



L23 Lilleput – D217 – købt i sommeren 2012 som afhentningstilbud for kr. 30.000

Artikel om istandsættelsen til Luksus tursejlbåd

Her følger en artikel om mit seneste projekt. Jeg er 57 år, og har haft båd siden jeg var 13 år. Jeg startede med en 13 fods lærketræsjoile, med årer. Senere blev det glasfiberjoller med påhængsmotor, og som ung en 15 tons fiskekutter fra 1902 med glødehovedmotor, sammen med 2 andre familier. Her fik jeg min sag for, og vi brugte 7 år på at sætte den i stand, og føre den delvis tilbage til 2-mastet galease. Vi sejlede i den i 2 år, og solgte den så – heldigvis.



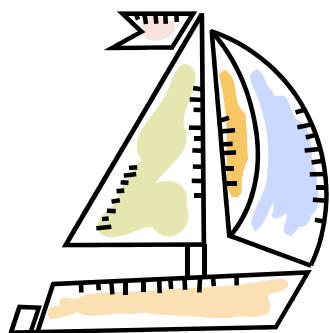
Jeg fik søfartsbog, og sejlede lidt på et par coastere og en stenfisker, som koksmat. (Læs: Matros som fungerer som uddannet kok på en båd med kun 4-5 personer). Måske var det ikke så idyllisk endda, så jeg gik i land, og holdt mig herefter til lystbåde. Jeg har haft flere motorbåde, og altid været lidt utilfreds over at der ikke var nogen der lærte mig at sejle for sejl som ung. Jeg gik så over til motorsejlere, og har haft flere LM'ere i forskellige størrelser. En klassisk, solid og charmerende båd, der sejler mindre godt for sejl. Jeg fik dog lært lidt om denne skønne form for fremdrift, alligevel. Og for 12 år siden startede jeg så som gast til kapsejls, i den lokale sejlklub. Efter nogle år begyndte jeg at forstå lidt af det, og er bare blevet mere og mere bidt af det siden. Nu sejler jeg som gast på en Luffe 37 ☺

Her ses et udpluk af mine forskellige både

Min største båd har været en MAXI 33, som jeg var meget glad for. Den var ikke overrigget, men den sejlede godt. Min hustru og vores tilsammen 4 døtre, har været på rigtig mange sejlerferier. Skønne år med både godt og dårligt vejr. Nu er børnene voksne, og vi har også fået behov for andre typer ferie. Jeg sejler mest alene, og har ikke råd til at have ½ million stående i en stor båd – længere. Jeg ville derfor finde mig en mindre båd til 50.000, så den var betalt med det samme, og så den og jeg kunne blive gamle sammen – uden at skulle tænke på økonomien.

En af mine sejlervenner i en Larsen 28, har haft L23 som ung – og han savner den ☺. Jeg har gjort ham opmærksom på, at det nok snarere er hans ungdom han savner. Han holdt stædigt fast på at jeg ikke måtte gå tilbage til motorsejler, men skulle købe en L23. Det er den smukkeste båd der findes til den pris. Den sejler fantastisk, og kan opfylde alle behov, både som kapsejler og som turbåd. Samtidig er det en stor fordel at der findes en meget aktiv klub, hvor man kan få hjælp og vejledning med næsten alt. Det tog ham flere måneder at overtale mig, men han er meget stædig, og blev bare ved. Derfor er jeg den lykkelige ejer af en L23 i dag, og jeg skylder ham en stor tak. Han havde ret. Smukkere og bedre båd findes ikke.

Kapsejlads



Tursejlads



VS

Der vil sikkert være nogle kapsejlere, der synes at det er synd at lave en L23 til turbåd. Tiden og udviklingen har gjort at alt skal være større og større, også bådene. Det er nok en af grundene til, at L23 ofte bliver brugt udelukkende som kapsejler. Men en klog havnefoged har sagt til mig, at jo større båd folk får – jo mindre sejler de. Og da L23 blev konstrueret af Lars Olsen, var det en meget fin og tidssvarende lille tursejler. Endda en hurtig en af slagsen. Så jeg tillader mig at rigge den til tursejlads, og håber at kapsejlerne stadig vil hilse på mig ☺. Det kunne jo også være at der var nogle tursejlere der følger med i klubben, og jeg skulle måske lige nævne at jeg selv brænder for kapsejlads. For mig er kapsejlads dog sjovest sammen med ligesindede, og her i området kan det godt være svært at finde stabile og gode gaster. Jeg vil derfor hellere selv være en stabil og efterspurgt gæst, end en skipper der skal ud og skaffe 2 af slagsen.

