

Fortsat artikel om istandsættelsen til Luksus tursejlbåd



L23 Lilleput – D217 – her fotograferet sommeren 2013

(Det ligner næsten en 30 fods båd, men det er min L23 - med landgang til vores store hanschæfer)

Første halvår 2013:

Januar kom, og der var heldigvis flere milde perioder, hvor jeg kunne fortsætte med min ihærdige istandsættelse. Jeg må vel hellere gå til bekendelse, og indrømme at jeg har valgt en anden motor end man normalt sætter på en L23. Jeg er godt klar over at det vil give mange reaktioner, og det er helt ok. Men husk at det jo kun er på min båd der sidder en sådan motor, og at jeg *ikke* foreslår andre at gøre det samme ☺ .

De af jer der har læst min forrige artikel på klubbens hjemmeside – D217 fra ”skrot til slot”, vil vide at jeg stort set altid har haft større både med indenbords motor. Jeg havde derfor også svære overvejelser, da jeg forelskede mig i en L23. Kunne jeg leve med en båd med påhængsmotor – lige den ene ting virkede ikke særlig fristende. Man kan nok helt undvære motor, hvis man sejler kapsejlads og har 2 gaster. Men jeg sejler mest alene, og jeg har prøvet at gå i havn uden motor. Det kan godt lade sig gøre hvis det ikke blæser for meget, men jeg oplevede det som meget besværligt. Det var for svært for mig alene, at bjærge begge sejl på det helt rigtige tidspunkt, samtidig med at holde rorpinden, holde styrefart, kaste fortøjninger, stoppe og støde fra på en gang.

Jeg har også et *ønske* om at kunne sejle videre på min sommerferie, selvom det er vindstille et par dage. Desuden har jeg et *krav* om at kunne sejle op imod vinden og komme i havn, hvis jeg f.eks. er på vej hjem, og det er blæst op til en 13-14 stykker. Altså SKAL jeg have en motor på min båd, selvom det er vigtigst hvordan den sejler for sejl. Jeg overvejede en af de få L23 der har indenbords motor. Men alt har sin pris,

og jeg gik fra det igen. En indenbords motor med drev vejer nemt 70-80 kg. koster meget, og fylder meget inde i båden. Desuden kan båden ikke få klassebevis, og det går ud over salgbarheden, og muligheden for deltagelse i kapsejls. Så selvom en påhængsmotor aldrig er køn på hækken af en sejlbåd, blev det alligevel den løsning jeg valgte. Og en påhængsmotor kan nemt pilles af igen, eller skiftes til en anden, så det er en mere fleksibel løsning. Det har dog også sine begrænsninger. Det har f.eks. aldrig tiltalt mig at hænge ud over agterspejlet, for at løfte motor op og ned, trække i startsnoren, skifte gear og styre. Dette gøres efter min mening bedst oppe i cockpittet, med øjne og opmærksomhed rettet i sejlretningen. Der er nok også en grund til at det foregår sådan, i lidt større både. Det var en udfordring for mig, at se om jeg kunne forene dette med en påhængsmotor på hækken. Jeg har også dårlig ryg (discosprolaps), så motorløft og startsnor gør faktisk ondt, selvom jeg godt kan gøre det. Så også her havde jeg en udfordring.

Tilbage til motoren. Jeg er heller ikke tilfreds med at min båd tvinges ned i 3,5 knob, hvis jeg sejler i hård modvind og modsø. Desuden bryder jeg mig ikke om motorlarm, så her var endnu et par udfordringer. Jeg valgte at tage udfordringerne op, frem for at opgive. Og her kommer så mine valg.

Normalt når man dimensionerer motor til en sejlbåd, regner man ca. 7,5 hk. pr. 1500 kg. båd. Derfor vil ca. 8 hk. være egnet til en L23. Folk flest vælger selvfølgelig en mindre, på grund af vægt og pris. Jeg ønskede desuden elstart, men med startsnor som sikkerhed. Og fjernbetjening, så jeg kunne sejle som jeg altid har gjort. Den mindste motor jeg kunne få med dette, var en 9,9 hk. Jeg kunne fint have klaret mig med 8 hk., men det var ikke muligt at få med elstart og fjernbetjening. Fordelen ved en 9,9 hk. er så også, at den har 2 cylindre = mere støjsvag. Desuden behøver jeg ikke at bruge motorens fulde omdrejningstal, for at sejle de 5-6 knob som båden kan sejle. Dette holder yderligere støjen nede, og forlænger motorens holdbarhed. Motoren vejer 40 kg. hvilket er 14 kg. mere end de 26 kg. en almindelig 6 hk. firtakt vejer. Jeg er selvfølgelig blevet drillet med at båden synker, men mine beregninger viser at den klarer det, he-he. Prøv også lige at tænke på hvad 2 gaster vejer – og drikker. Dem får du ikke sådan lige ned på 14 kg ☺



