



Det er et hulrom under det bakerste setet, der det er plass til batteri og annet utstyr.

Båten er primært limt sammen, selv om noen få skruer også er brukt. Dette skyldes at skroget er svært tynt og uegnet som skruunderlag.

Skroget er laget av to identiske sett med fire buede finérstykker som får form som en båt når de tvinges sammen.

Gjør Det Selv



VANSKELIGHETSGRAD

Dette er vanskelig, og du får bruk for både kyndig veiledning og en masse tålmodighet.

LETT

VANSKELIG



TIDSFORBRUK

Det tar flere måneder å bygge en båt på fritiden. På full tid, tar det 2-3 uker.



PRIS

Regn med cirka 15-20.000 kroner.

HÅNDBYGGET

i tre, metall og glassfiber

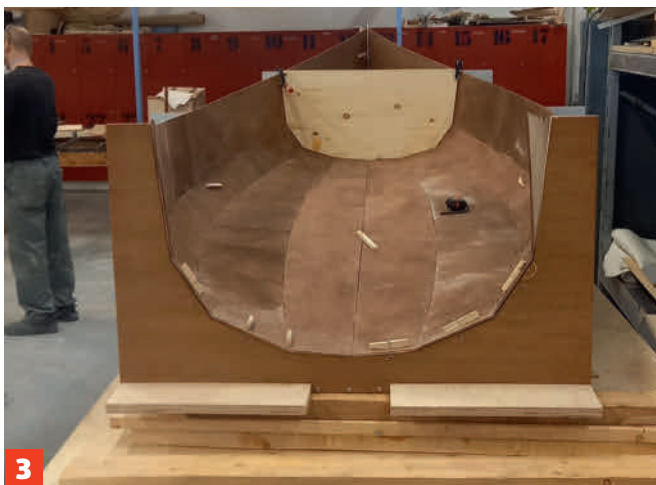
Noen ganger lykkes et prosjekt bare. Denne båten er et perfekt eksempel på det. **Skroget i seg selv er et imponerende resultat, men båten er også spekket med en rekke håndverksdetaljer** som tydelig avslører at ambisjoner og evner stemmer overens.

Denne artikkelen viser vi hvordan du kan bygge en relativt enkel båt til en pris som ikke sender deg rett i luksusfellen.

Vi bygger båten i tre og bruker "stitch and glue"-metoden. Som navnet antyder, blir båten først sydd sammen, her med ståltråd. Etterpå limes den.

Deretter forsterkes og forsegles båten med glassfiber. Til slutt gjenstår bare et par strøk med maling før den er klar til sjøsetting.

Men vi fortsetter, og viser deg hvordan du kan gjøre den lille motorbåten om til en seilbåt. Alt du trenger er ror, senkbare sidekjøler, mast og seil. □



Finér, ståltråd og glassfiber

Båten er en motorkano som ligger høyt i vannet og er flat akter med plass til en utenbordsmotor. Skrogdelene er laget av 4 mm okouméfinér, satt sammen med ståltråd og forsterket med 163 g/m² glassfiberduk og epoksy. Tegningene er kjøpt hos selway-fisher.com.

1. Skroget er laget av 8 biter finér. Delene er tegnet opp etter en skjæreplan. Skrogdelene gir båten form når de settes sammen.

2. "Sydd" sammen med ståltråd. De åtte finérstykkene som danner skroget, er "nestet" løst sammen med ståltråd gjennom forborede hull. Ståltråden er i første omgang satt løst i.

3. Ståltråden strammes og skroget limes med epoksy. De løse ståltrådene holder skrogdelene sammen, slik at de kan settes i spenn i et par dager. Her antar skroget sin endelige form, og ståltrådene strammes opp. Deretter er alle sammenføyninger på innsiden tettet med epoksy og glassfiberduk.

4. Skroget slipes lett. Limet er tørt, og sammenføyningene er tette. Nå kan ståltrådene klippes opp på ytersiden eller tas ut. Skroget snus deretter på hodet, og sammenføyningene får epoksy og slipes etter herding. Skroget skal være så glatt som mulig før glassfiberen.

5. Treskroget forsterkes med glassfiber. For å være helt sikker på at båten forblir vannett, er treskroget forsterket med glassfiber og epoksy både utenpå og inni.

6. Bunnen skal være glatt. Luftbobler og folder i glassfiberen øker nemlig vannmotstanden. Epoksyen skal senere beskyttes mot UV-stråling med enten lakk eller maling.

