Fie 2's dagbog

(af Svend Brandt Jensen.)

---

22. oktober 2002

Introduktion

Jeg har aldrig sejlet med sejl før, men jeg har gennem nogle år sejlet serieproduceret powerboat….en lidt poppet (amerikansk) udtryk for både med en helvedes masse heste, sindssygt højt benzin forbrug (oktan 99 eller derover) og en rystende oplevelse på nakken af bølgerne, med op til 115 km/t (ja, ja, jeg ved det godt…man regner ikke i km/t, hvis man var sejler, men det var vi ikke) og et benzinforbrug på 700 meter på een liter højoktan benzin….men hva`pokker vi havde jo kun 7.4 liter 355 hk V8 Chevolet motor i rø…, så det gik derudaf…..og det var sjovt (dengang). Vi var faktisk nogle fattigrøve, dengang (og stadig)….vi havde ikke råd til 2 og 3 motorer i båden (på samme tid)……

Et sjovt regnestykke kunne jo laves her….vi var en 5-6 stykker med samme type båd og motor i Marselisborg Havn dengang, og når vi alle sammen skulle til Tunø eller Samsø, så kan I jo regne ud, hvad det samlede benzinforbrug var, hvor hurtig vi var fremme osv. Bare tanken om benzinforbruget vil gøre enhver skatteminister glad og vores tegnebøger flade……til gengæld fik vi kun tid til een øl på turen, og jeg kendte adskillige sejlere der nåede 5-8 stykker på samme tur….så hvad vi brugte på benzin sparede vi på øllet.

Nok om det. Tiden er gået, jeg er måske faldet lidt til ro, men lysten til sejlbåd er blevet større med tiden, og til sidst fik jeg også Diana (konen) overbevist. Det skulle blot koste en ny bil til Diana, love jeg altid var hjemme til aftensmad og så videre……(det er måske lidt overdrevet) men næsten sandt. Jeg søgte båd på nettet, blandt andet på www.udkig.dk og TV2`s bådbase hvor det vrimlede med “gode” tilbud, nedsatte priser på både, og næsten nye både……men ulempen var hele tiden prisen… de kostede en bondegård eller mere. Jeg så på LM både og kunne måske få råd til en 20`, jeg så på Drabanter…men de kostede også mange penge….og så jeg på Maxi 77ère, og de lå alle i en prisleje på kr. 55-75.000, de var flotte og mere eller mindre velholdte….men pludselig så jeg båden, den stod i Randers hos Bureauet….en Maxi 77, lidt misligholdt (underdrivelse) men båden var der…..og jeg så muligheder…jeg så i mine drømme Caribien og Middelhavet…og jeg drømte og drømte…

Jeg (og konen) flyttede til Ebeltoft for 4-5 år siden, og det er jo helt oplagt at når man bor i Ebeltoft skal man have båd ! …ikke alle er enige, men dem om det. Vi har i Ebeltoft havet (Kattegat) og vigen indenfor rækkevidde, Århus Bugt en time væk…jamen det kan ikke blive bedre. Denne Maxi 77, misligholdt, stået på land de sidste 2-3 år, udvendigt trænger den til megen pleje, om læ ligner den en eller anden mellemting af verdenskrig 1 eller 2….måske Golfkrigen….det ser absolut skidt ud……men hvad gør det det, man er vel fighter, og prisen svarer nok også til bådens stand. I denne uge modtager jeg båden, jeg har fundet en industrigrund i Ebeltoft, hvor jeg kan overvintre mens jeg klargør båden….og for resten…båden har allerede fået navn….blandt gode naboer, lidt vin og vores kat, fik den båden navnet “fie2 – Ebeltoft”…ja det rigtig gættet at vores kat hedder Fie den anden

(Fie 2), selvfølgelig fordi det kat nummer to (Fie den første “legede” lidt for meget med bilerne) osv……

Min foreløbige plan lyder således (planen er altid “meget foreløbig” og kan nemt tilrettes efter humør):

- Komplet udvendig rengøring (jeg bruger skrappe sager mod alt utøj !!)
- Fremstilling af beslag til bygning af vintertelt samt indkøb af lægter, kraftig plastik og montering af dette på stedet.
- Demontering af alt løst inventar om læ, i gemmer, handskerum, skuffer og andre mærkelige steder (gad nok vide hvad der dukker op ??)
- Afslibning af eksisterende bundmaling
- Reparation af små gelcoat skader på fribordet (op til fenderlisten)
- ……og ikke mere lige nu, da dette skulle være nok til mig i et par dage.

Jeg arbejder til dagligt nær Århus (nogle gange mere end rigeligt), så som udgangspunkt tager jeg kun weekenderne til hjælp i starten …..og gode venner…og naboer…..selvfølgelig. Jeg vil prøve at lave en plan over nødvendige reparationer, ombygninger m.m., så jeg altid kan beholde overblikket i projektet, men lad mig lige få båden hjem, så laver jeg listen…☺

Skulle du få lyst til kommentarer eller gode råd, kan jeg træffes på sbj@events.dk….og skulle der være erfarne “gør det selv” folk derude……må I godt henvende jer nu…inden jeg gør noget galt !

kapitel 2

Fie 2's dagbog

(af Svend Brandt Jensen.)

---

2. november 2002

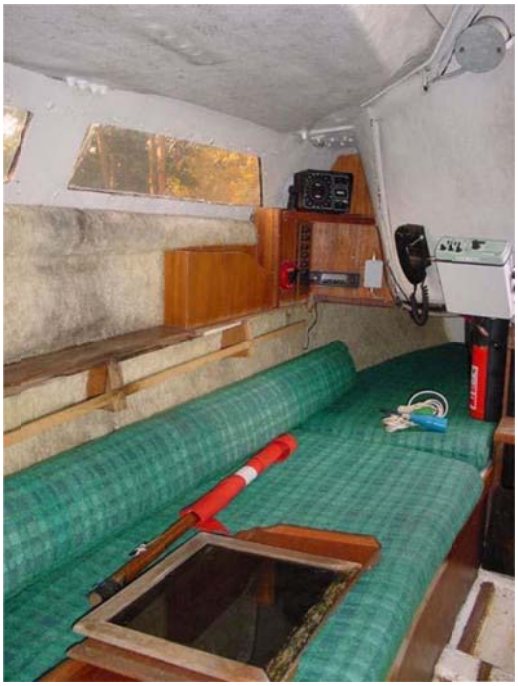
Båden kom hjem

Fie 2 kom hjem til Ebeltoft. En Maxi 77èr der ikke har set hav de sidste 3-4 år, misligholdt og beskidt, men jeg er stadig ved godt mod.