Styrekabel
med
regulering
frem og
tilbage

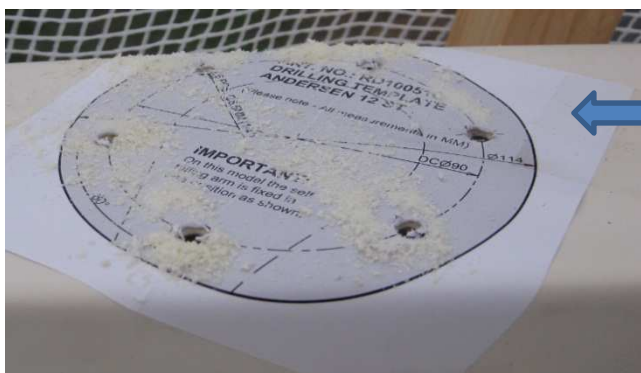
Gear og gas
regulering
+
elstart

Der er selvfølgelig lidt kabler til fjernbetjeningen oppe i cockpittet, men jeg har lavet alt så det kan pilles af igen. Desuden har jeg fået hjælp af min ven Børge, som er rustfri-smed. Derfor har jeg kunnet få lavet lige de specialbeslag, jeg har haft brug for. Det hele er færdigt, og det virker perfekt (på land ☺). Så jeg er

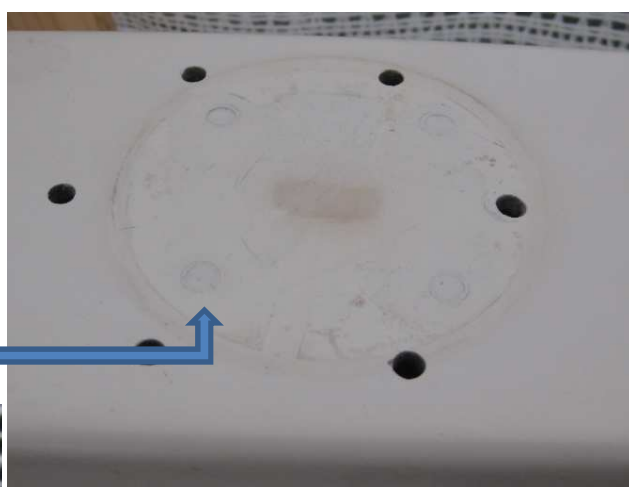
lykkelig, og glæder mig bare til at komme i vandet. Jeg har dog nok af andre projekter med båden, så da det var lige tidligt nok til at komme i vandet, fortsatte jeg ufortrødent med dem.

Selvom vi havde hvid jul, har der været en del milde perioder i både januar, februar og marts 2013. Og bare der er en 6 – 7 grader, kan jeg sagtens arbejde videre under presenningen, med mine projekter. Jeg har selvfølgelig arbejdet med flere af projekterne parallelt, men for at kunne vise istandsættelserne overskueligt, skelner jeg ikke her imellem hvilken måned jeg har lavet hvad.

Både motorinstallationen og især køleboksen, krævede rigtig mange arbejdstimer. Men det har været hele indsatsen værd. Jeg vender tilbage til køleboksen, men her først nogle andre "småting" 😊



Her er jeg så i gang med monteringen af de 2 nye spil. Der er skabelon med, og det er vigtigt at få vendt selftailerne rigtigt, i både sb og bb side.



Her er hullerne boret, og hullerne fra de gamle spil er lukket med gelcoat:



Her er montagen fuldenendt, og spilkoppen på!

