

Vrag blev kapsejladsklar for under 15.000 kr.

Med knofedt, opfindsomhed og ihærdighed kan man sagtens komme godt og billigt ud at sejle. Her fortæller Bådmagasinets Henrik Hansen, hvordan han forvandlede et vrag til en kapsejladsklar OK-jolle.

TEKST & FOTO HENRIK HANSEN



Her er det nye skot skåret ud i Divinycell, sammen med den udskårne måtte til den ene side af laminatet.

Jeg har lige monteret de sidste trimliner på min nye OK-jolle, så den nu er helt sejlklar. Det er dog en overdrivelse at kalde den ny. For et halvt år siden var den et tomt vrage.

Med knofedt, epoxy, måtter, Divinycell, brugt og helt nyt grej har jeg forvandlet vraget til kapsejladsklar jolle med topgrej. Alt i alt har jollen kostet mig under 15.000 kr. Jeg har også "arvet" lidt grej fra aktive OK-sejlere.

Jeg har tidligere sejlet OK-jolle i mange år, og drømmen om igen at sejle OK-jolle har ligget og ulmet, lige siden jeg solgte min sidste jolle for 14 år siden.

Sidste forår blussede drømmen om en ny OK-jolle op for alvor. Jeg har også en klassisk båd i træ, som jeg er begyndt at sejle kapsejlad med, så jeg ville hverken købe en ny jolle til 75-80.000 kr, eller en nyere brugt jolle til 40-50.000 kr.



Det trimbare mastespor i bunden er specialbygget i mahogni-finer, til at passe ovenpå det indstøbte, aflange mastespor i jollen. De to skinner til at holde på trimklodserne er lavet af en kulfiber-sejlpind.



Her ses det nye skot bag masten glasset til skottet. Det blev fuget og glasset gennem mastespor i dækket, med en vidvinklet lommelygte og et spejl som nødvendige hjælpemidler.

Jollen har sejl på for første gang. Nu skal mast og sejl tilpasses. Der er forkert nummer i det let brugte sejl, for jollen er ikke målt endnu.

Jeg bad derfor OK-klassens superstar gennem årtier, den regerende nordiske mester Jørgen Lindhardtzen, om at holde udkig efter en både god og billig brugt glasfiberjolle. Det skulle være en jolle, jeg selv kunne sætte i stand, og som jeg i første omgang vil "genoptræne" med, efter næsten 15 år fravær fra klassen.

Jørgen viste mig en dag et vrage, som jeg kunne få for blot 1500 kr, fordi det skulle totalrenoveres og var totalt strippet for grej. Kun bailerne sad stadig i jollen.

Det var en gammel Henriksen jolle fra 70erne i 100 % glasfiber, Ja, faktisk var den en generation ældre, end en Henriksen jolle jeg købte fra ny i 1977. Vraget var grundlæggende i solid stand og bunden var i fin og stiv stand.

Jeg kunne se, at den kunne blive næsten som ny, hvis den blev slebet, spartlet og malet. Den var faktisk allerede malet hvid over den originale gule gelcoat.

En revne i dækket

Min "nye" jolle er tilsyneladende aldrig blevet målt og klasset, og klassereglerne er ændret siden den blev bygget. Nu skal der være et vandtæt skot mellem masten og sværdkisten. Samtidig skal hele rummet foran skottet i cockpittet være vandtæt.

Her var der bare et stort gabende rum i min jolle. Selv det obligatoriske opdriftsmiddel var fjernet.

Især skottet var en opgave, der krævede en noget utraditionel løsning, fordi skottet skulle sidde i et lukket forskib, hvor jeg kun kunne komme ned gennem mastehullet i dækket.

Skot af 5 mm Divinycell

Løsningen blev et skot af et faconskåret, epoxy-lamineret tyndt stykke Divinycell, der blev sat ned gennem dækket. Jeg fræsede derfor en 6 mm revne i dækket tværs over jollen, der hvor skottet skulle sidde, med en almindelig overfræser til hobbybrug.

Så kunne jeg skyde skabelonen til skottet og det nye skot ned i jollen gennem revnen, og lige tilpasse først skabelonen og siden det færdige skot, inden det blev limet og glasset fast.

Det nye forrum krævede, at jeg også installerede et dræn. Det blev et elektrikerør, der blev fæstnet og tætnet med fortykket epoxy.

Ingen overflødig vægt

Alt på jollen er blevet udført så let og stærkt som muligt. Det er både vigtigt, at jollen ikke bliver for tung i forhold til minimumvægten, og at intet går i stykker i hårdt vejr. Derfor er alle limninger, spartlinger og lamineringer udført med epoxy.

Forrummet havde været lukket med plastbaljer, som var standard dengang. Disse store huller i skottet blev lukket vandfast med tynde epoxy-laminerede Divinycell plader, der lige akkurat dækkede hullerne.

Mange bruger tynde finerplader, både til nyt forskot og til at lukker huller i skottene i cockpittet, men jeg



ville have noget mere uforgængeligt og aldrig skal vedligeholdes.

Laminerede tynde liner fast

Inden hullerne blev lukket, så skulle jeg lige have de obligatoriske 125 liter fast flydemiddel ind på begge sider af sværdekisten.

Det svære var, at flydemidlet skal være fastgjort.

Det må ikke ligge løst.



Der er monteret de gængse trimhal som på nyere OK-joller. Op- og nedhal til sværdet er placeret yderst (5 mm blå Gleistein Caribic). Næstyderst er halet til kick'en (6 mm rød Gleistein Discover). Tredje yderst er cunningham i samme blå line som sværddhalet. Næstinderst er bomudhalet (4 mm rød Gleistein Caribic). Inderst bomindhalet i samme line som bomudhalet.

