



Der er et hulrum under det bagerste sæde, hvor der er plads til motor og batteri.

Båden er primært samlet med lim, selvom der indgår enkelte skruer. Det skyldes, at skroget er meget tyndt og uegnet som skruebund.

Skroget er lavet af to identiske sæt af fire kurvede finestykker, der tager form som en båd, når de tvinges sammen.

Gør Det Selv



SVÆRHEDSGRAD

Det her er svært, og du får brug for både kyndig vejledning og en masse tålmodighed.

LET

SVÆRT



TIDSFORBRUG

Det har taget flere måneder at bygge en båd i fritiden. Det tager 2-3 uger på fuld tid.



PRIS

Ca. 10.000 kr.

HÅNDBYGGET

i træ, metal og glasfiber

Nogle gange lykkes et projekt bare. Båden her er et perfekt eksempel. **Skroget alene er et imponerende resultat, men båden er spækket med forskellige håndlavede detaljer,** der tydeligt afslører, at ambition og evne er afstemt helt rigtigt.

I denne artikel viser vi dig, hvordan du bygger en relativt simpel båd til en pris, der ikke sender dig direkte i luksusfælden.

Vi bygger båden i træ og bruger stitch and glue-metoden. Som navnet antyder, syes båden først sammen, her med ståltråd. Bagefter limes samlingerne også.

Båden forstærkes dernæst og gøres helt tæt med glasfiber udenpå og indeni. Og så er den faktisk kun et lag maling fra at kunne sejle.

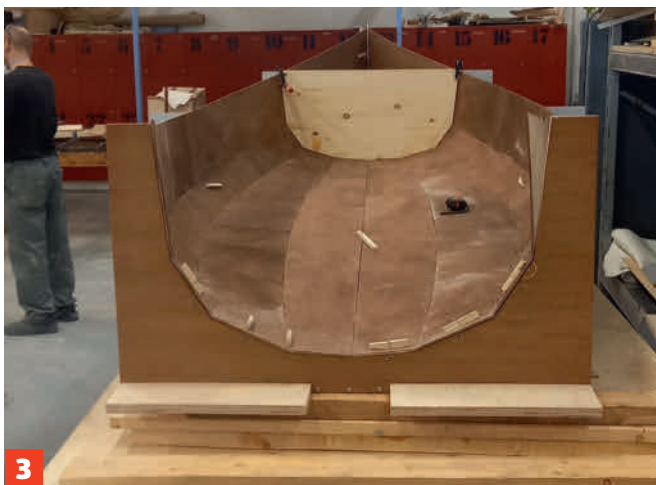
Vi fortsætter dog og viser dig, hvordan du kan lave den lille motorbåd om til en sejlbåd. Det eneste, der skal til, er et ror, en køl, en mast og et sejl. □



1



2



3



4



5



6

Finer, ståltråd og glasfiber

Båden er en motorkano, som ligger højt i vandet og har flad bagside med plads til en påhængsmotor. Skrogdelene er lavet i 4 mm okuméfiner og er samlet med ståltråd og forstærket med 163 g/m² glasfibervæv og epoxy. Tegningerne er købt hos selway-fisher.com.

1. Skroget er lavet af 8 stykker finer. Stykkerne er tegnet op efter en skæreplan. Skrogdelene giver båden dens form, når de samles.

2. Samlet med ståltråd. De otte finerstykker, der udgør skroget, er samlet løst med "syninger" af ståltråd gennem forborede huller. Ståltråden er i første omgang sat løst i.

3. Syningerne strammes og limes med epoxy. De løse ståltråds-syninger holder skrogdelene sammen, så de kan sættes i spænd i et par skabeloner. Her antager skroget sin endelige form, og ståltråds-syningerne strammes op. Bagefter er alle samlingerne på indersiden tætnet med epoxy og glasfibervæv.

4. Skroget slibes let. Limen er tør, og samlingerne er tætte. Nu kan ståltråds-syningerne klippes op på ydersiden eller tages helt ud. Skroget vendes så på hovedet, samlingerne får epoxy og slibes efter hærkning. Skroget skal være så glat som muligt før glasfiberen.

5. Træskroget forstærkes med glasfiber. For at være helt sikker på, at båden forbliver vandtæt, er træskroget forstærket med glasfiber og epoxy både udenpå og indeni.

6. Bunden skal være glat. Luftbobler og folder i glasfiberen øger nemlig vandmodstanden. Epoxyn skal efterfølgende beskyttes mod uv-stråling med enten lak eller maling.

