIO-Protect 2, DK plus, el.). Det finnes ingen permanent løsning da ny bunker også kan inneholde dieseldyr. En god rutine er å tømme/rense tanken skikkelig en gang i året. Glem ikke å f&am ; mp;ar ng; luftet systemet skikkelig helt fram til sylindere? Vennlig gi oss beskjed dersom du finner løsningen. Dette er av almen interesse!

St.Hex.

Det antas at man er rimelig sikret mot dette problemet dersom man gjør følgende hver høst:

- Tapper av i tankbunn til man får ren diesel
- Tapper ut tilsvarende fra bunn av vannutskiller
- Tøm ut innholdet i holderen for diselfilteret idet diselfilter skiftes
- Fyll opp tanken
- Fyll opp diselsystemet, inklusive lufting

6.3.6 Problem med løsnet girwire

Jeg har to ganger hatt uhell med at girwiren løsner fra girskifterarmen på giret, begge ganger i situasjoner hvor det absolutt ikke burde ha skjedd og med mindre skrogskader som konsekvens.

Det kritiske er at girwiren løsner mens båten går for motor framover, slik at ved forsøk på å bakke opp (for meg begge ganger i uthavner) skifter du ikke til bakk (som du tror), men gassen fungerer som før og resultatet blir at det gis mer gass framover i stedet. Årsaken er at festemutter på hylsen ved giret og stoppmutter på wiren løsner.

Første gang slapp jeg med et hakk i baugen, andre gang to år senere - da jeg selv ikke stod til rors men skulle hoppe i land en sen natt - ble det med riper i gelcoat under vannlinjen. Men det kunne gått atskillig verre, for selv med bare én knops fart inn mot land er det umulig å holde igjen når det plutselig slås full fart forover!
Jeg kommer heretter til å kontrollere hyppig at mutterne er dratt hardt nok til!

Andre som har opplevd det samme? (Ref. Finn Bovim)

6.3.7 Slark i propell

Når propellen begynner å bli slarkete (vingene er løse og det oppleves vibrasjoner ved motorkjøring), er tiden inne til en skikkelig overhaling. I stedet for å kjøpe ny propell til mange tusenlapper, anbefales det å levere propellen til et mekanisk firma. Hullene som bladene roterer i når de foldes brotches opp, og pinnene på bladene skiftes til tilsvarende diameter. Som alternativt materiale benyttes syrefast stål i pinnene. Ved tilbakemontering må festeskruene låses med blå lock-tite, ellers kan hele stasen forsvinne i dypet.

6.4 El-anlegg

(forslag til landsstrøm/lader fås fra Ladac)

6.4.1 Dimensjonering av strømførende kabel

| Max-kabel lengde: | Støm [A] | | | | | | | |
|------------------------------|----------|------|------|------|-----|-----|-----|-----|
| | 1 | 2 | 5 | 10 | 15 | 20 | 30 | |
| 1 | 21m | 10m | 4m | 2m | | | | |
| 1.5 | 31m | 16m | 6m | 3m | 2m | | | |
| 2.5 | 52m | 26m | 10m | 5m | 3m | 3m | | |
| Areal(mm ²)) | 4 | 84m | 42m | 17m | 8m | 6m | 4m | 3m |
| | 6 | 126m | 63m | 25m | 13m | 8m | 6m | 4m |
| | 10 | 209m | 105m | 42m | 21m | 14m | 10m | 7m |
| | 16 | 335m | 167m | 67m | 33m | 22m | 17m | 11m |
| | 25 | 523m | 262m | 105m | 52m | 35m | 26m | 17m |

Tabellen er beregnet med 3% spenningstap og kobberleder. Har du f.eks. en septikkpumpe som trekker 15A 4 meter fra batteri, blir det 8 meter ledning (p.g.a. toleder) som tilsier tverrsnitt på 6mm². Generatoren kan levere 50A eller mer. Bruk gjerne 35-50mm² for dette formålet.

SH

6.4.2 Varmeapparat

Viser til utfyllende dekning av dette temaet, med tester, fokus på strømtilførsel osv.

