

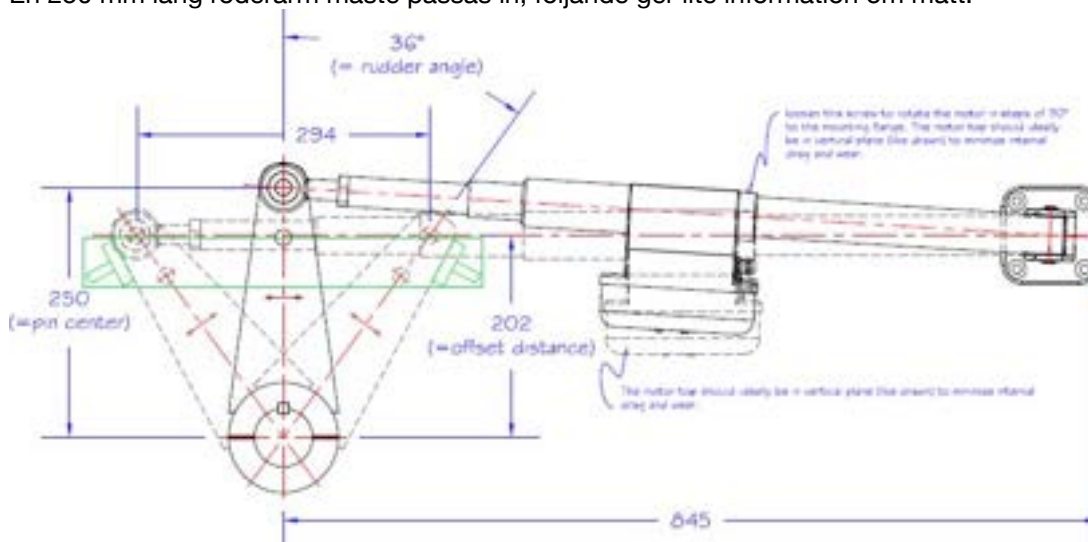
Bakgrund

Önskade en ny autopilot, då den dåvarande, Autohelm 2000, hade blivit skadad. Dessutom upplevde jag på en solo-resa till Gotland i ganska mycket vågor, att den inte orkade/hann med. Då jag även byggde om akterspegeln tänkte jag att nu eller aldrig. Valde en Raymarine EV-200 Linjär paket. Som består av 4 delar: Linjärmotor, ACU Motorstyrning, gyro/kompass och kontrollpanel. Linjärmotorn styr via en extra roderarm.

Montering



En 250 mm lång roderarm måste passas in, följande ger lite information om mått:



En roderarm tillverkades i rostfritt stål.



Provmontage och uppmätning för fastsättning i skrovet.



Länspumpen flyttades till babordssidan, då ny akterspegel gjordes, skälet var att om man behöver serva/reparera pumpen, så blir det lättare i stuvan, då den nya akterspegeln stjälar innerplats.

För monteringen av motorfästet gjordes en plywoodlåda, den användes även för att mäta upp placeringen.



Här ett till provmontage, som synes är det inte mycket marginaler.



Mycket gelcoat/topcoat slipades bort för att få bra underlag för fastsättningen i skrovsidan. Sen laminerades plywoodlådan fast med epoxi och glasfiberväv.



Arbete med epoxi är enklare än polyester då man har längre tid innan härdning och kan laminera även om det bara är 5 grader varmt. (Tips: Om du inte hinner med och det börjar härda innan du är klar, blanda ny epoxi och rulla/pensla på, så mjuknar det, man kan även värma med varmluftspistol så mjuknar det.)

Bild från ovan:



Ett hål borrades upp för att kunna dra muttrar på insidan.



Se till att hålet är så stort så du får in handen.....

För att förhindra att det rinner in vatten från röret, monteras en neopren damsk.



