

HANDBOK FÖR 2-KRONA



Innehåll

INTRODUKTION - sid 3

Hur använda båten, besättning och lastbarhet?
Viktigt!
Båtförsäkring
Förbättringar

BESKRIVNING AV 1-KRONAN - sid 4

Allmänt om skrov och övrig utrustning

RIGGNING OCH DETALJER – sid 4

Fasta beslag
Rigg, centerbord och roder
Övrig lös utrustning
Tampsats
Hur gå tillväga för att rigga båten?

KONTROLLER FÖRE SEGLING – sid 6

Kontrollera att vitala delar sitter fast och
att tampar kan löpa

SÄKERHET PÅ SJÖN – sid 7

Obligatoriskt
Tänk på
Om du kapsejsar
Revning

SEGELTEKNIK – sid 8

Segelsättning och trimanordningar

UTOMBORDARE – sid 9

Säkerhetstamp

BÅTVÅRD – sid 9

Förvaring på land
Rengöring och skötsel
Segel
Vinterförvaring

TRANSPORT – sid 9

Surra säkert

BILDER – sid 10

Översikt båt
Rigningsdetaljer

INTRODUKTION

2-kronan har ambitionen att ge god balans mellan spännande segling, enkelhet, säkerhet och hållbarhet. Segling är en sport för hela livet! 2-kronan kan användas av många och varar länge!

Det är självklart så att vi, som har tagit fram båten, hoppas att du på egen hand skall ha nöjet att lära känna och hantera båten. Det är emellertid några saker som vi särskilt vill be dig tänka på i början.

Hur använda båten, besättning och lastbarhet?

- 2-kronan har konstruerats med utgångspunkterna
- Enkel och stabil båt med bra seglingsegenskaper, som skall ge jollekänsla, gå bra i lätt vind och samtidigt ej vara svårhanterlig i hårdare vindar.
- 2-kronan är CE-certifierad i kategori C, för en last av max 250 kg varav 225 kg utgörande besättningsvikt.
- Nedre rekommenderad besättningsvikt i hård vind är 110 kg. En besättningsvikt i intervallet 120 - 150 kg bedöms vara lämplig vid kappsegling.
- När förhållande så kräver skall 2-kronan revas (se nedan).
- Max antal personer, förutsatt att den totala lastvikten 250 kg ej överskrids kan fyra personer vara ombord. Emellertid, vid frisk vind är det naturligtvis viktigt att tillse att besättningen är placerad så att den kan röra sig fritt och har plats att manövrera båten.

VIKTIGT! Läs noggrant handbokens avsnitt om kontroller och säkerhet före det att 2-kronan seglas.

Båtförsäkring

Vi vill påminna dig om att försäkra din 2-krona! Det är framför allt viktigt med ansvarsförsäkring för att täcka skador som kan uppkomma på andras båtar. 2-kronan är förhållandevis stryktålig och enkel att reparera men ett märke på hamnens finaste mahognybåt kan bli nog så kostsamt. För övrigt är ansvarsförsäkring obligatorisk vid kappsegling.

Försäkringsbolaget behöver skrovidentiteten. Denna finns på styrbords utsida av akterspegeln och är en 14-ställig kod. Övriga uppgifter till försäkringsbolaget avseende 2-kronan är - längd 4,63 m - bredd 1,69 m - djupgående 1,0 m - segelyta 10 m² - vikt segelklar båt 200 kg. Försäkringsbolaget behöver också båtens registreringsnummer (samma som segelnr) samt tillverkningsår.

Förbättringar

2-kronan är en allsidig båt som vi tror kommer seglas under många år framöver. När förbättringar införs så meddelas dessa via vår hemsida, www.kronaboats.com.

Detta gäller inte minst dokumentation och seglingstips. Synpunkter, frågor, önskemål, m m mottages tacksamt som email till info@kronaboats.com.

BESKRIVNING AV 2-KRONAN

Allmänt om skrov och övrig utrustning

2-kronans skrovvikt är avpassad för att dels ge lagom livlighet / jollekänsla dels ge **hållbarhet / styrka** utan svåra förstyrningskonstruktioner eller extrema material.