(ref. test ved teknisk Komité i Svenska Kryssarklubben,
www.sxk.se/tekniska/btf/ovrigt/vara.htm)

6.5 Seil

6.5.1 Tips

6.5.2 Tilbud

Christen With – Sobstad

UK Sails

Grans v/Hans Wang

6.6 Innredning

6.6.1 Gassrør

6.6.2 forskrifter

6.6.3 Toalett

6.7.1 Bli kvitt septikkluften

(sakset fra Omegaklubben)

Lukt fra toalettet er ett problem mange sliter med. Jeg har gjort følgende med to Omega 34 med vellykket resultat.

1. Kast ut alle gamle slanger.
2. Den gamle hvite håndpumpen fra septiktanken MÅ ut! Pumpen er desidert den største synderen. Den har mange kroker og kriker hvor driten samler seg. Plasten er som regel blitt gjennomsyret og umulig å holde ren. En ny av samme type vil kun være luktfri i begrenset tid.
3. Vask grundig! Benkplatene over septiktanken vil sannsynligvis også være innsatt med lukt. Etter vask kan man sette inn platene med teaksealer eller annen tyntflytende olje for å "binde lukten". Jeg anbefaler ikke lakk da denne vil danne en

- dampsperre som vil medføre kondens fra fuktigheten den sovende utvikler. Det kan dessuten medføre knirkelyder dersom man ikke skal sove.
4. Husk at lufterøret til septiktanken kan også være innsauset med lukt.
 5. Ved ekstreme tilfeller kan det også være nødvendig å male innsiden av skroget. Bruk i så fall topcoat eller annen egnet "maling".
 6. Nye slanger bør være av bedre kvalitet enn originale slangene. Såkalte "luktfrie" slanger er etter min erfaring det eneste saliggjørende. Spesielt fra septiktanken og ut hvor det vil bli liggende septik mer eller mindre permanent er det viktig med god kvalitet.
 7. Når det gjelder ny pumpe sverger jeg til elektrisk. Ikke bare fordi jeg er lat, men fordi den har et minimalt areal med plast hvor lukt kan sive ut. Min første installasjon ble gjort i 1992 og erfaringen er kun positiv. Pumpen monteres på en trekloss som man fester til skroget med Sikaflex. Monter suget 1-2 cm. fra septiktankens utløp for å minimalisere lengden på slangene. Pumpen koster ca. 2000,- kr.
 8. Jeg har også benyttet anledningen til å sette inn en treveis ventil slik at jeg kan velge å tømme toalettet til tank eller sjø. Selv om ventil av typen Whale er av plastmateriale ble den valgt på grunn av fint strømlinjeformet løp. Dessuten kan den monteres på skottet slik at håndtaket stikker ut til babord for toalettskålen. Lett tilgjengelig og kan dessuten stenges helt slik at ikke toalettet renner over ved seilas. Vanlig messingventil kan også brukes, men ikke alle har stengefunksjon med mindre armen modifiseres til å kunne operere 180°.
 9. Bruk to slangeklemmer på alle koblinger under vannlinjen. Husk at slanger som går fra sjø må ha et punkt over vannlinjen for å unngå hevert virkning. Tenk også på slangen fra toalett til tank. Få den opp og i senter. Det å få slanger over vannlinjen er vrient for en Omega 34 uten å gå over køya. Men får du slangen helt opp under benkplaten, kan det holde. Personlig føler jeg meg ikke trygg, så jeg stenger ved seilas og når jeg forlater båten.
 10. Det virker kanskje omfattende, men vel verd innsatsen.

6.7.2 Spørreundersøkelse

(Dette er utført for flere år siden. En fornyet utgave kunne trolig være nyttig)
 Jeg takker nå for 7 nye svar etter siste skriv. Det er nå kommet totalt 15 svarbrev og her er en oversikt over hvor disse 15 nova-eiere har hatt problemer. Tallet angir hvor mange som har krysset av i rutene.

Kommentar til tallene:

Vi kan glede oss over de gode ting med vår Nova: Fin motor, bra kjølfeste, skrogjennomføringer og gassopplegg.