Båten er klar til sjøsetting når skroget er forseglet med glassfiber og malt med UV-beskyttende PU-maling.

Innvendig er båten malt brun for å få den til å se ut som en trebåt. Malingen beskytter også her mot UV-stråling.

Malingen beskytter ikke bare mot UV-stråling. Den bidrar også til å kamuflere ujevnheter i glassfiberarbeidet på skroget.

Detaljer i tre og metall

Båten er spekket med fine detaljer, som alle er håndlaget og sirlig tilpasset deres funksjon på båten. Detaljene er laget i okouméfinér, ask og rustfritt stål fra en Ikea-kjøkkenbenk.

Etter at båten er ferdig, kan den utstyres med påhengsmotor eller årer og seil.

1. Lister og klosser i ask. De to lange tre-relingene som går langs kanten av båten er laget av klosser av fleksibel, men hard ask, som er limt fast mellom to askelister.

2. Reling montert med lim og bolter. Den hullete trerelingen er laget med en not eller et spor på innsiden av den ene listen. Dermed passer relingen på kanten av båten. Den er deretter montert med en håndfull gjennomgående bolter og epoksyrim.

3. Seter og skott i to typer tre. Det er tre seter i båten, der ett også fungerer som toppen av et tørt avlukke dekket av et skott akter i båten. Alle setene består av et skjelett av ask med okouméfinér som kledning. Setene hviler på en list, som igjen både er limt og skrudd fast til skroget.

4. Forsterket med en trekant. Spissen i fronten av av båten er forsterket på innsiden med en trekant av sammenlimt tre.

5. Papirmaler blir til metallbeslag. De tre metallbeslagene som beskytter båtens tre skarpe hjørner, begynner som papirmaler.

6. Sveiset sammen. Papirmalene tas i første omgang fra hverandre i seksjoner, som kan skjæres ut i stålplater og sveises sammen til et grovt beslag.

7. Polert speilblanke. Til slutt er beslagene slipt glatte og deretter polert opp, slik at de skinner. Beslagene er limt fast.



MATERIALER

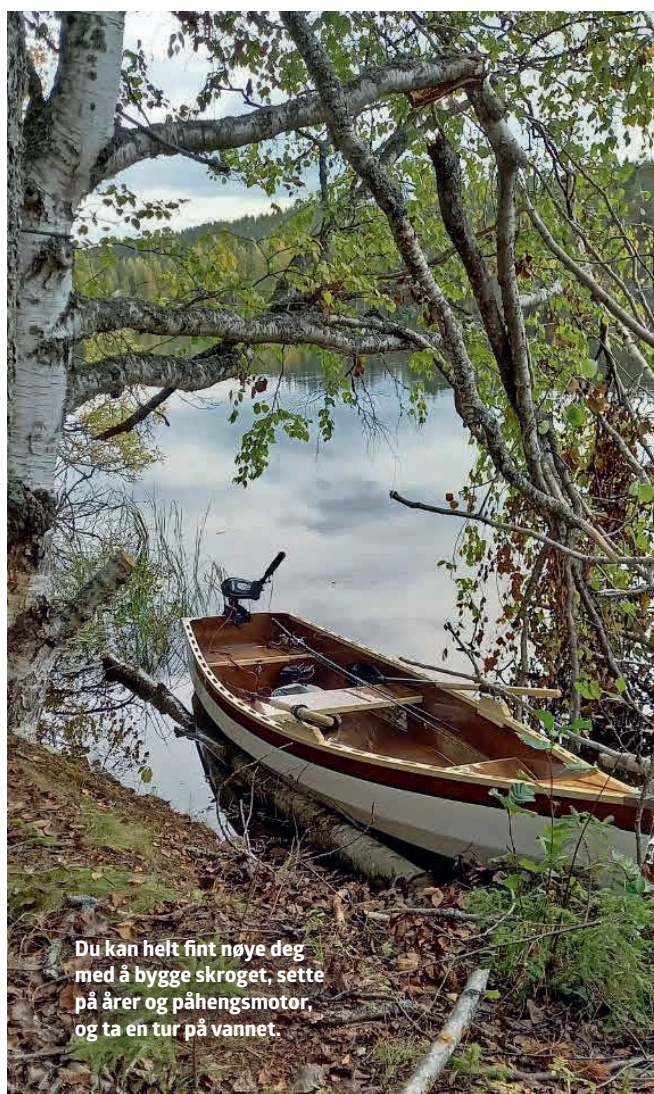
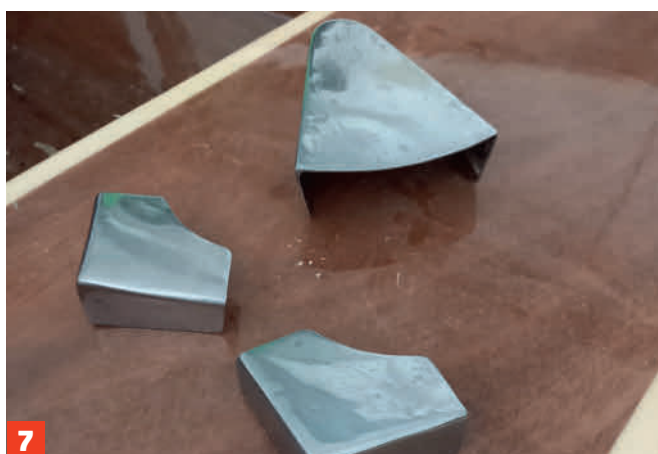
- 5 okouméfinérplater, 4 x 1200 x 2400 mm
- 5 stk. planker i ask, 30 x 100 x 5000 mm
- 20 kvm 163 g/m² glassfiberduk
- 6 kg epoksy til glassfiber
- 1,5 l tokomponent PU-maling
- 2 l tokomponent PU-lakk
- 1 l brun beis
- 1 rustfri stålplate, 2 x 600 x 1500 mm
- 4,5 kvm seilduk