Jeg deltog også som midtergast på D199 – Miss Sophie, ved DM i Køge 2012. Dette var en meget lærerig og fin oplevelse, og jeg har stor respekt for de mange frivillige der gjorde dette til et flot arrangement. Den skipper jeg sejlede med ønsker en større båd, men det kunne jo være at der var andre der havde behov for en midtergast ved et DM. Ellers kommer jeg nok forbi alligevel.

L23 Lilleput – Budget på kr. 50.000



Med et fast budget på 50.000, var det mest fornuftigt for mig at købe en billigere båd, så der også var noget at sætte i stand for.

Jeg købte derfor en forsømt båd for 30.000, men hvor alt det grundlæggende var i orden. Det tog mig 5 måneder at finde den rigtige, selvom der er en del til salg.

Som det ses, var der vandskader overalt. Jeg har tætnet det hele, med Kaptajn Tolley's tætningsvæske!

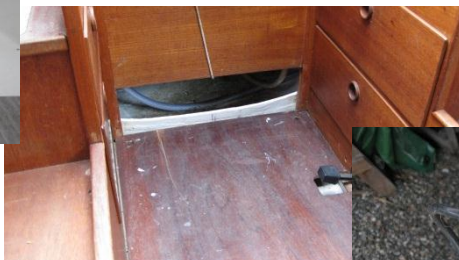
Alle sejl, hynder og udstyr lå brokket ned i båden, og havde ligget der hele vinteren. Alt træ i cockpittet var også ødelagt, og båden var temmelig utæt ovenfra, så det hele afskrækkende ud. Der var mange arbejdstimer i dette projekt, og det var lige det jeg ønskede. Jeg havde heldigvis erfaringen til at vurdere de grundlæggende ting i båden, så den forrige ejer måtte bøde for at misligholde båden.

Og så var det bare i gang med at tømme alt ud af båden, få det tørret, og gemme det der kunne bruges.

Herefter en masse rengøring, sandpapir, slibemiddel og rigelige mængder knofedt. Den skulle hurtigt i vandet, så jeg kunne have lidt glæde af den allerede denne sommer, og så måtte de større projekter vente til efterår og vinter.



men det lykkedes at få den sejlklar for 2.000 kr., så nu havde jeg brugt 32.000 – og rigtig mange timer 😊



Der var nok at tage fat på,



Efter knofedt:



Jeg er ikke vild med hvidmalet aptering, så her er træværket slebet nogenlunde ned, og behandlet med teakolie. Puderne er købt for 99 kr., men hynder tæpper og gardiner var næsten nye, og kunne sagtens reddes. Det kemiske toilet er også nyt, og fulgte med.



Den er lidt anderledes indrettet end gennemsnittet, så der er gode dybe skuffer ved nedgangen. Dette gør pantryet meget rummeligt, i forhold til bådens størrelse. Dette er vigtigt for mig, da jeg godt kan lide at lave mad. Jeg har derfor også planer om en rigtig køleboks.



Der er 2 stel sejl og 2 spillere til båden, og det nyeste storsejl og kevlargenua er fra 2003. Dette er selvfølgelig ikke nye sejl, men det er brugbart til tursejlad. Der er også helt ny sprayhood med bøjler og ny bompresenning til 8.700 kr. fra 2011.

Der var en ældre 5 hk. Yamaha 2 takts motor med, som jeg ikke var tilfreds med. Derfor solgte jeg den i løbet af sommeren for 3.000 kr. ☺

Dermed havde jeg sejlklar båd (u. motor) for 29.000

Da jeg ikke har haft travlt, hverken ved køb af båd eller udstyr, har jeg været i en temmelig god forhandlingsposition. Jeg har derfor også fået rigtig meget udstyr for de resterende 21.000, som jeg har brugt her i løbet af efteråret og vinteren. Jeg vender senere tilbage til alt dette, men kan da godt afsløre at der er blevet til både ny Suzuki 4 takts motor, 2 stk. Andersen str. 12 selftailing genuaspil,

nyt teaktræ til cockpittet, Garmin 100 VHF radio med DSC, samt Raymarine ST1000 selvstyrer. Desuden et par nye fald, diverse blokke, slanger, spændebånd, skruer, lak, gelcoat m.m. Jeg har også været heldig at få udbetalt noget overarbejde, så der er blevet til en Garmin 720 kortplotter og en Waeco kølekompressor, men dette er ud over budgettet. Jeg har derfor alt hvad jeg behøver, til en spændende og aktiv vinter. Resten af denne lille historie handler derfor ikke mere om økonomi, men om den fortsatte istandsættelse. I starten af vinteren var det også ganske mildt, så derfor har jeg allerede nået nogle glasfiber og gelcoat reparationer – der jo kræver lidt varme i luften.