Stor och öppen sittbrunn så att några extra personer kan tas med. Skrovet är lättdrivet men samtidigt bärigt vilket gör att 2-kronan kan segla bra med en besättningsvikt upp till 250 kg.

Centerbord och roder av eloxerad aluminium har effektiva vingprofiler. Riggen är okomplicerat utformad men ger likväl goda trimmöjligheter.

2-kronan behöver ej ösas - båten har dubbelbotten (ytter- och innerskrov) med läns placerad under aktertoft. Vattnet rinner ut även när båten ligger still, på så vis är den säker och lätt att hålla ren.

Extrautrustning

På Krona Boats hemsida, www.kronaboats.com visas aktuell extrautrustning. De vanligaste tillbehören är följande:

- Jollevagn
- Segelkapell
- Centrum skotlås
- Kapell, heltäckande
- Spinnaker
- Centerbord med 15 kg bly för lite extra styvhet

RIGGNING OCH DETALJER

Här beskrivs båtens komponenter och hur beslag och tampar används / anbringas på båten.

Fasta beslag

- Stäv / förstagsbeslag, detta har två byglar, den främre bygeln är avsedd för förtamp (fånglina / painter). Den aktra bygeln är avsedd för förstag och för focken. Fockhalsen sätts fast med nyckelschackel.
- Mastfot, förutom att vara fixeringspunkt för masten används detta beslag som främre fästpunkt för krängbanden / ristropparna.
- Fasta beslag på masttoft är 1 st clamcleat för masttamp (förhindrar masten att falla framåt / kan användas som krumningshämmare), 2 st linlöpare (skotleder / bull's eyes) och 2 st skotlås (råttor / cleats) för fockskot.
- Vantfästen bestående av u-bultar monterade i relingen.
- 2 st byglar, monterade på durken under aktre toften, för att fästa krängbanden / ristropparna.
- Aktre toften har endast ett fast beslag, som utgörs av svirvelplatta för storskotsblock.
- Akterfäste / fäste för krängbanden / ristropparna, i akterspegeln är 2 st u-bultar monterade med mindre byglar på insidan.

Lösa beslag

Här följer kommentarer till "lösa beslag". Detta är 2-kronans standardbeskrivning. Det går naturligtvis att fästa segel- och block på många sätt. En idé med 2-kronan är att söka minimera schacklar och metallbeslag. Att använda tågvirke har många fördelar. Lämpliga knopar att kunna är:

- pålstek,
- råbandsknop
- halvslag (dubbelt och "om egen part")
- stoppknopar (enkel, dubbel, åtta)

Antal beslag och löpmeter tågvirke visas inom parantes.

- Toftpåse kan sättas under båda tofterna, men används endast en är det lämpligast att placera den under masttoften. Under segling är det bra att stoppa undan fallens haländar i toftpåsen.
- Stag (3), alla tre med samma wirerlängd, krokas i mast.
- Krängband/ ristroppar (4), schacklas fast i mastfot, knopas fast i schacklar fästa i durkbyglar och i byglar på insidan akterspegel (se ovan).
- Knipblock (HA165) (1), för bomnedhal (kickining-strap), fästs med tamp runt masten (hålles på plats i höjddled av bygel i förkant mast, i tofthöjd).
- Mindre hunsvottblock i (HA93) (1), för bomnedhal, binds i runt bom (plastryttare bestämmer position).
- Större hunsvottblock Rutgeron (1), knopas med ögla i hanfot.
- Spärrblock/ ratchet (Andersen) (1), för storskot, fästs med tamp i akte ryttare runt bom.
- Skotblock Rutgeron (3), 2 st för fockskot, knopas i förlig toft med råbandsknop undersida toft, hålen är avsedda för intrimning av skotpunkt (istället för skotskena), 1 st fästs med tamp i främre ryttare och runt bom för storskot.
- Enkelt skotblock med svirvel och schackel (Rutgeron) (1), monteras i bygeln tillsammans med nedanstående fjäder på akertoften.
- Fjäder (1), används för att hålla upp storskotsblocket på toften.
- Små schacklar (4), monteras i mastfot (med krängband) och durkbyglar för att knopa fast tamp till krängband.
- Nyckelschacklar (1), 1 st i aktra bygeln i stäv / förstagsbeslag.
- Vantbleck (3), stagjusterare med sprint, 2 st för respektive sidovant, 1 st för förstag som placeras i aktra bygeln.