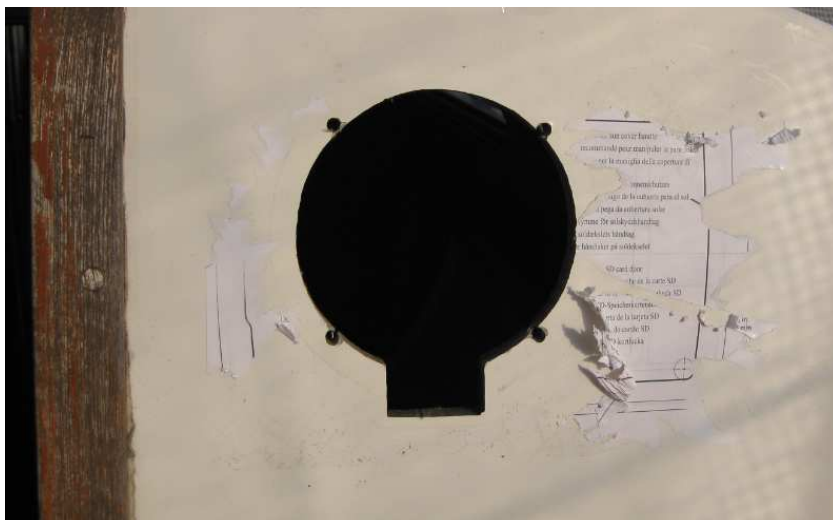


Min nye kortplotter med trykfølsom skærm, og min nye VHF radio, skulle også monteres fornuftigt og solidt. Her er 2 billeder af den næsten færdige installation:



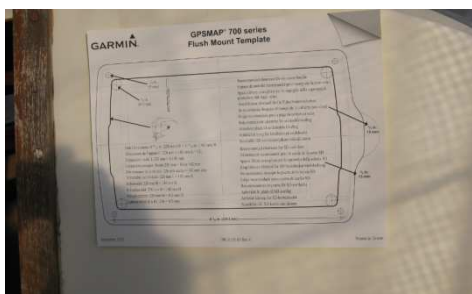
Det blev i styrbord side, ved nedgangen.

Men først så det desværre sådan ud:

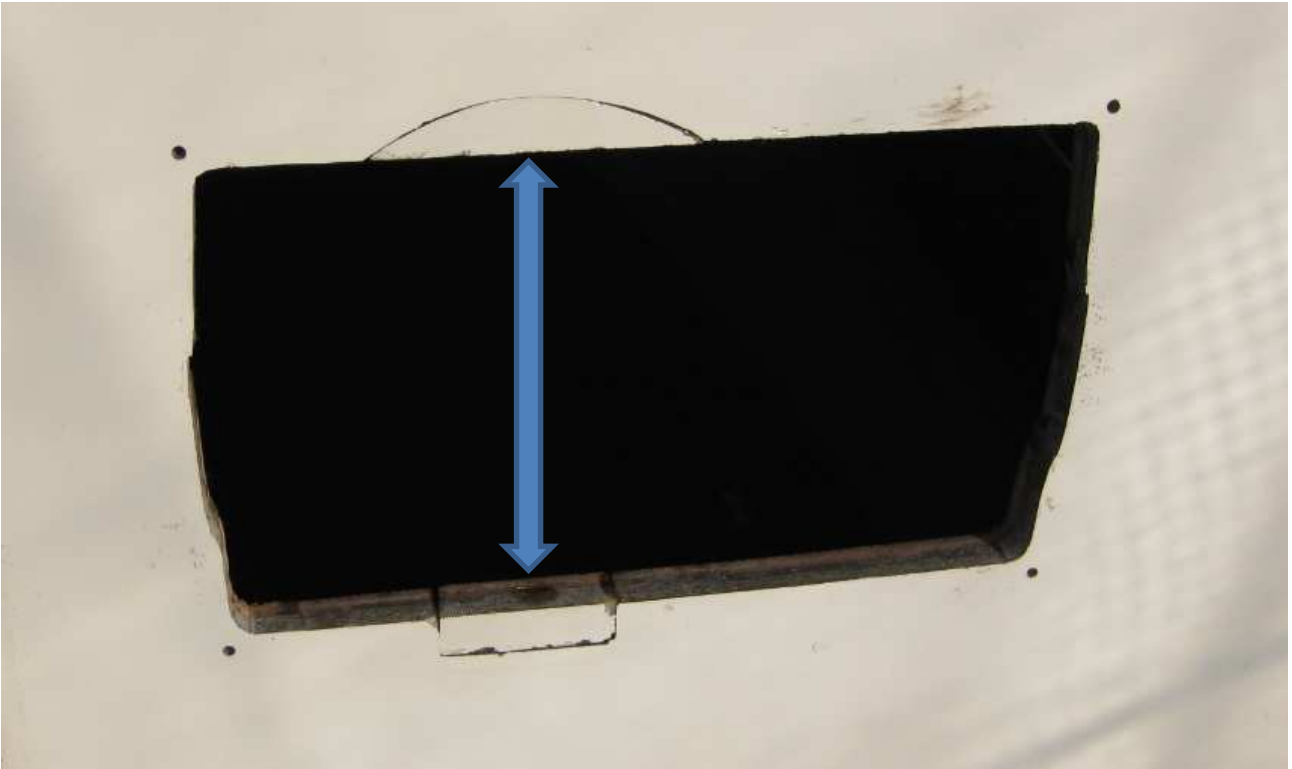


Listerne ved skottet trængte til en kærlig hånd. Og der havde siddet et gammelt utæt kompas, som havde efterladt dette hul. Et hul der desværre var lidt for stort på den ene led, i forhold til det der skulle bruges til kortplotteren. For at fuldende det hele, mislykkedes den første montering af skabelonen til kortplotteren, så jeg måtte rense det hele af igen ☹️

Så det var på den igen med en ny skabelon, skære det nye hul, og lave en prøvemontage:



Nu gik det straks bedre, så det hjalp at dumme sig lidt først, og så prøve igen. Nu kom jeg så til det der viste sig at være den vanskeligste opgave. Nemlig at reparere hullet efter det gamle kompas, der hvor kortplotteren ikke kunne dække over det.



Jeg måtte med møje og besvær tilpasse 2 små stykker, af resterne af det jeg havde skåret ud. Herefter måtte jeg lime og stifte dem fast. Og til slut fylde samlingerne ud med gelcoat, og slibe en masse gange med groft, mellemgroft, fint, meget fint, meget meget fint, og superfint slibepapir ☺



Så blev resultatet til at holde ud, i hvert fald på ydersiden i cockpittet. På indersiden kan man godt se at der er sat reparationsstykker ind, som det også fremgår af et af de ovenstående billeder.

Udfordringen er her, at man ikke kan slibe ret meget på inderklædningen, fordi strukturen i fineren kun ligger i det yderste lag.



Så kommer vi endelig til den helt store opgave – køleboksen. Den har jeg bygget i bb side, i den uisolerede boks der i forvejen er til madvarer el. lignende. Låget til denne boks er relativt lille, og passer perfekt til en køleboks. Men det er alt for lille åbning til at få isoleringspladerne igennem. Isoleringspladerne er de professionelle 50 mm. Kølerums plader, med fødevarer godkendt plast på begge sider. De er beregnet til at lave kølebokse, i bl.a. både, og er købt hos Masnedø Marinecenter. Her har jeg i øvrigt købt stort set alt til istandsættelsen af båden. Fordi jeg har handlet der i mange år, og fordi jeg har lagt det meste af ordren på en gang, har jeg kunnet forhandle mig frem til en fornuftig rabat.

Tilbage til køleboksen. Pladerne skal skæres med rundsav, stiksav eller håndsav. Man skal være forsigtig, og skære på underlag. Ellers risikerer man at savens rystelser, får plastbeklædningen til at skille fra selve isoleringslaget. Det lærer man dog hurtigt, når man har ødelagt lidt af den dyre plade ☺

Jeg har 2 store skuffer til service og bestik i bb side, foran køleboksen. Dem tog jeg ud, og skar hul i bagklædningen nederst bag skufferne. Så kunne jeg på denne måde komme ud langs skrogsiden, og skubbe isoleringspladerne ind i køleboksen, nedefra. Det lyder smart, og det er det også. Men nemt var det ikke. Pladerne skulle gå ud til kanterne i boksen, så der var ikke noget "frigang" til at skubbe dem ind. De første plader var de største, og efterhånden som jeg fik beklædt en side af gangen, blev stykkerne jo mindre. Men alt skulle jo passe sammen, så jeg var nødt til at lave papskabeloner til hver plade først. Når papskabelonen var skåret til, og kunne komme ind, kunne jeg save det rigtige stykke isoleringsplade plade til.

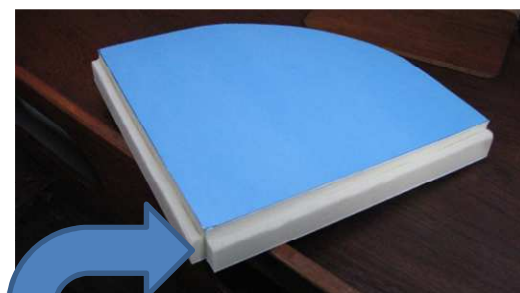


Her saver jeg en revne til pladerne.