Båden måtte hjem og stå i haven, så jeg har nemt ved at gå ud og arbejde på den. Jeg har slebet det gamle bådstativ, og givet det koldgalvanisering. Så har jeg købt 4 kraftige gevindstænger i Biltema, og min gode ven Børge som er smed, har lavet justerbare beslag til mig.



Jeg har desuden lavet presenning jeg havde, og derfor er de højere. Den ens længde på binde hele kanten af



et skelet til en 4 m. bred. Alle buerne er 4 meter lange, agter, hvor båden spidser til. Buerne, gør at det er muligt at presenningen til rælingslisten.

En tidligere ejer har monteret 8 blokke i cockpittet, og skåret 4 af dem ind i båden. Så kunne han føre liner fra løjgangen, og ned til rorpenden. Da det er den mindste båd jeg har haft – heraf også navnet Lilleput – kan jeg sagtens nå løjgang og rorpend samtidig. Og jeg ønskede heller ikke vand og slagregn ind i pantry og det lille klædeskab. Derfor måtte jeg i gang med lidt glasfiberarbejde.



Efter afslibning, hæftes en måtte på bagsiden af hullet. Denne skal så tørre før der kan lægges lag på, som kan udfylde hullet.



Den lille åbning i bunden af billedet, er dræn fra cockpitbænken så der ikke samler sig regnvand

Drænene løber sammen med afløb fra handskerum og fra vasken i pantryet, og samles i afløb til selvlæns.



Tørrings og hærdningsprocessen kan med fordel hjælpes lidt med en hårtørrer.

Her er der lagt flere lag måtte i hullet, som så igen skal tørre, før der fyldes videre.



Her er der så kommet 11 – 12 lag glasfiber måtte i hullet, så nu er det tid til at begynde med gelcoat, så overfladen kommer til at ligne resten af cockpittet.



Og her er det et af hullerne nedenfor rorpinden.



Her er det første lag gelcoat påført.

Det synker gerne lidt ind i hullet, og der kan også være ridser der skal dækkes. Derfor skal der et lag mere på, når dette er tørt. Det kan som her, godt se helt forfærdeligt ud, før det bliver slebet. Man kan tage de grove ujævnheder med en siklinge eller skraber. Herefter slibes med groft sandpapir eller vandslibepapir, og til slut med finkornet, så det bliver mest muligt jævnt, og falder i et med omgivelserne.





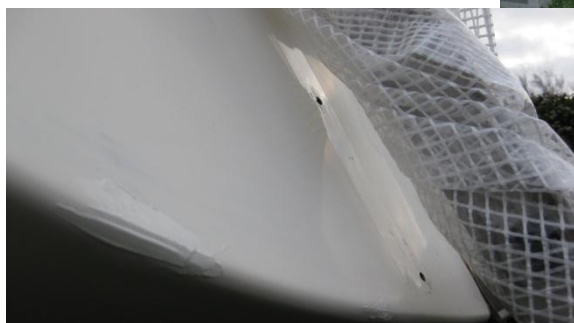
Her har grovslibningen gjort, at det trods alt begynder at ligne lidt.

Efter finslibningen, skal det så poleres. Men så langt er jeg ikke nået endnu.

Jeg skulle også lige nå at skifte rorlejer, inden frosten gik i jorden. Så jeg gravede lige et hul i græsplænen, og fik det klaret på en dag.



Hullet blev dækket, og alle spor slettet inden aften, så min kone har slet ikke opdaget noget 😊



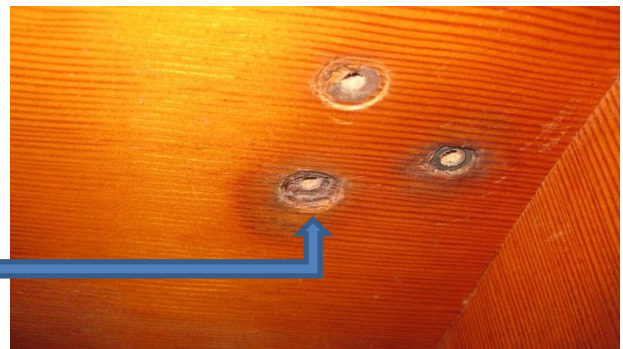
Her er det en udvendig gelcoatrepairation, samt beslag til påhængsmotor som er pillet af. Som det ses nedenfor, er de 2 trælister til glidebeslaget, fuldstændig slidt op. Jeg

har derfor fået min gode ven Bent, som har god forstand på træ, til at fræse mig 2 nye i egetræ. De nye lister er så monteret med en tynd streg silikone, nye bolte, og store karosseriskiver på indersiden af agterspejlet. Således er det nye glidebeslag mere stift end det gamle, og med til at forstærke agterspejlet.