1



2



Du kan helt fint nøye deg med å bygge skroget, sette på årer og påhengsmotor, og ta en tur på vannet.



Båten er konstruert slik at den raskt kan konverteres fra motorbåt til seilbåt.

Den lille båten har nesten 5 m² seil. Seilene er håndsydd med hjelp av en profesjonell seilmaker.

De to senkbare sidekjølene (lebord) er konstruert for å kunne senkes og heves etter behov. Begge kan styres samtidig fra baksiden av båten.

Ror, mast og seil

Masten er laget av askelister som er limt sammen til en hul åttekantet mast og deretter avrundet og tynnet gradvis mot toppen. Seilet er håndsydd i sterk seilduk.

Roret og de to senkbare kjølene, som fungerer som kjøler når de senkes i vannet, er laget av kryssfinér.

Alle delene er dessuten beskyttet med et lag glassfiber og klar skipslakk.

1. Et ror i to deler. Roret er laget slik at det kan foldes opp på midten. Fordelen med det er at båten styrer godt med roret foldet ned når det er vind i seilet. Samtidig kan båten seile på meget lavt vann med roret foldet opp.

2. Lett avtagbare beslag. Roret er heftet på båten ved hjelp av to håndlagde beslag i rustfritt stål. Beslagene er ikke låst i toppen, så roret kan raskt tas av og erstattes med en påhengsmotor.

3. Senkbare sidekjøler av kryssfinér. For å kunne seile rett, uten fare for å kranse når seilet er oppe, er båten utstyrt med to sidekjøler (lebord). Kjølene er skåret ut av en 18 mm kryssfinérplate og formet med høvel og slipepapir. Treet er beskyttet mot vann med et lag av glassfiber.

4. Kjølene erstatter årer. Både sidekjøler og årer er montert på båten ved hjelp av håndlagde trebeslag. Beslagene er laget slik at de settes fast i hullene på relingen. Beslagene låses fast fra undersiden ved hjelp av bolter og muttere. Dessverre er sidekjølene plassert slik at det ikke er plass til beslagene som holder årene når kjølene er satt på.

5. En mast av 8 deler. Masten er nesten et gjør det selv-prosjekt i seg selv: Den er satt sammen av åtte identiske planker i ask som er skåret og frest til et sett med not- og fjærprofiler på langs. Profilene gjorde det mulig å sette sammen listene til en tykk, men fleksibel åttekantet mast, som senere er høvlet og slipt ned.

6. Masten er enkel å ta av. Akkurat som alle andre deler av båten kan masten enkelt tas av når det er behov for det. Masten er også montert i relingen ved hjelp av et trebeslag som er festet på begge sider av båten. Den har i tillegg et hull på midten, der selve masten står.