Og her skubber jeg den første sideplade ind under skuffehullet.

Herunder ses køleboksen ovenfra, med de første 2 plader limet fast.



Herover ses tilpasning af første sidestykke. Falsene giver plads til listerne i apteringen.

Alle pladerne limes fast med TEC 7 i rigelige mængder, men jævnt fordelt. Hver enkelt plade holdes fast med skruetvinger mens det tørrer, og jeg limer kun en plade af gangen. Pladerne er beklædt med blå beskyttelsesplast.

Her bores huller ude fra kistebænken, til kølerør og termostat.



Og her er første rør igennem.





Her begynder det færdige resultat at kunne anes. Boksen ses fra oven, og materialerne er på pantrybordet.



Og her er fordamperen på plads. Også fotograferet fra oven, med kig ned i den kommende køleboks.

Fordamperen var nødvendig at montere, før resten af beklædningen i boksen. Ellers kunne den ikke kantes ned på plads, og ellers var de store huller til kølerørsmufferne blevet synlige. Nu kan de dækkes med gavlpladen, som det lille billede her viser.



Og så er det bare tålmodigt at fortsætte med beklædningen af boksen, og nøje tilpasse hvert enkelt stykke 😊

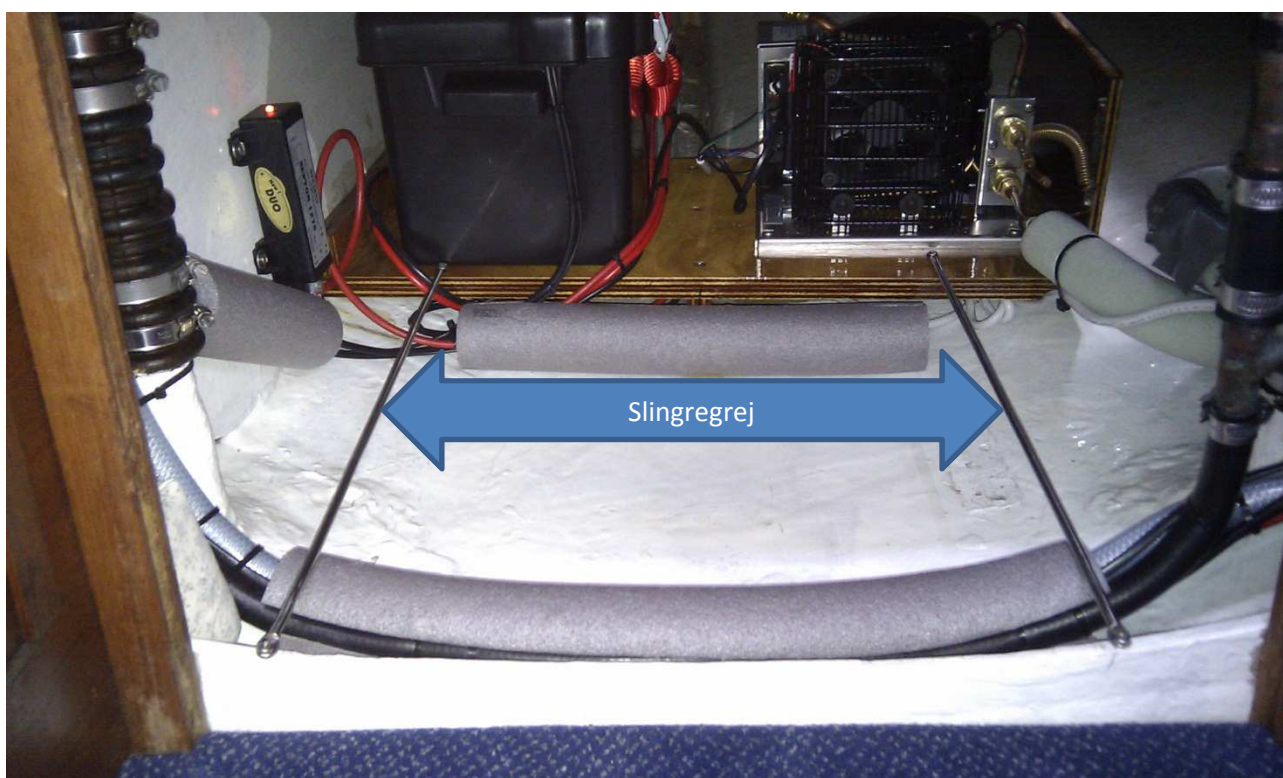
Selvom boksen er ved at tage form, er der en del mere at bygge op, før der kommer kolde øl og bøffer ud.