Lørdag den 2. november tømte jeg båden for alt. Der dukkede ikke ret mange uventede ting op, udover den originale Maxi 77 mappe fra 1974….det var en rar fornemmelse.

Efter endt tømning gik jeg båden efter i sømmene, og fandt en del steder jeg kunne umiddelbart tænke mig at komme igang med at reparerer. Jeg vil starte udvendigt og bevæge mig stille og roligt ind, når den tid kommer, og båden skal jo være klar til påske 2003…..hvis alt går vel…J

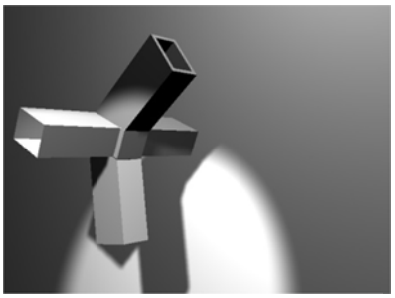
Når Fie2 står på hendes vinterstativ, uklargjort, ser hun rigtig træls ud, bundmalingen skaller, dekostriber er klasket på med en spade, malingen er påført med en kost, uden afdækning osv. Her følger lidt billeder af standarden før renoveringen.



Jeg har ferie i næste uge, så jeg har en plan for denne uge, med følgende punkter:

1. Stor rengøring udvendig, først med algefjerner, derefter med skrappe sager fra husholdningen og tilsidst en 100% affedtning, så jeg er sikker på en ren bund at starte på.

2. Jeg skal have produceret mine beslag til vinterteltet. Jeg har beregnet 15 stk ens beslag, hvor der kan monteret trælægter imellem og plastik undenpå. Beslaget vinkler 60 grader og er konstrueret af firkantrør 60*40*2 mm, som er et standard rør, der kan købes hos alle jerngrossister. Jeg har ligeledes beregnet 80 cm rør pr beslag, så jeg bestilte 3 længder af 6 meter….så var der også lidt i overskud (til fejl m.m.) Det gennemgående rør er 40 cm langt og de vinklede rør er 20 cm og skal skæres af i 30 grader. I år bliver beslaget brugt straks efter fremstilling, men når båden kommer i vandet vil disse 15 beslag blive sendt til galvanisering, så holder de til evig tid.



3. Trælægterne 56*38 mm er bestilt i følgende mål: 10 stk på 300 cms længde og 12 stk på 240 cms længde. Da hullet i beslaget er 56*36 bliver jeg nødt til at høvle et par milimeter af lægterne, så de passer i beslaget. I beslaget har jeg boret et hul ca 10 cm fra kant af røret, så det vil jeg også gøre på lægterne. Dette gennemgående hul bruges til at spænde konstruktionen sammen til en stabilt teltsystem.

4. Jeg har desuden indkøbt klar plastik (forstærket). Det var lidt dyrere end de grønne presenninger fra Harald Nyborg, men til gengæld tror jeg de er væsenligt stærkere og desuden kommer der også lys ind…..når og hvis solen skinner…

Nu skulle båden jo være ren (udvendig) som en nyfødt baby, og stå i læ for naturen, så jeg kan komme videre med arbejdet.

5. Jeg vil starte med at rengøre og rense jernkølen med roterende ståbørste på en vinkelsliber (husk beskyttelsesudstyr som briller, da det er kraftige sager). Jeg fjerner alt maling, helt ind til jernet. Jeg tror jeg vil afdække glasfiberen lige over jernkølen, så der ikke brænder sig jernstøv fast i bundmaling, eller værre i gelcoaten. Når jeg er færdig med at rengøre, skal jernkølen behandles så hurtigt som muligt med en god primer. Jeg giver kølen 5-6 lag *Light Primer* og til slut inden bundmalingen får kølen et lag *Yacht Primer.* Så er kølen klar til bundmaling i foråret.

Alt den snak om hvad hedder den bedste primer, maling m.m. vil jeg ikke diskutere, men jeg har truffet følgende valg. International eller Hempel. Nogle vil have datteren, andre vil have moderen…jeg ved det ikke…Jeg har valgt Hempel til båden her, både udfra det høje servicenivau de har hos Hempel, og så har de "den lille søstærke", hvor jeg kan få råd og vejledning.

6. Bundmaligen mellem kølen og vandlinien slibes ned med slibemaskine (pas på med ikke at gå for dybt, så skader du gelcoaten). Derefter giver jeg bunden 2-3 lag *Light Primer* og derefter er området under vandlinien og klar til bundmalig i foråret.

Skulle du få lyst til kommentarer eller gode råd, kan jeg træffes på sbj@events.dk….og skulle der være erfarne "gør det selv" folk derude……må I godt henvende jer nu…inden jeg gør noget galt.

kapitel 3

Fie 2's dagbog

(af Svend Brandt Jensen.)

---

2. december 2002

Båden under tag

Jeg har brugt de sidste weekender til at rejse vintertaget. Jeg troede jeg var smart da jeg købte en "kvalitets armeret presenning" på 6*10 meter hos Harald Nyborg til ca. kr. 400,00, men nu har jeg lært at når de sælger produkter hos det firma, og er nødt til at bruge ordet "kvalitets" i overskriften så skal man passe på. Øjerne i presenningen fløj af h…. til allerede i den første friske vind der kom, og så lå presenningen hos naboen. Gode

råd var nu dyre, men løsningen var enkel og ligetil. Vi lavede en liste i 9 mm krydsfiner, bredde ca 30 mm, og monterede presenningen i 2 lag omkring den nederste lægte, og skruede så krydsfiner listen på. Det virkede perfekt. For at yderligere forstærke presseningen kørte jeg rundt på diverse servicestationer og indsamlede 2.5 liter og 5 liters brugte sprinklerplastdunke og monterede en snor over presenningen med disse vandfyldte dunke som vægt. Det hindrer nu plasttaget i at løfte sig ret meget i vinden. Perfekt. Regnestykket på taget ser nu således ud:

- Kr. 400,00 til presenning
- Kr. 500,00 for lægterne, 22 stk 240 cm og 10 stk 300 cm
- 1 kasse øl for høvling af lægterne til mål 52*34 mm
- Kr. 800,00 til rørjern 40*60*2 mm
- Kr. 300,00 til sandblæsning og galvanisering af vinklerne.
- 1 kasse øl for 60 stk bolte M8*60mm rustfri med M8 messingmøtrik
- Kr. 150,00 for 25 løbende meter opskåret krydsfinerliste 9*30mm
- 1 times opskæring af jern, 3 timers svejsning og 8 mandetimer til at samle skidtet.