- De største problemene er: Pakkboksen, rust, pumper og salingshorn.

Har dere mer informasjon om gode løsninger så er det fint om dere kontakter oss.

| Jeg har hatt problemer med: | Dette har jeg løst selv | Jeg har nyttige tips som jeg kan dele med andre | Jeg har dette problemet og har tenkt å rette det |
|--------------------------------|-------------------------|---|--|
| Lekkasje i eksossystemet | 1 | | |
| Lekkasje fra tilbakslagsventil | 3 | | 1 |
| Luft i dieselsystemet | 1 | | |

| | | | |
|---|---|---|---|
| Ladesystemet | 5 | 2 | |
| Kjølesystemet | | | |
| Dårlige justerte dyser | | | |
| Pakkboksen til propellaksling | 7 | 3 | |
| Dårlig propell | 3 | | |
| Lager i finnen til propellakslingen | | | 1 |
| Plastskader på finne til propellakslingen | 5 | 1 | |
| Skader på rør | 2 | | |
| Kjølfeste | | | |
| Rust på kjøll | 7 | 2 | 4 |
| Rust mellom kjøll og skrog | 1 | | 6 |
| Lukt fra toalettssystemet | 5 | 2 | 3 |
| Pumpen i toalettet | 6 | | 2 |
| Lense og septikkpumpene | 2 | 1 | |
| Fotpumpene for fersk og saltvann | 6 | | |
| Skroggjennomføringer og kraner | | | |
| Gassopplegget | | | 1 |
| Elektrisk opplegg | 4 | 1 | 3 |
| Vantinfestene | 3 | | |
| Salingshorn | 7 | 3 | 1 |
| Trinser i rigg | 2 | 1 | 1 |
| Varmeanlegg | | | 1 |

Her er oversikten over hva de 15 nova-eiere har forbedret på båten. Det er 5 nova-eiere som har bestilt nye hanskerom. Disse håper vi å få før årsmøtet. Det er bestilt noen ekstra om flere skulle ønske å kjøpe et nytt hanskerom.

| Forbedringer og utstyr | Dette har jeg og er fornøyd. | Dette har jeg og er ikke fornøyd. | Dette ønsker jeg å kjøpe på sikt | Dette bestiller jeg nå.* |
|-------------------------------|------------------------------|-----------------------------------|----------------------------------|--------------------------|
| * Halvmodell av NOVA | 1 | | | |
| Baubeslag med rull for anker | 7 | | 3 | |
| Baubeslag uten rull for anker | | | | |
| Ny sprayhood med 4 vinduer | 3 | | 4 | |
| Badeplattform med badetrapp | 3 | | 1 | |
| Ankervinsj | 3 | | 1 | |
| Toalettvindu | 2 | | 1 | |
| * Hanskerom | 3 | | | 5 |
| Revesystem fra With marin. | 2 | | | |
| Lensetakler | 4 | 1 | | |

Har noen montert vindror? Jan Gunnerud ønsker kontakt med en av våre medlemmer som har dette på sin nova. Tlf : 64 95 80 99

Hilsen

Svein Grønvold

Produkttips

(sakset fra Omegaklubben)

Natemasse

Endelig har jeg funnet en enkomponent natemasse som svarer til forventningene. ARBO BOATCAULK fra Adshead Ratcliffe, England. 310ml tube for fugepistol. Denne overgår alle Sikaflex typene jeg har tidligere prøvd. Mine krav var at den skal være enkel å legge uten store krav til ny primer, foring i bunn, maskering etc. Jeg rev av gammel løs masse, rensset med rødsprit og la på ny. Den krymper ikke slik at du kan slipe/pusse allerede etter 1-2 dager. Det må bemerkes at massen ble lagt i vår og hvordan den overlever frosten til vinteren er fremdeles uklart. Jeg fikk tak i massen hos Billingstad trelast i Asker.
SH.

6 Leverandørliste

7 Referanseliste – tips

www.novaforbundet.se
Svenska Kryssarklubben
Omegaklubbens hjemmeside
etc.

8 Kjøp / salg / bytte

