



DFÆL·bladet

Medlemsblad for Dansk Forening for Ældre Lystfartøjer

Nr. 96 maj 2008



Oui Oui på vandet efter gennemgribende restaurering
En skarring kan repareres
Et gammelt billede fuld af drengedømme

Hvor længe holder en limet bladskarring?

Af Jørgen Heidemann

Ja, det var det spørgsmål, jeg sidste år måtte stille mig selv, da båden var kommet på land og bunden rensplet. Da alt slammet var væk, viste det sig, at bord nr 8, ca 40 cm under vandlinjen var gået op i en skarring – hen over vinteren syntes jeg, den åbnede sig endnu en smule, så der var en sprække på et par millimeter, da forårsklargøringen gik i gang. Intet hyggeligt syn!

Skaden er nu udbedret, det var ingen større sag. Men det rejser alligevel spørgsmålet: hvilke lime brugte man i sin tid til at samle klædningsplankerne hos de velrenommerede bådebyggere som Th. Lind, der har bygget »Scherzo« i 1967 og: hvor lang restlevetid kan man tiltro de samlinger, der endnu ikke har vist skadestegn?

Det er jo – sammenlignet med stumpede stod med bagvedliggende lasker – en udseendemæssigt langt mere elegant samlingsmetode for blanklakerede både over vandlinjen, hvis man ikke kan få – eller vil betale prisen for – planker i fuld længde. Men måske ikke så robuste?

Det er ikke første, men tredje gang, jeg har oplevet det, men den mest markante. Og i dag fandt jeg så en antydning af en mere under udvikling – blev dog omgående udbedret uden større postyr, for den var ikke åben endnu.

Tilfældet er endnu et eksempel på det glimrende hjælpemiddel, der er opstået med epoxy-limene. I mit tilfælde endnu en gang West System. Fremgangsmåden var følgende:

Rengøring udefra og lidt opkradsning med et knivblad, inden båden blev forladt i vinterladen i november, så den kunne henstå med så åben fuge som muligt og tørre ud i vinterens løb.

I april: oprensning udefra ved at stikke en nedstrygerklinge så langt ind, jeg kunne nå, og trække frem og til-

bage, derefter samme med en fin fukssvans og sandpapir korn 80 i 2 lag, således at så meget som muligt af den forurening, der nok er sket i den åbnede skarringsfuge, kommer væk. Næppe alt er væk, men en smule rester vil givetvis blive helt indlejret i epoxyen, der nok skal binde tilstrækkeligt på fugesiderne.

Indefra: hvor skarringen kom frem i bunden af pantryksektionen, grundig overfladeafrensning og ruslibning. Påføring af West-epoxy tilsat så meget fortykningsmiddel, at den i pastaagtig konsistens kunne lægges i et tykt lag, i hvilket en 21 cm lang laskeplade blev lagt og befæstet med skruer jævnt fordelt omkring det sted, hvor skarringsfugen løber ud i overfladen. Laget skulle være tykt for at udligne og udfylde lidt krumning. Hermed er der styr på fugens inderste ende.

Udefra: 4 stk 5 mm injektionshuller boret så langt ind, at jeg var sikker på, at hullerne var nået igennem fugen, men heller ikke meget mere. Klargøring af bøgetræskiler, så en lægte sat i klemme imod en mur, som meget bekvemt står lige ud for skadestedet ville trykke vinkelret ind imod skadestedet.

Indpumpning af ufortykket epoxy i rigelig mængde med en 20 ml engangsprojte i de 4 huller, som skyndsomst forsegles med bred malertape. Den ufortykkede epoxy har en fremragende indtrængningsevne, men skal altså spærres inde, ellers løber den bare væk alle mulige steder! Og den skal heller ikke løbe ud på overfladen, for så får man bare klem-kilerne limet så fast, at man har et helt nyt problem!

Klemning med 2 modsatlagte bøgetræskiler på enden af ovennævnte lægte og tilpasningskilerne, så skarringsfugen trykkes sammen. Forsegling af den frie fugekant med

bred malertape, så snart man ser epoxy trykket ud her. Jeg skal hilse og sige, at det var tricky at styre kiler i flere retninger, når de rigtigt skulle klemme.

Ved den ende af skarringsfladen, der er længst væk fra, hvor den løber ud i det frie: forboring og iskruning af endnu 2 skruer, der inderst har fat i den nye indvendige laske og trækker samlingen sammen. Afpropning med fortykket epoxy.

To dage efter: nu må limen være hærdet. Det lykkedes uden større besvær at fjerne kileklemme-arrangementet, venter dog lige et par dage mere med at planslibe overfladen og efterspartle. Jeg har tiltro til, at operationen lykkedes og patienten har det godt.



HF Industri & Marine

Tlf. 6220 1312

Fax 6220 1477

www.hfmarine.dk



What every well-heeled boat
is wearing this season.



Motorsejleren Tikki

Pris: 128.900,- kr. Byggeår: 1969. Længde: 9,05 m.
Bredde: 3m. Dybde: 1,35 m. Køl vægt: 1,8 ton. (bly)
Motor: 64 Hk, Ford diesel. Trætype: lærk på eg.
Bygget på Ålbæk bådewærft.
Medfølgende sejl: storsejl, rulleforsejl, blister(spiler).
Med følger: 6 pers. redningsflåde,
GPS, LOG, vindmåler, anker.
Langkølet, kraelbygget, ferskvandskølet,
kun 3 ejere.
Sidste ejer i 21 år. Siden 1984

Henvendelse til Børge Pedersen

Tlf. 40294588

bpederse@post8.tele.dk

I øjeblikket ligger den i Falsled havn på Fyn.