Ialt Kr. 2.150,00 for hele molevitten…….og nu kan der arbejdes i tørvejr.

I mellemtiden havde en sejler reflekteret på min forespørgsel på diverse nyhedsgrupper og denne hjemmeside, efter et rulleforstag. Svend fra Middelfart mailede en dag til mig og fortalte han havde et rulleforstag af mærket “SailSpar” til salg for kr. 1.700,00 og med en Genua 1 kr. 3.000,00. Svend fortalte ligeledes ved samme lejlighed at forsejlet ikke kunne rebes, det var helt ude, eller helt rullet sammen. Det havde den tidligere ejer af hans båd fortalt ham. Svend havde bestilt et nyt system og havde fået “SailSpar” systemet i overskud.

Jeg kontaktede SailSpar i England og fik en mail tilbage, at efter det serienummer jeg havde opgivet, var det solgt til en svensk forhandler i 1997 og det absolut var et rebesystem. Ved samme lejlighed havde SailSpar fremsendt brochure, manualer og test af deres rebesystem, og det lå i postkassen 4 dage senere.

Jeg købte systemet af Svend fra Middelfart og udvekslingen skete på en motorvejsrasteplads, i bidende storm fredag eftermiddag kl 16:00. Vi var blevet enige om en pris på kr. 2.000,00 og et par kasser rødvin. (det er rigtigt noget bytte bytte købmand)

Sparsail er et rebesystem af den type der kaldes “the continuous line system” altså med et lukket skøde, der føres på dobbelt blokke i den ene side af båden, og ender i cockpittet med en belastet blok.

Jeg kom hjem og gik systemet igennem, og fandt løsningen på den tidligere ejers problemer med at rebe systemet. De har bare manglet en klampe til at fastgøre skødet i cockpittet, så forsejlet ikke “gled” helt op, men var låst i den givne position. Og der manglede også en lille ledeblok til mastemontering, den skal sidde allerøverst på masten og styre skødet i en vinkel på 20-30 grader til forstaget. Dette bevirker at skødet ikke “jammer” under benyttelse. (det havde den tidligere ejer også prøvet). Så alt i alt syntes jeg at jeg har gjort en rigtig god handel med rullesystemet, og jeg tror at jeg bliver rigtig glad for systeme

kapitel 4

14. december 2002

Klar lak

Bare tanken om at jeg skulle til at lakerer og male træværk….og jeg der ikke kan male.!

Jeg kastede mig ud i det i den forløbne uge. Mit “prøvemateriale” blev de 3 udvendige træluger i cockpittet (dem jeg kalder fordøren…jeg ved ikke hvad de hedder rigtigt). Fordelen ved at vælge disse træluger til mit første møde med en malerpensel, er at de kun ses når båden ikke bruges…..for når båden bruges er de gemt væk i bænken i cockpittet…..og så kan man da ikke blive gal over dårligt arbejde så længe...

Lugerne er af krydsfiner med maghonifiner som yderste lag, og de var meget medtaget af manglende pleje de sidste år. Jeg startede med at slibe ned til træet, så den gamle lak og urenheder var væk. Jeg brugte en deltasliber og en excentersliber Ø 125 mm og startede med korn 40, derefter korn 80 og tilsidst korn 120. Korn 40 var virkelig nødvendig for at

komme ordenligt i bund i det misfarvede træ. Jeg tog trækanterne med deltasliberen, så kanterne også blev pæne og fine.

En dag jeg var i Bilka, fandt jeg en sjov lille ting. En slibekolds i kunstmateriale (korn fin og mellem), den var genial til at komme ind i hjørnerne og til kanter. Når slibeklodsen blev fyldt med støv, vaskes den blot og er klar igeng. Hvad kan man ikke finde til 16 kr….?

Efter råd fra den lokale "malermester klat" i den nærliggende Bauhaus, fandt jeg den spritbejdse jeg skulle bruge. Jeg vil bruge Maghoni farve 83 fra Hygæa, det er den lidt mørk/røde maghoni, som jeg syntes står kanonflot med klarlak på. Spritbejdse kommer som pulver, der opblandes med husholdningssprit. Jeg kan forresten anbefale brug af handsker når der arbejdes med bejdse, for det kan IKKE vaskes af efterfølgende….det skal slides af !

Bejdsen kostede ca. 35 kr for en pose og når den opløses i ¼ liter husholdningssprit, er der nok til ca. 2 m2.

Jeg skal lige hilse og sige at spritbejdse er noget "tynd p.." at arbejde med, og det sprøjter ad h….. til.

Brug en blød pensel, mal i hele lange strøg og mal ikke i etaper. Hvis du maler i etaper, sker der en overlapning, og det giver store nuanceforskelle. Det må være hovedreglerne jævnfør undertegnede og Diana (min kone). Og brug ikke badeværelset til at bejdse i, selv om der er dejligt varmt, for som sagt sviner den lidt.

Bejdsen var tør på 1 time og efter 2 dage var pladerne klar til videre behandling.

Fredag eftermiddag tændte jeg for varmeren i garagen, så jeg var klar til at lakerer lørdag morgen. Temperaturen er vigtig når man maler og lakerer, den skal være ca. 20 grader og tør luft.

Jeg har valgt Hygæa Bådlak helblank som klarlak. Den er ikke billig, ca. 140 kr/ literen, men igen efter anbefaling efter "malermester klat" skulle den være god og nem at arbejde med. Een liter kan dække 12-15 m2.

Een gang lak på den ene side af pladen (lørdag kl 09:00), vent i 4 timer og derefter lak på den anden side (lørdag kl 13:00), vent 12 timer, slib mat med korn 240 (søndag kl 13:00), lak på den ene side, vent 4 timer og endelig lak på den anden side (søndag kl 17:00). Så gik den weekend.

Mit første slibe-, bejdse-, lakeringsprojekt blev en succes. Det færdige resultat er mørkt, lidt rødlig glød og blankt…meget blankt….det faktisk meget flot ! Jeg føler at jeg er klar til de næste opgaver indenfor lakering.