Her et kig ud under cockpitdørken i "kælderen". Her har jeg lavet en plade med T facon, lakeret den 8 gange og limet den fast i bunden af båden. Til det har jeg brugt epoxy, da det er "lavmolekylært", og derfor trænger bedre ind og binder bedre, end glasfiber.

Her er batteri og skillerelæ monteret.

Og herunder er det hele så monteret færdigt.



Billedet er taget inde fra salonen, hvor tæppet på dørken anes i forgrunden. Af hensyn til vægtfordelingen i båden, er disse installationer placeret helt i bunden af båden. Det er kølekompressoren til højre, med isolerede rør og termostat der går op i kistebænken, og ind i køleboksen. Desuden ses rør og slanger fra selvlæns i cockpitet, og afløb fra vasken. Disse er også isoleret. Dette er dog kun for at beskytte dem.



Læg også mærke til de 2 rustfri stænger der er monteret som "slingregrej". Det er for at få den fuldendte pladsudnyttelse. Her er nemlig præcis plads til en plastkasse med låg, til øvrige madvarer.

Nu var det heldigvis ved at være tid til at runde arbejdet med køleboksen af. Herunder ses billederne at de sidste aktiviteter:

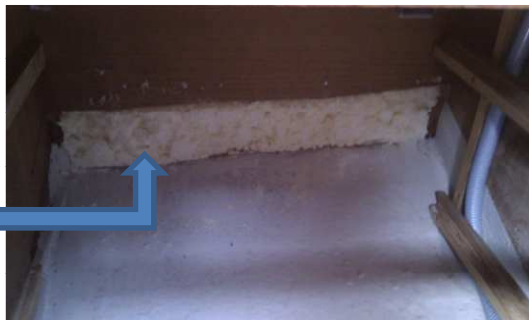


Bundpladen skulle være af rustfrit stål, så den fik jeg det lokale smedeværksted til at standse ud for mig, efter en nøjagtig papskabelon jeg havde lavet. Det kan være temmelig "tung" last, når man fylder en hel køleboks med alt muligt. Derfor er det fornuftigt med rustfrit stål i bunden. Men det skulle også støttes ordentligt op, så pladen ikke kan give sig. Derfor skruede jeg først trælister under kanterne.



Herefter fyldte jeg hulrummet op med PU skum, som både er isolerende, limende, og hårdt når det er størknet. Som det ses af billedet er det bare ikke sådan at styre, mens det er vådt og kan løbe nedad. Men så måtte jeg jo bare "bygge" det op af et par gange.

Her ses det færdige støberesultat, efter jeg snittede alt det overskydende af.



Og her et kig ned i den færdige boks, hvor jeg er ved at fuge kanten i bunden, og rørgennemføringerne.



Her ses så den færdige køleboks, med låget åbent og liggende på hovedet. Låget er også isoleret med køleplade, og kanterne dækket rigtig af med kantliste.

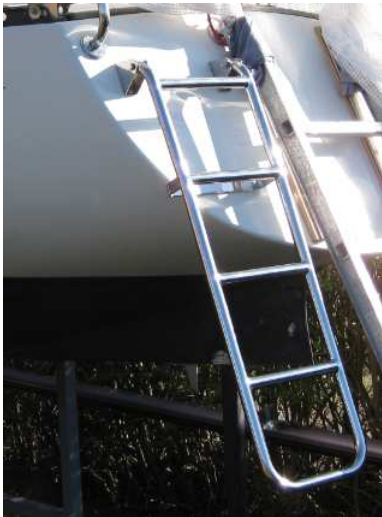


Og selv med 10 sodavand, en ramme med 24 øl, en flaske champagne, og en flaske rosé, er der stadig masser af plads til mad. Den laver ingen støj, og den kan køre 2 – 3 døgn på en opladning af forbrugsbatteriet. Og da jeg i skrivende stund har gennemført 4 ugers skøn sejlerferie, og tilbagelagt 355 sømil, må jeg bare sige: Den er alle de mange, mange arbejdstimer værd. Materialepris: 5.600 kr.