Jeg klarede denne del, ved at slå et ottetals-knob på fire tynde flettede liner, to til hver side. De blev lamineret til henholdsvis dæk og bund med smallere strimler af måtte og epoxy. For at sikre maksimal vedhæftning, især oppe under dækket, så lagde jeg de gennemvædede strimler og en line på et bredt stykke gaffa-tape og tapede det hele til laminatet. Når lamineringen er hærdet, så kan tapen blot trækkes af.

Jagten på brugt grej

Jeg ville have en kulfibermast og et konkurrencedygtigt sejl, så jeg gik på jagt på brugt markedet. Det lykkedes at finde ror, sværd, mast og et rimelig ubrugt Green-sejl for under 5000 kr. Det var meget billigt.

Mast og sejl er nok ikke konkurrencedygtigt på topniveau, men jeg skal jo lige lære at "kravle" igen, og så kan jeg altid købe nyt topgrej, hvis jeg fornemmer, at jeg kan være med lidt fremme, hvor det for alvor begynder at blive sjovt – og hårdt – i feltet.

Man køber jo også jævnlige ny mast og især nyt sejl, hvis man fartmæssigt vil være med i toppen. Ellers må jeg bare sætte mit ambitionsniveau lidt lavere. Det vigtigste i dette mit andet liv i OK-klassen, er, at jeg har det sjovt. Derfor er et realistisk ambitionsniveau vigtigt.

Jollen skal fungere perfekt

Jeg har det sådan, at mine joller skal fungere optimalt i alle situationer. Derfor har jeg valgt topgrej til alle trimfunktioner og det har øget prisen på jollen betragteligt. Der findes udmærket og billigere grej, der kunne få den samlede pris ned på 11-12.000 kr.

Alle frølår, vendeblokke, små blokke til trimhalene er fra Harken, der også har leveret en dobbelt krum løjgang efter mine egne mål, samt en løjgangsvogn

Det er genialt med epoxy til reparationer på en båd, fordi man kun behøver en slags lim/resin om bord. Epoxy kan bruges lige godt om det er en glasfiber-reparation, eller om det blot er to stykker træ, der skal limes sammen. Fortyndet kan epoxy også bruges som en meget slidstærk lak.

Der er flere epoxy-fabrikater, men jeg bruger selv West System, fordi det er nemt at bruge med doseringspumper og et godt sortiment af fillers til næsten alle formål, fra en stenhård limfuge til en spartelmasse, der nemt at slibe. Desuden kan det fås i alle velassorterede udstyrsforretninger og visse byggemarkeder.

Med pumper på metaldunkene pumper man bare epoxy og resin ud med samme antal pump på hver dunk. Så har man en nøjagtig blanding, der hærder korrekt op.

Laminerede under pres

Jeg laminerede glasfibermåtte på en side af Divinycell skottet ad gangen, og for at give skottet maksimal styrke, så lagde jeg laminatet i pres under hærdeprocessen.

Jeg laminerede med afdækningsplastik mellem arbejdsbordet og laminatet, og når jeg havde gennemvædet måtten lavteknologisk med en billig pensel, så lagde jeg først et nyt stykke afdækningsfolie henover



Suveræn nem
reparation
og renovering

på kuglelejer. Det fungerer som en drøm. Skøde og alt trimtovværket er fra Gleistein, Sejerlandsholdets tovværkssponsor.



1



2

1:
Agten for mastesporet i dækket blev der fræset en 6 mm revne til at skyde det nye skot ned igennem. Det er næsten usynligt her, og det får til vinter en endnu bedre finish.

2:
Stævnesbeslaget er til en Laser-jolle. Det holder disse seks tynde liner til kick, bomudhal og bomindhal. De er i 2 mm grå Gleistein DynaOne med Geothane coating, for at spare vægt i stævnen.

3:
Eksklusiv løsning til løjgangen. Det er en dobbeltkrummet Harken løjgang med kuglelejevogn. Løjgangen blev dobbeltbukket på mål hos Harken i USA.

4:
Den brugte alu-bom var rippet for beslag. I stedet for at sætte nye tæringsskabende rustfri beslag på til skødet, så blev der monteret fire billige plastbøsninger i opborede popnitte-huller.

Boatindex.dk
– dit site til
en god bådhandel!

Alt fungerede også som det skulle, da jeg satte jollen i vandet første gang. De gamle oprindelige bailere var endda tætte – næsten.



3



4

laminatet, dernæst en stiv plade, der var større end laminatet. Til sidst satte jeg nogle store tunge værktøjskasser ovenpå pladen. Når laminatet var hærdet op, kunne jeg lige trække afdækningsfolien af.

Vævet glasfiber er livlig

Det eneste svære ved at laminere superstærkt på denne måde, er at klippe den vævede glasfibermåtte i facon, for den er meget livlig. Den vil gerne ændre facon, når man rører ved den, så det gælder om at være tålmodig og omhyggelig, for så går det rimelig nemt.

Spartling med epoxy

Inden jeg begyndte på vraget havde det mange "ar" fra især afmonteret grej. Disse ar og revnen til skottet spartlede jeg op med epoxy, der blev fortykket med en filler, der er let at slibe. West System har et glimrende folder, der beskriver de forskellige fillers til at ændre epoxyens egenskaber.

Husk altid at bruge egnede plastikhandser, som f.eks. West Systems blå handsker, når der arbejdes med epoxy.

De vigtigste remedier. Divinycell, West System epoxy, vævede måtter til epoxy, små glas til at blande epoxy, plastikhandsker, afdækningsplast, billige pensler samt den sorte plastspatel nederst, der er uundværlig til at lave hulkehl med i samlinger, som f.eks. mellem skog og skot.