I mellemtiden blev weekenden også brugt til demontering af forpik (herefter kaldet soverummet….). Jeg afmonterede skumvinyl med en hobbykniv og spartel, det var rimeligt nemt, da limen mange steder havde sluppet glasfiberen. Den tidligere ejer havde overmalet skumvinylet, så det var ikke brugbart mere. Så kom turen til “rottepelsen” (det engang lyse flotte gulvtæppe der er limet på skroget), ud til højre med den. Jeg havde “konsulteret” mig på www.lav-det-selv.dk omkring rottepelsen, og en fortalte at han havde mættet rottepelsen med 25 liter plastmaling (!?!)….jeg valgte nu at smide den i skaldespanden, da jeg ikke havde lyst til at bruge 25 liter maling på den pels, og da slet ikke bruge den tid det kunne tage at male den.

Det viste sig at der var to typer skum- og limrester efter gulvtæppet, et fra den originale og et efter den sidst monterede. Den sidst monterede gulvtæppe var limet med 2-komponent kontaktlim og resterne var hårde og meget svære at få af, hvorimod den originale var tydeligvis en vandbaseret kontaktlim, der var smidig og sad fast mange steder endnu. På billederne er den originale lim det sorte område.

Når man nu sidder i 4 timer med en spartel i hånden og skraber…..så kommer man jo til at tænke, og det er ikke altid godt. Så jeg afmonterede også lige det “flotte” træ, der var monteret på skillerummet alleryderst mod stævnen, for nu havde jeg besluttet at det skulle lukkes helt, og eventuelt bruges til ankerkæde på et senere tidspunkt.

Jeg fandt også den eksisterende lille hylde på begge sider af skottet i soverummet for lille, så jeg besluttede at lave 2 nye 12 mm krydsfinerplader til disse. Jeg målte op efter den gamle finerplade og lagde 5 cm til i bredden, så hylden på det bredeste sted bliver 15 cm og på det smalleste tættest stævnen 8 cm. Min opmåling var også mere præcis, så hylden kommer til at følge skottet bedre.

Jeg bestilte i fredags lidt materiale at arbejde med, bla. 122*244 cm 6mm og 12mm Bodex vandfaste krydsfinerplader, Bodex-pladerne har en meget flot og ensartet overflade, der kan bruges alle steder på båden, samtidigt bestilte jeg noget 1-komponent vandfast polyurethanlim (SikaBond 545) som skulle efter sigende være god til træ, metal, plast, sten og lignende i meget fugtigt miljø (det må være på både).

Nok for denne weekend.

kapitel 5

Fie 2's dagbog

(af Svend Brandt Jensen.)

---

31. december 2002

El ?

Så blev det jul……og en af de grå dage hvor det hele var lidt kedeligt, ingen sol, koldt af h…… til, begyndte jeg at lege lidt med strømforbruget på FIE2.

Jeg havde jo ikke tænkt mig at FIE2 skulle drives af “back to basic” tanken med sekstant og en snor med lod til dybdemålingerne…….nej, jeg tror jeg foretrækker lidt luksus med stereoradio, log/ ekko og sikkerhed i form af fastmonteret VHF osv.

På en sejlbåd med påhængsmotor er strøm en by i Rusland, jeg er yderst afhængig af en batteripakke, bestående af 1-3 batterier på en vis størrelse (strøm/ Ah), og mulighed for opladning en gang imellem, da generatoren på påhængsmotoren kun yder 3-5 Amp/ 12 volt.

For at forstå mit forbrug, har jeg regnet timeforbruget ud for alle mine elektriske apparater, så jeg blot kan gange op med antallet af forbrugstimer, så har jeg mit totale strømforbrug, for der er stor forskel på om jeg skal sejle en lørdag eftermiddag på Århus bugten eller jeg skal på ferie i de danske fjorde. Lad mig vise et eksempel.

Som udgangspunkt skal jeg bruge time-strømforbruget (ampere i timen = Ah) på de enkelte apparater. Spændingen er på alle mine apparater 12 volt (V) og bag på apparatet er der en label med strømforbruget, enten i watt (W) eller i ampere (A).

Lad os tage et eksempel eller to, ….. der står følgende:

12V/60W = spændingen er 12 volt og forbruget er 60 watt = omregnes via ohms lov (W/V=A) =60/12=5 ampere (timer), så mit apparat bruger (trækker) 5 ampere i timen, altså 5 Ah.

12V/2A = spændingen er 12 volt og forbruget er 2 ampere (i timen) = 2 Ah.

12V/36VA = 12 volt er spændingen og forbruget er 36 Volt Ampere (volt ampere er lig med watt) så udregningen ser ud som følger (ohms lov W/V=A) = 36/12= 3 A….altså 3 Ah

Her er Ohms lov: V*A=W eller W/A=V eller W/V=A

Nedenstående liste er den elektroniske “pakke” jeg ønsker at montere i FIE2, så nu vil jeg prøve at beregne hvor stor min batteri”pakke” skal være…..

Første kolonne er apparattypen, den næste kolonne er strømforbruget, tredje kolonne er hvor mange apparater der af denne type.

Derefter er der 2 udregninger, først en dagstur på 8 timer, med forbrugstimer af den enkelte apparattype, og efter denne dagstur er der en 24 timers tur, hvor du ikke er i havn i 24 timer.

Bemærk at VHF radioen har 2 forskellige strømforbrug….en når der sendes og een når der lyttes (og jeg vil lytte hele tiden, når jeg er på havet). Læg mærke til det høje forbrug laptoppen/GPS har.

Apparat	**Forbrug**	**Antal**		**Dagstur**	**8 timer**		**Ferie**	**24 timer**
	Ah	**ombord**		**forbrugstimer**	**total Ah**		**forbrugstimer**	**total Ah**
Ankerlys	0,4	1,0		0,0	0,0		12,0	4,8
Autopilot	2,0	1,0		2,0	4,0		8,0	16,0
Lænsepumpe	5,0	1,0		0,2	1,0		0,6	3,0
Ventilator	1,6	1,0		4,0	6,4		8,0	12,8
Lys pr. stk.	0,8	5,0		0,0	0,0		4,0	16,0
Lysstofrør	1,0	1,0		1,0	1,0		3,0	3,0
Stereoradio	1,5	1,0		4,0	6,0		8,0	12,0
Kortbordslampe	0,4	1,0		0,0	0,0		2,0	0,8
Projektør	8,0	1,0		0,0	0,0		0,2	1,6
Log/ ekkolod	0,3	1,0		8,0	2,4		12,0	3,6
GPS navigator	0,7	1,0		8,0	5,6		12,0	8,4
Sejllanterne 3 farv.	2,0	1,0		8,0	16,0		12,0	24,0
VHF Rx	0,1	1,0		8,0	0,8		24,0	2,4
VHF Tx	5,0	1,0		0,2	1,0		0,2	1,0
Laptop med GPS	3,0	1,0		3,0	9,0		5,0	15,0
Total Ah					**53,2**			**124,4**

Ja, man skulle tro det var løgn.