Kølepladerne er fra Isotherm, og kompressor og fordampner, er fra Waeco. Materialeprisen er opgivet efter føromtalt rabat er fratrukket. Bundpladen i rustfrit stål har kostet kr. 400,- og er med i prisen.

Så tror jeg vi må lidt videre, og tænke ud af boksen 😊



Før jeg monterede motoren færdig, fik jeg lige lavet en badestige, der går rimelig godt ned i vandet når den er slået ned.



Desuden monterede jeg en lille finne, som tangskærer. Den kan findes på L23 klubbens hjemmeside, og er produceret gennem min DM 2013 skipper, Christian Buono, Guldfisken.

Den virker efter hensigten, så tang ikke kiler sig ind mellem køl og rør.



Nyt navnetræk på begge sider, blev også monteret.

De gamle låger til kistebænkene var ubehandlede og fuldstændig færdige. Jeg havde opbrugt budgettet, og måtte finde på noget. Det var klart at det ikke måtte koste noget, så jeg måtte i gang selv. Men det var også en opgave jeg ikke selv havde alt det nødvendige værktøj til.

Heldigvis blev jeg reddet af min gode ven Bent, der tilfældigvis er uddannet tømrer, og har det meste af et snedkerværksted hjemme i sit hobbyrum. Lidt misundelig er jeg naturligvis, men i mangel af eget kæmpeværksted, er det jo perfekt at have en ven som Bent.

Bent havde selvfølgelig et stykke fraskåret Mahogni finér vi kunne bruge, og en klods vi kunne skære kantlister af. Og der skal jo ikke være penge mellem venner, så det kostede mig ikke en krone 😊 Lidt heldig har man da lov at være. Så se bare herunder, hvor Bent betjener maskinparken, og vi bruger de gamle låger som skabelon. Så bliver der skåret lister, boret hul til undersænkede skruer, boret propper, limet og proppet, skåret og slebet og pudset, og vupti – så skal de bare lakeres.



Her på sidste billede, er jeg så i gang med at lakere. De blev lakeret 8 gange, med mellemslibning efter hvert andet lag lak. Det foregik i min kælder, og strakte sig over en månedstid. Jeg blev ikke populær hos fruen, hver gang huset lugtede af skibslak 😊

Resultatet blev godt, men ikke perfekt. Det er charmen ved at lave tingene selv, og jeg er tilfreds alligevel.

På billedet nedenunder, ses lågerne monteret på kistebænkene, med låsebeslag.



Jeg kan jo ikke blive ved, så jeg må se at få rundet af. Og foråret og søsætningen nærmede sig, så mon ikke også båden var ved at være i god stand.



Og her ligger hun så, nypoleret og vokset, nylakeret træværk, nye instrumenter, ny motor, nyt motorbeslag, nye batterier, ny køleboks, nye spil med selftailer, ny badestige, nye selvlænselanger, og meget mere.

Hurtigt fik hun mast og rig på, og jeg fik nogle skønne sejlture.

Alligevel manglede der noget. Fruen havde bedyret, at hvis hun skulle med på sejlerferie, så skulle der være cockpitkaleche. Så kunne vores 40 kg. store schæfer, Anton, sove i et "lukket" rum i cockpittet. Og det var

jo både praktisk, og fornuftigt, så han ikke pludseligt sprang overbord for at jage en and, en svane, eller måske en tysk turist ☺

Jeg havde derfor forhandlet lidt med en lokal sejlmager, i slutningen af foråret. Jeg vidste ikke helt om jeg orkede at lave mere selv - lige nu, og jeg ville også gerne kende prisen. Det burde være nogenlunde nemt at gå til, når der ligger et færdigt mønster med mål, på klubbens hjemmeside. Efter et par besøg med ivrige forhandlinger frem og tilbage, nåede han dog frem til en urealistisk høj pris, efter min mening. Det ville koste ca. 9000,- kr., selvom mønstret var lavet. Det var slet ikke interessant. Og til den pris ville jeg i hvert fald ikke have den sikkert udemærkede, men noget firkantede model på hjemmesiden. Så ville jeg have en "rigtig" cockpitkaleche, som på lidt større både. Ikke en der bare lå henover bommen med nogle træpinde, men en der startede i forlængelse af sprayhooden, og som sad stramt over 2 rigtige kalechebøjler.