Tampsats

Användning, (längd) diameter

- Storfall, (12,0 m) 5 mm
- Fockfall, (9,5 m) 5 mm
- Storskot (7,0 m) 8 mm

- Fockskot (6,3 m) 8 mm
- Uthal / outhaul (3,1 m) 5 mm
- Bomnedhalare / kicking-strap (2,7 m) 5 mm
- Fästtampar för bomnedhal runt mast och bom 2 st (0,6 m) 5 mm
- Liksträckare / cunningham (1,7 m) 5 mm
- Masttamp runt mast (1,0 m) 6 mm
- Hanfot för storskot (1,3 m) 6 mm
- Fästtampar för skotblock i fasta ryttare runt bom 2 st (0,6 m) 4 mm
- Justertamp för fockblock 2 st (0,5 m) 4 mm
- Fästtampar för krängband / ristroppar 4 st (1,0 m) 5 mm
- Gummicord för krängband / ristroppar 2 st (1,0 m) 5 mm
- Gummicord för säkring av centerbordsspärr (0,7 m) 3 mm
- Förtamp, flytande, (10,0 m) 8 mm
- Reservtamp 1, (2,0 m) 5 mm
- Reservtamp 2, (2,0 m) 4 mm,

Hur gå tillväga för att rigga båten?

Kontrollera först att förstag och sidostag (vant) är ordentligt ikopplade samt att storfall, fockfall och toppvimpel är på plats. När masten rests och satts i mastfoten säkras den med den korta tampen i toften. Därefter kopplas sidostagen i vantfästena med justerblecken så att masten blir svagt bakåtlutad. Nästa steg är att koppla förstaget med justerbleck i förstagsbeslaget (den aktra bygel). Det är lättare att sätta sprinten i förstagets ögleändestycke om fockfallet används för hålla masten framåt, (slacka också i masttampen som som är fäst i toften). Riggspänningen behöver ej vara hård.

KONTROLLER FÖRE SEGLING

Kontrollera att

- Spärrar för centerbord och roder fungerar så att dessa hålls kvar i rätt läge om kapsejsning båten kommer upp-och-ned.
- förtampen / fånglinan i stäven är minst 10 m lång (minimum 8 mm flytande tamp) och att den sitter ordentligt fast och kan löpa utan trassel.
- block, skot, krängband och övrig utrustning är på rätt plats och riktigt fastgjorda samt att det finns stoppknopar där så behövs.
- vantblecken skall vara täckta av plastslang eller tejpas ordentligt över sprintar och uppåt så att tampar eller tex flytvästbälten ej kan kilas fast mellan wirer och vantbleck.
- dyvika i akterspegel och skrovets ventilationsluckor är ordentligt stängda och har O-ringar (tätningsspackning). Skruva ej ventilationsluckorna för hårt - eftersom gummiringarna då deformeras/skadas vilket resulterar i läckage.

Alltså – viktiga grejor skall sitta fast och tampar skall kunna löpa utan trassel!

SÄKERHET PÅ SJÖN

Obligatoriskt:

- Alla ombord skall alltid bära flytväst.
- Centerbordet skall vid segling alltid vara i sitt nedersta läge. Vid kappsegling i 2-kronan får centerbordet inte lyftas upp på undanvind.

Tänk på:

- Håll i tamparna - rulla dem inte runt händerna.
- Bära av / ta törn - passa händer och ben - försök inte stoppa båten när den rörliga kraften är alltför stor.
- Ordning på tampar, håll alltid ett öga på ordningen i båten och att tampar kan löpa ut snabbt om så krävs.