Normal pegefingerregel omkring batteristørrelsen, er at forbruget ikke må overstige 1/3 af den samlede batterikapacitet…. Så for at dække mine basale behov for en lille sejltur på bugten skal jeg bruge en batteri"pakke" på minimum 150 Ah, det vil sige det dobbelte af hvad der er i min Volvo eller når jeg skal på sommerens store sejltur skal jeg bruge 350 Ah, hvilket nok svarer til batteripakken på en kæmpe lastvogn !

Det holder ikke.

Jeg må prøve at begrænse mig, så jeg har undladt nogle apparater og skåret ned på andet.

Autopiloten røg og blev erstattet af en mekanisk :-)- ventilatoren blev smidt væk i tankerne, jeg må åbne vinduer i stedet – jeg må spare på lyset – projektøren er erstattet med kraftig batterilygte – resten, med måske undtagelse af laptoppen er sikkerhedsudstyr, og her vil jeg ikke spare.

Jeg laver nu en ny beregning

Apparat	**Forbrug**	**Antal**		**Dagstur**	**8 timer**		**Ferie**	**24 timer**
	Ah	**ombord**		**forbrugstimer**	**total Ah**		**forbrugstimer**	**total Ah**
Ankerlys	0,4	1,0		0,0	0,0		12,0	4,8
Lænsepumpe	5,0	1,0		0,2	1,0		0,6	3,0
Lys pr. stk.	0,8	5,0		0,0	0,0		3,0	12,0
Lysstofrør	1,0	1,0		0,5	0,5		2,0	2,0
Stereoradio	1,5	1,0		2,0	3,0		6,0	9,0
Kortbordslampe	0,4	1,0		0,0	0,0		2,0	0,8
Log/ ekkolod	0,3	1,0		8,0	2,4		12,0	3,6
GPS navigator	0,7	1,0		8,0	5,6		12,0	8,4
Sejllanterne 3 farv.	2,0	1,0		8,0	16,0		12,0	24,0
VHF Rx	0,1	1,0		8,0	0,8		24,0	2,4
VHF Tx	5,0	1,0		0,1	0,5		0,2	1,0
Laptop med GPS	3,0	1,0		1,0	3,0		3,0	9,0
Total Ah					**32,8**			**80,0**

Det ser lidt bedre ud, men jeg syntes stadig at 80 Ah er meget.

Da jeg ikke har nogen motor der skal startes, er det udelukkende forbrugsbatterier jeg skal bruge, det vil sige at batterierne er velegnet til langsom forbrug (afladning) frem for startbatterier, der skal yde flere hundrede ampere i kort tid.

Når jeg nu ser på udregningen, og tænker på hvor mange gange jeg ligger for anker i en fjord, uden mulighed for opladning, og hvor mange af mine sejlture næste år, der er endags eller går fra havn til havn, hvor der mulighed for at lade batterierne op, så tror min maksimum forbrug 80 Ah sker i 2-3 dage om året og det normale forbrug der ligger på 30-40 Ah sker 100 dage om året. Det taget i betragtning, giver en batteri”pakke” eller

“batteribank” som nogle kalder det, på 2 stk. 75-80 Ah forbrugsbatterier. Det giver mig mulighed for at trække ca. 55 Ah ud af batterierne, så det må være optimalt for FIE2.

Nu går jeg på jagt efter 2 stk. “billige” 80Ah batterier og 1 stk. 230V marinelader til 2 batterier.

Skulle du få lyst til kommentarer eller gode råd, kan jeg træffes på sbj@events.dk….og skulle der være erfarne “gør det selv” folk derude……må I godt henvende jer nu…inden jeg gør noget galt :-) .

Når jeg skal holde mig orienteret om hvad der rører på sig i sejlbådsverdenen, har jeg fundet følgende spændende nyhedsgrupper ude på nettet: **dk.fritid.sejlads** og **dk.marked.privat.baad** og de udenlandske **rec.boats.building** og **rec.boats.electronics**

kapitel 6

Fie 2's dagbog

(af Svend Brandt Jensen.)

---

29. April 2003

Nu er det træls. Det er blot nogle få dage inde i år 2003, og den første storm er kommet…..den kom fra øst, og midt i det hele røg min “kvalitets” armeret pressening fra Harald Nyborg af h…… til. Det var træls. Jeg blev sur og ret negativ, både over kvaliteten, men også over vejret generelt. Det er jo koldt, det sner og man kan intet stille op.

…og så var jeg træt (??!!) af genboen og ham jeg havde lånt pladsen af….de gik jo og stak til mig hele tiden, med mine “kvalitets”presseninger , om jeg blev færdig til påske og så videre….J

I vinterferien fik jeg da lavet lidt indenbords, med lys og varmeapparat tændt. Som en kort bemærkning skal det nævnes at forsikringen ikke dækker brandskader hvis du har elektriske varmeapparater om bord og ikke selv er tilstede……og disse varmeblæsere står for usædvanlig mange bådbrande henover året…..det skal man blot lige tænke på.