Båden er klar til at blive sat i vandet, når skroget er tætnet med glasfiber og malet med uv-beskyttende PU-maling.

Indvendigt er båden malet brun, så den ligner en træbåd. Malingen beskytter også her mod uv-stråling.

Malingen gør mere end blot at beskytte mod uv-stråling. Den hjælper også til at camouflere flere de ujævnheder, der er i glasfiberarbejdet på skroget.

Detaljer i træ og metal

Båden er spækket med fine detaljer, som alle er håndlavede og sirligt tilpasset deres funktion på båden. Detaljerne er lavet i okuméfiner, asketræ og rustfrit stål fra et Ikea-køkkenbord.

Båden kan nu udstyres med påhængsmotor eller årer og sejle.

1. Askelister og klodser. De to lange træprofiler, der løber langs kanten af båden, er lavet af klodser af fleksibelt, men hårdt asketræ, der er limet fast mellem to asketræslister.

2. Paskram monteret med lim og bolte.

Det hullede træprofil er lavet med en not eller fure på indersiden af den ene liste. På den måde passer profilet hen over kanten af båden. Profilet er derefter monteret med en håndfuld gennemgående bolte og epoxylim.

3. Sæder og skotter i to slags træ. Der er tre sæder i båden, hvoraf et også fungerer som toppen af et tørt lukaf bagerst i båden. Alle sæderne består af et askeskelet med okuméfiner som beklædning. Sæderne hviler på en rem, som igen både er limet og skruet fast til skroget.

4. Forstærket med en trekant. Spidsen af båden er forstærket på indersiden med en trekant af sammenlimet træ.

5. Papirskabeloner bliver til metalbeslag.

De tre metalbeslag, der beskytter bådens tre skarpe hjørner, starter som papirskabeloner.

6. Svejset sammen. Papirskabelonerne skilles i første omgang ad i sektioner, der kan skæres ud i pladestål og svejdes sammen til et groft beslag.

7. Poleret spejlblanke. Til sidst er beslagene slebet glatte og så poleret op, så de skinner. Beslagene er limet fast.



MATERIALER

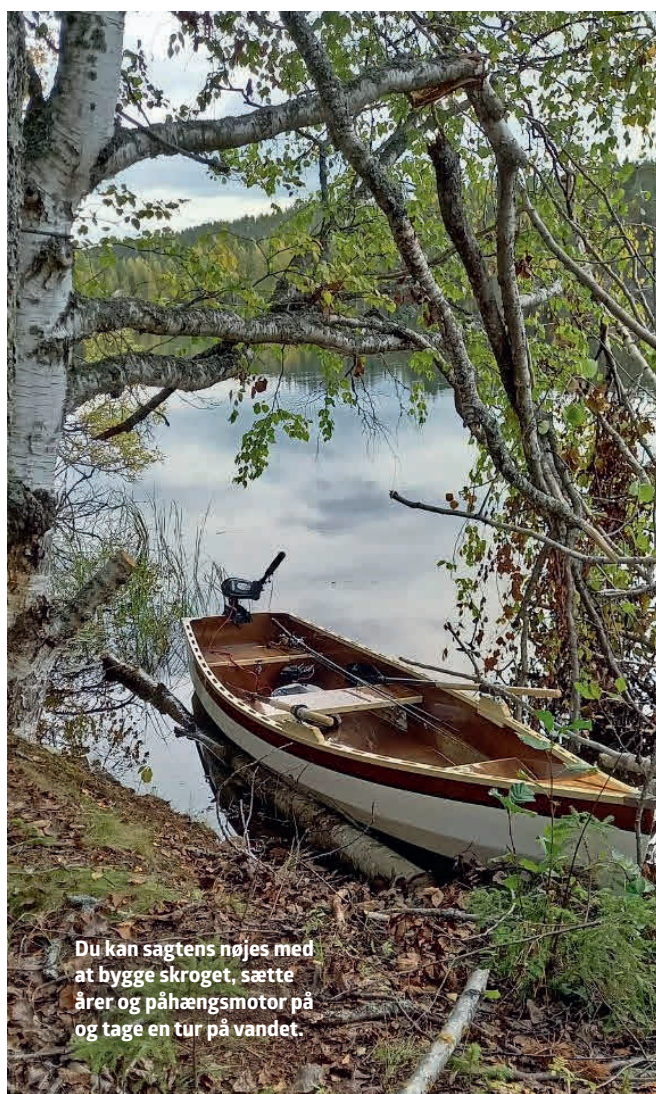
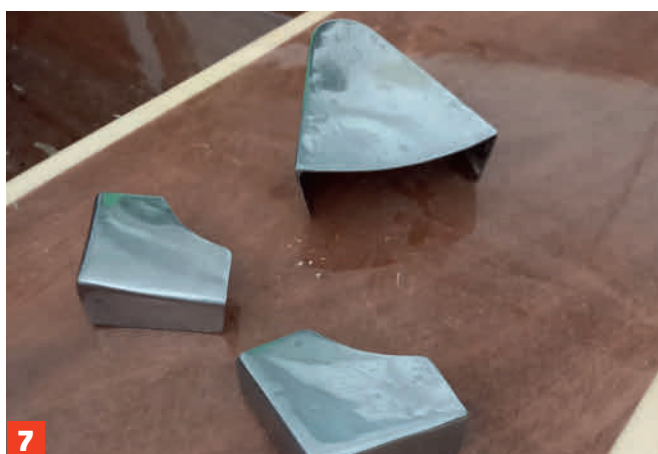
- 5 stk. okuméfiner, 4 x 1.200 x 2.400 mm
- 5 stk. asketræsbrædder, 30 x 100 x 5.000 mm
- 20 m 163 g/m² glasfibervæv
- 6 kg epoxy til glasfiber
- 1,5 l tokomponent PU-maling
- 2 l tokomponent PU-lak
- 1 l brun bejdse
- 1 rustfri stålplade, 2 x 600 x 1.500 mm
- 4,5 m² sejldug