Om du kapsejsar

- Ta det lugnt - du har flytväst och 2-kronan är osänkbar - kapsejsningar råkar även de bästa ut för och ingår i en seglares erfarenhet - se det som ett ofrivilligt bad och en strapats att ha i gott minne!
- Som ett resultat av att båten flyter bra och är förhållandevis bred kan det vara lite besvärligt att få båten på rätt köl om den lagt sig upp och ned. Är du lätt måste du stå på relingen och luta dig ordentligt åt det håll båten skall dras rätt. Räcker inte armlängden till (när du sträcker dig efter centerbordet kommer din vikt innanför båtens flytkraftsområde) tar du fånglinan till hjälp - drar den från stävbeslaget, där den alltid sitter fastsatt, till vantet och sedan över den upp-och -nedvända botten. På så vis får du ordentlig hävkraft och kan dra runt båten. När båten börjar komma på rätt köl - häng på centerbordet och håll kvar taget i fånglinan. När väl båten är på rätt köl - klättra upp över den nedskurna akterspegeln - använd krängremmarna för att dra dig ombord.
- Vanlig orsak till kapsejsningar är att besättningen ej balanserar båten korrekt med sin kroppsvikt - man kanske råkar ut för en "slänggipp" och inte hinner över på lovartssidan fort nog. En annan orsak kan vara "fasta skot" - är detta orsaken så tillse att skoten kan löpa ut innan uppresningen påbörjas. Är ett segel skotat blir det som en köl när båten ligger upp-och-ned och det blir svårt resa upp båten. Om man trots skotade segel får båten på rätt köl blir det med hög sannolikhet en ny kullerbytta. Våra båtar är utrustade med flytande skot för att man lätt skall komma åt dem i vattnet och frigöra dem från skotlåsen.
- Om det är alltför besvärligt - ta det lugnt - sätt dig på den kapsejsade båten och invänta hjälp.
Grundregler: Släpp aldrig kontakten med båten - den syns och flyter bra! Se till att du inte kämpar alltför länge och blir nedfrusen!

Säkerhetsaspekter vid kapsejsning

Att båten lägger sig upp och ned är inte negativt ur säkerhetssynpunkt, därför har inte 2-kronan flytmateriel i masttoppen. Förr när det seglades i jollar med trämaster och mycket flytkraft i skroven var den största risken att båten låg på högkant och i kraftig vind drev ifrån seglaren som förgäves (i sjökläder) försökte simma ikapp båten. Med metallmaster och mycket flytkraft i skrovet blir det en och annan lerig masttopp, men det är OK, båtarna kan rättas till.

- **VIKTIGAST!** När båten skall resas upp är det viktigt att samtliga har ordentlig kontakt med båten, så snart båten är på rätt köl börjar den röra sig genom vattnet och det kan vara svårt hitta tillbaka till någon i grov sjö. För god kontakt med båten - se till att hålla i någon tamp.
- **TIPS** Äldre bommar har tät plastpropp i akterkant bommen. Gör ett runt hål (ca 35 mm) i proppen så att bommen kan vattenfyllas snabbt. Då får du hjälp av bommen vid kapsejsning. Eftersom man vill resa upp båten åt lovart och samtidigt båten trycks åt lä av vågor och vind så ställer sig sig storsegel och bom tvärs båten åt fel håll. En tät bom vill flyta upp och motverkar därför upprättningen av båten. En vattenfylld bom hjälper till.

REVNING

Revning är något som ofta missas av mindre erfarna seglare - att segla i frisk vind är ett nöje men riggen skall trimmas för hårdvind - därför lär dig att reva.

2-kronan revas i följande ordning.

1. Släpp ner storen och spänn fast mastliket med cunninghamtampen genom att ta den i revkausen och därefter till clamcleaten (knipknapp).
2. Slacka ordentligt i outhaultampen (bomlikspännare) och dra fram kroken (eller syskonhaken) ca 40 cm - ta tag i akterliket och koppla i övre kausen (eller syskonhaken).
3. Spänn outhaul - rulla upp det nedhängande bomliket och slå en en kort tamp eller gummicord runt det rullade seglet och fäst den i respektive revkaus i mast- och akterlik.
4. Hissa storseglet hårt och spänn därefter kicken (bomnedhalaren).

Reva första gångerna vid bryggan men träna snart att göra det på sjön.

SEGELTEKNIK

Skrovet har bredd i vattenlinjen vilket ger styvhet. När båten lutar upp till ca 15° minskas våt yta och motstånd. Båten skall emellertid inte luta för mycket, då blir den svårare att styra och tappar kraft.