Jeg havde nu besluttet hvor meget jeg ville udskifte/ fjerne af det indvendige træværk, så den skæve hylde røg ud, og så stod jeg med en vinkel og tjekkede skabet der var monteret på bagbords side over siddepladserne, skabet var ikke helt lige og lågerne bandt lidt….så røg skabet også ud. Så nu var turen kommet til det træværk der var omkring vinduerne….det så ikke så flot ud….så det smuttede også….og inden dagen var omme, havde jeg demonteret alt indvendigt træværk med undtagelse af 2 skabssider og den konsol hvor vask var monteret i……alt andet lå nu i en bunke udenfor skibet. Det var sjovt at se hvor meget de tidligere ejere havde monteret gennem de sidste 29 år, og hvilke farver der var brugt om læ, ligefra den rå hvide over til den cremefarvede over til den lyseblå baby farve og folie der lignede træ (??) påklistret skottet og til cigarkassetræ……..det var bare for meget J

Og så kom det “sjove”…..hvis nu man lige står med en log i den ene hånd og har en Maxi 77 i den anden hånd, ….hvor vil man så placerer den. Jo, man tager et 40 mm bor og borer et hul i bunden af båden, selvfølgelig foran skabet i styrbord, lige foran den afmonterbare plade til Porta Potti, og midt i gangarealet……det er da smart, ikk`….. NEJ, det er det ikke, så jeg afmonterede loggiveren, klippede ledningen, og gav monteringsrøret en klap med en hammer, og vupti væk var føleren. Men nu stod jeg med hul i båden på ca. 40 mm. Jeg fasede den udvendige kant med ca 40 mm kant hele vejen rundt, lukkede hullet indefra med Gaffa tape, og fyldte hullet a 2 gange med en glasfiberarmeret blanding fra Plastic Padding. Jeg sleb fiberblandingen nogle millimeter ned på udvendig side og påførte hvid gelcoat.

Så kom turen til det der var tilbage om læ. Jeg sad og kiggede på resten af rottepelsen ved siddepladserne….og så røg den også ud. Jeg kiggede på loftet og begyndte nu at hive skumvinyl af loftet, og i starten var det meget let. Men nogle steder var det limet med kontaktlim og det var ikke sjovt. Hvis jeg vidste hvor lang tid man skal bruge med en håndspartel og andet godt håndværktøj, blot for at få demonteret nogle få kvadratmeter skumvinyl af loftet, så tror jeg aldrig jeg havde kastet mig over det.

Efter mange timers arbejde med rengøring for diverse limrester og skumgummi på loft og sider, stod jeg nu med en “ren” båd indvendig, lidt mere rippet end beregnet, men skidt, nu var arbejdet gjort og nu kunne jeg starte helt forfra om læ med genopbygningen…..

Så skete der ikke mere den næste månedstid, på grund af kulde, sne, arbejde, ingen sol og mange andre undskyldninger……

Jeg afmonterede alle beslag udvendigt på båden, det vil sige næsten alle. Jeg valgte alle beslag, hvor det var tydeligt at der var kommet fugt i skroggennemføringen, så alle klamper, klyds, røstjern m.m. røg af. Dette letter også poleringen af båden senere. Ved samme lejlighed blev røstjern forstærkningerne fremstillet og er klar til montage. Jeg må huske at checke de bagerste røstjern, for rygtet siger de kan være gennemtærede.

Tiden nærmede sig påske, og jeg var begyndt at slibe bunden af med en excentsliber og sandpapir korn 40 og 60…først var den mørkeblå, så var der en rød farve, så blev den hvid, så blev den lyseblå, så blev den grøn…og jeg var ikke engang inde ved gelcoaten endnu…..men det var hårdt og der skete næsten ingenting, men en dag, meget tidligt, stod der en sandblæser klar til brug, og i løbet af 25 minutter var kølen sandblæst og resten af det løse bundmaling på bunden blev blidt klaret på de næste 20 minutter. Jeg tør slet ikke tænke på hvor meget tid jeg har sparet.

Kølen fik det der svarer til 400my Hempel Light Primer, som er en epoxybaseret primer, som skal på føres umiddelbart efter afslibningen af kølen, så der ikke er chanche for at der kommer fugt på den rå metaloverflade. Især for og bagkant af kølen har fået et par ekstra lag. Der er ca. 1,5 m2 køl og jeg brugte 1,5 liter af primeren. Efter et par dage påføres 2 lag International Micron Extra bundmaling (marineblå).

Bunden fik 1 lag International Micron Extra bundmaling (marineblå) og i vandkanten og på roret påføres 2 gange bundmaling. Efter endt påføring af bundmaling, irriterede det mig lidt, at jeg ikke, når jeg nu var igeng, havde slebet ind den rene gelcoat, da bundmalingen efter endt påføring, havde en utrolig flot finish, og virkede meget glat i overfladen…….og så var det jo ikke så flot at have rester af gammel, men fastsiddende bundmaling under denne flotte finish. Det må blive næste års projekt.

Jeg gik også igang med afslibning af deko-kant over fenderlisten. Det er første gang jeg har set en deko-kant være påmalet med en murerkost og svinet ud over ruder, fenderliste, beslag og gelcoat….og i en lagtykkelse på flere millimeter og med striber der minder een om vandskurede vægge på den lokale café. Det var rigtigt dårligt udført arbejde. Da båden er fra 1974 er den født med grøn deko-kant i gelcoaten, så med en deltasliber med sandpapir i korn 240 og ned til korn 120, og med hjælp af vandslibepapir, startede jeg stille og roligt på at bevæge (slibe) mig igennem alle de tidligere lak maling, indtil jeg kom ned til den originale grønne gelcoat-kant. Jeg arbejdede kun på at finde den øverste kant, da deko-kant afsluttes naturlig ved fenderlisten. Efter jeg havde fundet overgangen mellem hvid og grøn gelcoat, startede jeg med excentsliberen og sandpapir korn 120 og efter mange timers arbejde havde jeg en plan og pæn overflade. For at få fenderlisten rengjort for blå maling brugte jeg deltasliberen og sandpapir korn 180 stille og roligt hele vejen rundt, og det blev et nogenlunde resultat.

Da styrbords siderude var knækket, besluttede jeg at udskifte begge, og især når jeg alligevel skulle have malet dekokanten. Ruderne havde tydeligvis også været utætte, så jeg startede helt forfra. Jeg bestilte to stykker Lexan i 6 mm (mørk farve), hos den lokale leverandør, og fik fat i nogle nye typer skæreskiver til vinkelsliberen, der så ud til at være lavet af kunststof, de skulle være velegnet til Lexan skæring, og det virkede perfekt. Jeg brugte bagbord rude som master, både til udskæring men også til hulboring. Hullerne blev boret med et dyvelbor, da et normal metalbor lavede nogle små flosninger på bagkanten af Lexanen. Husk at holde lav borehastighed i sådanne materialer. Jeg har idag bestilt 10 mm butylbånd til montagen, og når dekokanten er klar, kan rude monteringen starte.