Det kunne nærmest ikke lade sig gøre, sagde sejlmageren. Og det ville i hvert fald koste 12 – 14.000 kr., hvis det overhovedet lykkedes ☹

Nå, så kan det også være lige meget, tænkte jeg. Så laver jeg den selv. Så 3 uger før sommerferien, strøg jeg ud og købte symaskine til 2000,- kr. og kalechestof og fittings til 4.500,- kr. - OG SÅ HAVDE JEG TRAVLT.



Min ven Børge var frisk, og hjalp mig lynhurtigt med at bukke kalecherør og lave samlestykker. Så kunne de deles i 3 stykker, og lægges i kistebænken. Og jeg begyndte at sy et mønster af meget tyndt stof. Dels for at genopfriske lidt syerfaring, og for ikke at klippe og sy i det dyre kalechestof, før jeg havde overblik over hvad jeg havde gang i ☺

Som det ses her til højre, kunne de forreste rør sidde i de forreste spil. Og til de agterste rør, fik jeg lavet et lille specialbeslag, som jeg kunne nedfælde i cockpitkarmen.



Mønstret kunne kun tilpasses, når der var meget vindstille. Det var lidt af en stress faktor.

Her er jeg ved at få hold på for og bagstykket.



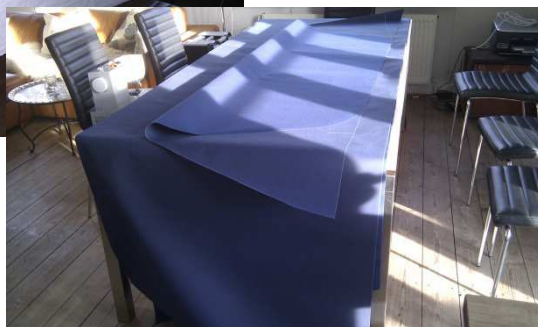
Og her er der syet lynlås på sprayhooden, og lavet sidestykker.

Det lykkedes at få lavet et mønster/prototype, der passede fornuftigt. Det tog lidt over 2 uger, med en del vindstille aftner med tilpasning, og så hjem og klippe og sy. Og når jeg så begyndte at sprætte det hele op igen, var fruhen helt fortvivlet. Nu mente hun slet ikke at jeg kunne nå det.

Men jeg havde jo endnu 4 – 5 dage til ferien, så det var bare at komme i gang. Når jeg først fik begyndt, fandt jeg så ud af at det var lidt mere omfattende, end jeg havde regnet med. Sådan er livet vist 😊



Her sprætter jeg op, tegner, og klipper efter mønster. Nødvendigt med et stort spisebord.



Og så bliver der syet.



En af de svære udfordringer, var at få plads til det der var syet sammen, i det lille hul /friarm

Det gjorde det vanskeligt at lave pæne syninger, da det medførte lidt "træk" i stoffet. Det bliver pænere, hvis symaskinens fremfører selv kan trække stoffet "jævnt" fremad. Men det blev solidt, det holder, og det passer fornuftigt. Og oppe fra broen, kan man ikke se at syningerne ikke er perfekte. Og brugsværdien er enorm fin, så jeg er tilfreds.



Lynlåse og vinduer blev sat på med dobbeltklæbende tape, inden de blev syet fast.



Her er det færdige resultat, rullet sammen og på vej til havnen. Dvs. jeg blev ikke helt 100% færdig. Jeg mangler 2 små stykker stof til at dække ind over det agterste af cockpitkarmen, kantebånd hele vejen rundt, og flytning af et par af fæsterne på cockpitkarmen. *Men den virker, og der er fuld ståhøjde midt i, når man er 180 cm.* 😊



Selvom jeg mangler nogle detaljer, hvilket normalt ikke er min stil, er jeg alligevel en lille smule stolt. Det lykkedes trods alt at skabe et meget brugbart resultat, billigt og på meget kort tid. Jeg får de sidste detaljer på plads denne vinter, og den gør båden meget større at opholde sig i.

Jeg ville selvfølgelig gerne låne mønstret ud, men der er der nok ikke nogen der har glæde af det. Det vil nemlig kræve 2 kalechebøjler på nøjagtigt samme mål, og med nøjagtigt samme bøjning. Desuden kræver det at de er monteret på nøjagtigt samme sted i spillene og på cockpitkarmen. Jeg håber alligevel at jeg har vakt nysgerrigheden hos nogle, og måske lysten til at prøve selv.

Snip snap snude, så er Lilleputhistorien ude.

Mange sejlerhilsner

Johnny Weinreich – D217 – Lilleput