1



2



Du kan sagtens nøjes med at bygge skroget, sætte årer og påhængsmotor på og tage en tur på vandet.

Båden er indrettet, så den hurtigt kan konverteres fra motorbåd til sejlskib.

Der er næsten 5 m² sejl på den lille båd. Sejlene er håndsytet med hjælp fra en professionel sejlmager.

De to køle er bygget, så de kan sænkes op og ned efter behov. Begge køle kan styres på samme tid fra bagenden af båden.

Ror, mast og sejl

Masten er lavet af askelister, der er limet sammen til en hul ottekantet stang og så afrundet og tyndet gradvist mod toppen. Sejlet er håndsytet i stærk sejldug.

Roret og de to vinger, der sidder på siden af båden og fungerer som køle, når de sænkes i vandet, er lavet af krydsfiner.

Alle delene er desuden beskyttet med et lag glasfiber og klar skibslak.

1. Et ror i to dele. Roret er lavet, så det kan foldes på midten. Fordelen ved det design er, at båden styrer godt med roret foldet ud, når der er vind i sejlet. Samtidig kan båden sejle på meget lavt vand med roret foldet op.

2. Let aftagelige beslag. Roret er hængt på båden ved hjælp af to håndlavede beslag i rustfrit stål. Beslagene er ikke låst i toppen, så roret kan hurtigt tages af og erstattes med en påhængsmotor.

3. Køle af krydsfiner. For at kunne sejle lige, uden fare for at kæntré, når sejlet er oppe, er båden udstyret med to sidekøle. Kølene er skåret ud af en 18 mm krydsfiner-plade og formgivet med høvl og slibepapir. Træet er beskyttet mod vand med et lag glasfiber.

4. Kølene erstatter årer. Såvel køle som årer er monteret på båden ved hjælp af håndlavede træbeslag. Beslagene er lavet, så de sættes fast i hullerne på kantlisten. Beslagene låses naturligvis fast fra undersiden af listen ved hjælp af bolte og møtrikker.

Desværre er kølene placeret, så der ikke er plads til de beslag, der holder årerne fast til kantlisten, når kølene er sat på.

5. En mast i 8 stykker. Bådens mast er næsten et helt år det selv-projekt i sig selv. Masten er samlet af 8 identiske stykker askebræt, der er skåret til og har fået fræset et sæt fer og not-lignende profiler på langs. Profilerne har gjort det muligt at samle listerne til en tyk, men fleksibel ottekantet mast, der senere er høvlet og slebet ned.

6. Masten er let at tage af. Ligesom alle andre dele af båden kan masten hurtigt fjernes, når der er behov for det. Masten er ligesom kølene monteret på den hullede liste ved hjælp af et træbeslag, der er fæstnet på begge sider af båden og har et hul på midten, hvor masten står.