Påsken er overstået, vejret er flot, den teoretiske del af duelighedsbeviset er bestået…….så ser det lyst ud.

kapitel 7

Fie 2's dagbog

(af Svend Brandt Jensen.)

---

26. Maj 2003

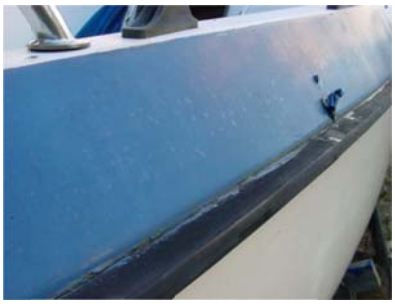
Det var på tide at tænke lidt på det indvendige af båden, jeg havde jo renset alle limrester m.m. af, så det var jo bare at komme i gang med malingen. Valget af maling var faldet på en helt hvid Toplack fra International. Jeg har med vilje valgt meget hvidt, da den hvide farve skulle være med til at skabe lidt mere lyse omgivelser om læ, da det kan virke meget mørkt og trangt hvis det hele er maghony…..det er jo ikke en 42 fods, men blot en 26 fod båd vi taler om.

Efter købet af båden blev alle hynder smidt i garagen….og der lå de stadig efter 6 måneder. De havde stadig det gamle stof på og de lugtede stadig ikke godt. Så af med stoffet (begge lag !!) og ud på terrassen til “af”duftning. Skumgummiet var i orden og det smuldrede ikke. Efter 20 dage på terrassen under halvtaget, havde det fået en normal duft af skumgummi igen.

I mellemtiden havde jeg været på jagt efter stoffer til båden. Jeg havde fundet forskellige typer til kr. 2-300 pr. meter, og da jeg skulle bruge ca. 12 løbende meter a 140 cm bred, løb det jo op i over kr. 3.000…….til sidst var jeg lidt heldig at falde over 12-13 meter kvalitetsstof, der normalt kostede over kr. 400 pr. meter til kun kr. 50 plus moms. Det var et restparti med en lille fejlfarve, hvor fejlen kun kunne ses hvis du havde det originale stof og fejlfarve stoffet ved siden af hinanden. Og da jeg hele tiden havde gået efter lyse pastelfarver, kunne det ikke blive bedre……pastelgrøn over i det lyse og afdæmpede…….perfekt til alt det hvide og lidt maghony om læ.

De havde lovet regn hele næste weekend, så nu skal der sys……jeg kan bare ikke ikke sy…J…så jeg fik mobiliseret nabokonen der havde ideer til hvordan det kunne sys, og jeg fik fat i "fru bogholder" fra mit normale arbejde, som syer alt tøj selv, og vigtigst af alt, efter hendes eget udsagn, har hun en "overlocker". Til sidst blev Diana (konen) adviseret, om at nu skulle det være, og at symaskinen skulle frem. Efter endeløse (syntes jeg) diskussioner omkring hvordan tingene skulle gribes an, og hvordan det skulle gå op med stoffet gik pigerne endelig i gang med den første lille pude (den der er over klappen til porta potti)……nu var der gået 3 timer af lørdagen……men efter yderligere 4 timers hårdt arbejde var alle hynderne syet, med undtagelse af ryglænet, da jeg ikke havde fremstillet dem endnu. I med skumgummiet og luk den lille åbning i ryggen, og så var det klaret. Jeg skal til orientering oplyse at jeg fik tilbud på nye hynder til båden hos 2-3 forskellige professionelle leverandører, der havde lavet mange ompolstringer til Maxi 77, og prisen svingede mellem ca. kr. 12-15.000……så lidt penge fik jeg sparet i denne weekend.

Jeg skulle også i gang med den blå deko-kant over fenderlisten rundt om båden. Jeg havde jo slebet igennem flere lag maling, og set alle nuancer der findes af maling, og var til sidst kommet i til det rene (næsten) grønne originale gelcoat. Jeg havde købt Internationals Toplack 1 komponent lak i en meget flot dybblå farve……..det skulle jeg aldrig have gjort. En dybblå farve der er 100% glans i fremhæver alt, og jeg mener alt. Jeg kunne nu se ridser, buler og spræl i glasfiberen, det lignede noget der var løgn. …….og forresten så kunne jeg heller ikke male, så malingen løb flere steder og der var lidt striber i lakken. Efter 2 dage dages hærdning sleb jeg alt væk igen. På en 30 år gammel båd, skal man ikke forvente at glasfiberen (skroget) er lige og uden spræl og andre ujævnheder.



Jeg gik nu ned til en anden marine "farve-pusher" (…når maling kan koste næsten kr. 450,00 literen, så er man pusher…J). Han fortalte at jo lysere farve jo mindre kunne ujævnheder ses, og visa versa….det er jo logik for perlehøns. I mellemtiden var jeg også blevet lidt træt af International, det var ikke produktet der fejlede, men deres tekniske service……og som newbie har man virkelig brug for god og hurtig rådgivning. Jeg havde før i tiden været i forbindelse med Hempels tekniske afdeling, både på mail og telefon, og svaret var altid kommet hurtigt, og på et sprog jeg kunne forstå. Efter lidt søgen faldt valgte på en ny farve fra Hempel, der hedder "Souvenirs Blue", den virkede umiddelbart lidt "kras" i farven, men efter lidt tid, passede den faktisk meget godt til båden. Anderledes men flot.

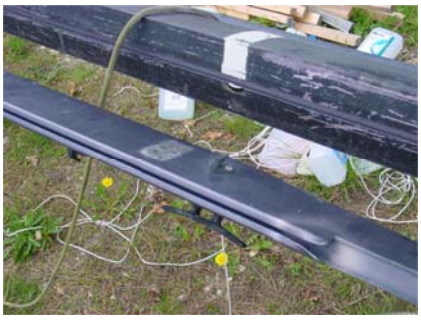
Mine maleevner skulle testes igen. Efter endnu et forsøg duer det stadig ikke. Jeg kan ikke finde ud af det. Det var bare ikke godt nok. Jeg har nu droppet alt maling, udover flader på det horisontale plan, hvor malingen ikke kan løbe osv…..jeg må ty til eksperterne….måske konen.

Jeg har besluttet at lade den nymalede deko-kant tørre i en uges tid eller to, og så slibe løberne og "appelsinhuden" lidt, så Diana kan komme til…….