Nu kan det holde resten af mit liv, og det kan også holde til en lidt bedre motor, end der normalt sidder på en L23 😊

Næste lille opgave var forbedring af spillene. Jeg var ikke tilfreds med de små str. 8 faldspil på ruftaget, og som det ses her på billedet, er standardmonteringen med 3 bolte og almindelige skiver – ikke god nok. Når det er hårdt vejr, og man har brug for at totte forlignet på sejlene, trækkes skiverne med tiden ind i gennem beklædningen på indersiden af ruftaget.



Jeg besluttede derfor at flytte 2 str. 10 Andersen spil fra cockpitkarmen, og op på ruftaget som skødespil. Herefter vil jeg så montere de nyindkøbte str. 12 Andersen selftailing spil til genua, på cockpitkarmen.



Teakklodsens på ruftaget slibes så den bliver flad igen.



Der bores nye huller, da der skal nu bruges 4.



Det rensede og ny indfedtede str. 10 spil prøvemonteres.



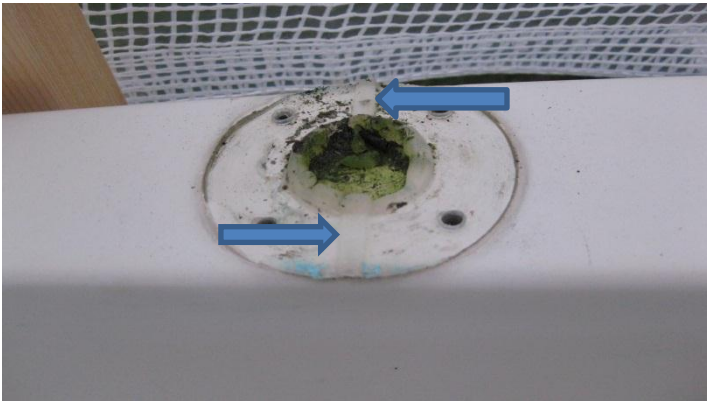
Smeden Børge har igen været på spil, og lavet en stor skive til mig i rustfrit stål. Nu er de gamle huller fyldt ud og dækket, så det er pænt. Samtidig er anlægsfladen stor, så nu holder det – også i hårdt vejr!



Og sådan kom det til at se ud, udvendigt fra.



Cockpitkarmen ser til gengæld ud til at trænge til en kærlig hånd, inden de nye spil monteres. De gamle spil har været sat på med alt for meget silikone, så regnvandet har ikke kunnet løbe ud af den lille drænrille under spillet.



Ved pilene ses det, at drænrillerne har været helt fyldt ud med silikone.

Når det bliver lidt varmere i vejret, glæder jeg mig til at rense det af, og montere de nye spil. De er str. 12, og sidder med 6 bolte i stedet for 4. Så der bliver lidt sjov med dette også.

Den sidste ting jeg har nået at lave inden jul, er udskiftning af drænslinger og alle spændebånd.



Her hænger noget af det gamle rustne og sprukne.



Og herunder ses resultatet efter udskiftning.



Der skal dobbelt spændebånd på under vandlinjen, det kræver forsikringen.

Jeg har brugt slange som er godkendt til brændstof, i stedet for det vandslange der sad i forvejen. Det har større brudstyrke, tåler kemikalier, og holder længere.



Dræn fra handskerum i cockpittet.



Agterspejl indefra. Bemærk de store karosseriskiver der holder beslagene til påhængsmotor.

Slæden til at køre påhængsmotoren op og ned, har også fået en tur.



Min smed har svejset forstærkning på tværs, og et halvt øje i toppen – i begge sider. Øjerne skal bruges til et taljesystem jeg har lavet, så jeg ikke skal hænge ud over kanten for at trække motoren op og ned.

Den nye 3 lags krydsfiner klods, er limet med vandfast lim, og er kun prøvemonteret. Den skal have 7 – 8 lag lak, før den monteres endeligt.



Her står så de nye str. 12 Andersen selftailing spil, i vindueskarmen i soveværelset. De venter på montering når forårsvarmen igen kommer. Hver aften når jeg går i seng, drejer jeg et par gange på dem. Den herlige kliklyd giver mig de skønneste tanker om sommerens livgivende ture på vandet ☺, inden jeg lægger hovedet på puden.

Fortsættelse følger i foråret 2013.

Mange sejlerhilsner

Johnny Weinreich – D217 - Lilleput