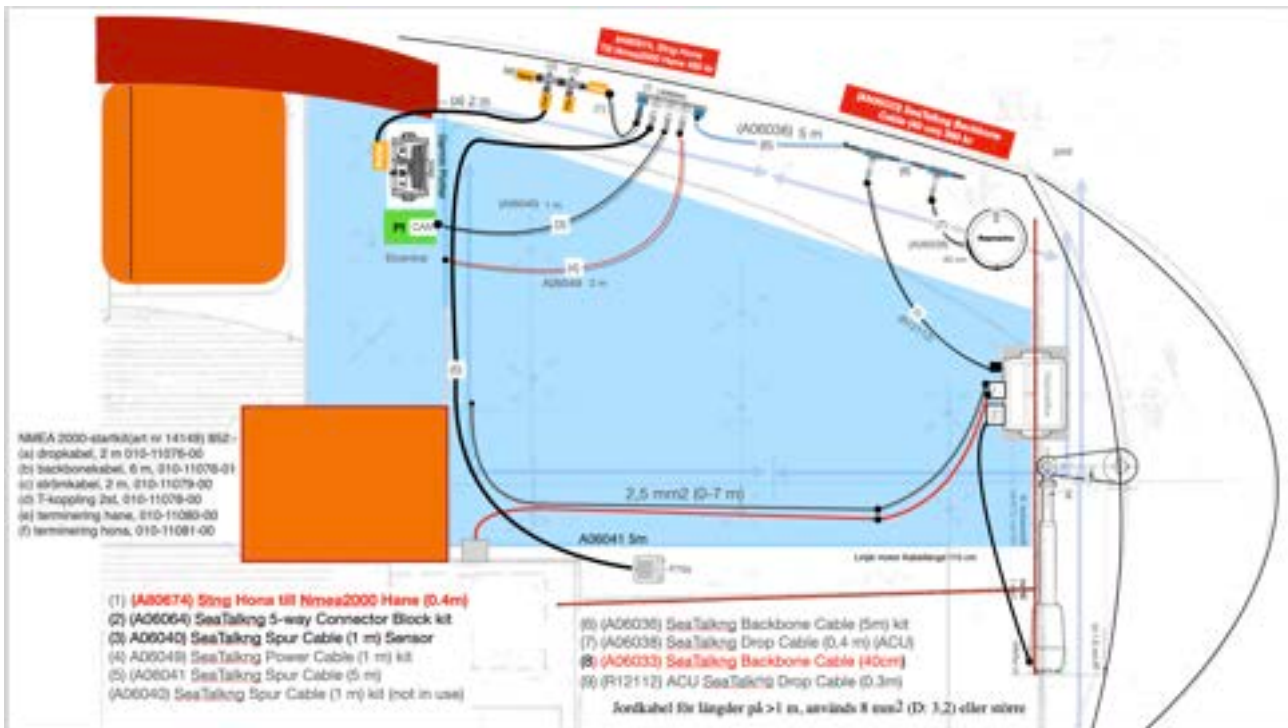
<p>Max utslag babord</p>	<p>Max utslag styrbord</p>
	
<p>Inte mycket plats innanför den nya akterspegeln.</p>	<p>Linjärmotorn är väldigt stark, så fästet måste vara rejält fast i skrovet.</p>
	

Var medveten om att roderutslaget blir mindre än tidigare, och roderarmen kan inte enkelt kopplas ur som med en rorkultspilot. Enligt manualen är utslaget max 32 grader.

Autopilotkontrollen på babordssidan, är tänkt att fällas in i skottet kommande vinter.

<p>P70S</p> 	
<p>EV-1 Gyrokompass</p>	<p>ACU-200 Motorstyrning</p>
	
	<p>EV-1 gyro/kompass tänkte jag montera ovanför skivan upptill, men tänkte att om man måste komma åt och justera något, blir det lite merjobb.</p>

Ritning för kablar:



Raymarine har egna NMEA2000 kablar, som de kallar Seataalk STng. Då jag har en Garmin plotter, behövde jag skaffa en "STng till NMEA2000" adapterkabel. Seataalk STng kablar och kontakterna verkar mera robusta än Garmins motsvarighet, så jag byggde så mycket som möjligt med dem.

Slutkläm:

Jag är mycket nöjd med resultatet, har använt piloten ofta då jag seglar mycket ensam. I min Garmin autopilot kan man göra autoroutes, men de fungerar inte för att styra autopiloten, men om man gör en manuell kurs med olika girpunkter, kan man få piloten att styra efter kursen. Vid varje girpunkt piper den och man måste bekräfta med en knapptryckning. Detta fungera kanske inte så bra när man seglar mot vind eller inomskärs. Har oftast använt piloten till att styra efter en kurs, som den gör bra, den lovar och parerar vindkast och byar, vilket jag tycker är bra. Jag har även provat att låta piloten styra efter vinden, vilket fungerar mycket bra, men då måste vinden vara lite stadigare, inte byig inomskärsegling.