Segelsättning och trimanordningar

Fockfallet skall sträckas så att förstaget avlastas - genom att kraften tas upp av seglet ges focken förutsättningar att få rätt form.

Fockskotblocket kan flyttas mellan olika hål och regleras genom justertamparnas längd - längre akterut ger planare och öppnare fock. Skota inte alltför hårt - toppen skall öppna något så att förseglet är i harmoni med storseglets form.

Tell-tales, dessa ulltrådar kan betraktas som "fusk-lappar" för att ge rätt vinkel mot vinden. När höjd och skotning stämmer skall de blåsa akterut (läsidans trådar skall ligga som strukna - på lovartsidan kan de röra sig lite). När båten seglas alltför högt i vind fladdrar trådarna på lovartsidan - vid alltför låg höjd (eller för hårt skotat vid öppnare vind) fladdrar de på läsidan av focken.

Cunningham, storseglet hissas alltid i topp - och hålls intill masten med ögla som kan glida upp-och-ner. Med cunningham regleras likspänningen. Hårdare likspänning planar ut seglet och flyttar fram buken vilket gör båten mer lätthängd i hårdare vindar.

Outhaulen, bomlikssträckaren, reglerar buken (rundningen) i storseglet - spänn hårdare ju mer det blåser - dåligt spänd outhaul i hård vind gör båten tunghängd och svårare att hantera, t ex efter stagvändning.

Kicken, bomnedhalaren, skall sättas hårdare ju mer det blåser. Den planar också ut seglet och kan användas för att reglera mastböjen. Tillsammans med krumningshämaren (tampen som är fäst i toften babord om masten och låses med clamcleat) kan kicken användas för att reglera mastböjen och storseglets ²power². OBS: spänn ej kicken för hårt i lätt vind - då "stänger" storseglet.

Hanfoten, storskotet startar i hanfoten i ett s k hunsvottblock. Blocket skall vara fäst med en ögleknop så att det hålles centrerat. Normal höjd på hanfoten är 20 - 30 cm. Hög hanfot i kombination med ansatt kick gör att skotningen blir lättare i hårdvind. Den är också bra i lättvind - bommen kommer lättare in i centrum samtidigt som toppen "öppnar" (akterliket blir mindre spänt).

Tumregel för skotning av storsegel: topplattan skall vara parallell med bommen i 3-4 sekundmeter. I lättare

vind kan toppen gärna stänga något men i starkare vind skall toppen öppna successivt.

Spirbommen användes på läns och vid öppen slör. Den sättes genom att kroken placeras i en liten ögla på skotet.

Viktigaste trimanordning är skoten

Sammantaget innebär jollens riggning att det finns stora möjligheter trimma seglen genom att samspela med skoten. Efter ett slag, eller om båten stoppats upp av en stor våg, är det t ex mycket viktigt att inte skota alltför hårt utan successivt spänna upp riggen igen när farten ökar.

UTOMBORDARE

2-kronan kan bära en liten utombordsmotor (max 3 hk). Motorfästplattan är extrautrustning som fästs på akterspegeln (motorcentrum ungefär vid babords krängbandsfäste). Så snart den är skruvad på plats säkras den med en kort tamp.

BÅTVÅRD

På land

Skrovet är starkt och styvt men när båten ligger på land skall den pallas så att punktbelastning undviks.

Rengöring och skötsel

Skölj båt och övrig utrustning med sötvatten (smörj ej block med olja som binder smuts). Om skrovet är smutsigt använd rengöringsmedel och polish utan starka lösningsmedel.

Segel

Förvara seglen på ett sätt så att de ej onödigtvis utsätts för solens UV-strålning. För att undvika mögel/jordslag - tillse att seglen är torra innan de läggs i segelsäck.

Vinterförvaring

Skruva ur ventilationsluckorna, vänd båten upp-och-ned / palla upp den så att den kommer fri från marken (ca 35 cm).

TRANSPORT

Surra säkert - när 1-kronan transporteras två huvudsurrningar finnas tvärs över båten där båten vilar på trailern. Dessutom skall det finnas tamp som säkrar båten framåt – bakåt. För detta är det lämpligt att använda väntfästen i relingen..