I mellemtiden skulle jeg lige tjekke søventilerne (jeg havde jo læst indlægget på www.maximalt.dk om porøse slanger) og ganske rigtigt var søventilerne totalt irret sammen og disse "armerede" plastikslager porøse og revnede. Nye 1¼" søventiler, plastikslanger og nye spændebånd på. Som en sjov lille ting var søventilerne 40% billigere hos marineleverandøren end den lokale VVS-mand….det sker ellers sjældent at det er den vej prisen går….

Jeg har vist nævnt den (de) tidligere ejers maler"evner" før, de er cirka på mit niveau, men de har blot ladet malingen sidde….sådan har vi jo alle en forskellig opfattelse af kvalitet, eller pænt arbejde. Med hensyn til den eksisterende maling på masten af Fie2 var standarden meget ringe, så beslutningen blev taget, efter at have undersøgt hvad en

eloxering i Sverige kostede og med fragtmand og så videre, løb det op i ca. Skr. 4.500,00……så blev det droppet.



Efter en kontakt tidligere til Hempel`s tekniske afdelingen, blev der foreslået følgende fremgangsmåde. Nedslib masten med korn 180 på excentersliberen (jeg brugte først korn 120, og derefter korn 180), giv masten 1-2 gange Epoxy Light Primer for derefter 1-2 gange 2-komponent Poly Best som slutbehandling.

Jeg startede med at demontere (bore alle popnitter ud) riggrej, fald, udtag, indtag, top og bund….så der kun var den rå mast tilbage. Slibningen foregik som sagt med korn 120 og derefter korn 180. jeg havde nu 2 sallinghorn, bom og mast klar…..og en dårlig erfaring med maling i baghovedet….gik jeg igang med Epoxy Light Primeren, og det kunne jeg lige finde ud af. Dagen efter var det hele tørt, og klar til Diana….og en god pensel. Første lag maling lå rigtig flot, det var flydt godt sammen og man kunne på 1 meters afstand ikke se at det ikke var sprøjtemalet…..det var flot. Vi lader det nu tørre i to-tre dage og så får det et ekstra lag, for at afslutte det helt. Jeg har valgt en Hempel “off-shore” hvid (2-komponent) til mast, bom og sallinghorn, og det ser meget flot ud.

Jeg skal for resten ud at shoppe i morgen, jeg vil se på godt tovværk til fald og skøder, og jeg tror jeg også har besluttet mig for at skifte alle blokke ud, når jeg nu er i gang L….standarden på båden p.t. er Barton, RWO, Sea-Sure alt sammen i en herlig blanding, så ethvert andet valg syntes jeg er til det bedre.

Fie 2's dagbog

(af Svend Brandt Jensen.)

---

16. September 2003

Diana har i mellemtiden været flink og givet masten og sallinghorn den anden gang PolyBest 2- komponentmaling fra Hempel. Jeg syntes masten ser flot ud nu, den er sikret med epoxy og afsluttet med 2-komponent…det kan ikke blive bedre.

Jeg begyndte at se mig omkring efter tovværk……det er svært med det store udvalg og de store prisudsving. Jeg faldt over et tysk mærke der hedder "Gleistein"….jeg ved ikke om det er bedre end meget andet, men kvaliteten var god. Jeg havde besluttet mig for at skifte alle wirefald ud med tov, så der var kun en vej….fremad (!).

Jeg havde i forvejen målt alt eksisterende (wire) tovværk op, og jeg vidste at jeg ville arbejde med 10 mm tovværk, hvor jeg kunne. 6 mm tov kunne sagtens have løst opgaven, men 10 mm tov er meget bedre at tage fat om.

Alt tovværk i bedste kvalitet til Fie2 kostede ca. kr. 3.000,00……og jeg syntes det er dyrt L….men så havde jeg også fået alt lige fra skøder, fald og til bomophal.

Næste opgave må være at finde en person der kan "tackle" og splejse mit tovværk……..forresten var jeg på på internettet for at søge informationer om knob og tacklinger……og den mest informative side om disse emner var en SM bondage side …(!!!!?????)…..men disse knob så da også pæne ud.

Jeg var i mellemtiden kommet forbi min træmand, og fået lavet en ny rorpind, da den gamle var flækket. Jeg valgte et stykke maghoni på 5*5*120cm og den tilpassede vi efter den gamle rorpind og jeg vil som slutbehandling give rorpinden lidt olie. Nu gælder det først om at finpudse rorpinden.

Jeg havde i sidste uge bestil nye hjul til mine mastbeslag. Det var lidt svært da de originale ikke kunne fås mere (…og jeg ønskede dem heller ikke), da jeg alligevel skulle lave mine fald om fra wire til tov. Jeg havde valgt nogle komposit hjul fra "Watski" kataloget, de var ikke på mål, men efter tilpasning ville dette ikke være et problem. Der var i mastbeslag

mod stævn og hæk 2 hjul, med en bredde på ialt 10 mm (de var beregnet for wirefald), og det kunne jeg jo ikke bruge, når mine fald (tov) alene var 10 mm. Jeg fik et hjul på en bredde 13 mm, og erstattede den andet hjul i beslaget med en afstandsskive….(jeg havde jo kun brug for et hjul mod stævn (forsejl) og et hjul mod hæk (storsejl). Spilerfaldet er jo gjort fast med udvendig blok monteret på side af mast og med en blok i top af mast..

I dag klokken 14:30 var jeg sammen med Diana op til den afsluttende praktiske prøve i "Duelighedsbeviset"……og vi bestod begge. Det er rart jeg kan lægge teorien og den praktiske sejlads lidt til side den næste tid…….og kun tænke på at lave båd.

De sidste par dage har jeg gået og spekuleret over den galvaniske tæring der var forekommet i bunden af masten. De nederste 3-5 mm af masten var voldsomt angrebet og jeg tror det er kommet fordi man har brugt almindelige popnitter, sidst mast bundbeslaget har været afmonteret. Jeg har nu skåret 8 mm af masten i bunden, givet det rå aluminium epoxy for at sikre mod yderligere korrosion. Jeg ved at den type forkortning af masten ikke har indflydelse på skibet som helhed, men det er jo rart at vide at masten er i tiptop og i orden stand nu.

Og endelig efter 3-4 ugers venten på godt vejr, så jeg kan blive færdig med at male udvendigt på båden, har de lovet højtryk med masser af sol op til Kr. Himmelfartsdagene…….så nu skal der males og poleres.

Sidst jeg var i båden monterede jeg nye ryglænsbeslag. Disse beslag var fremstillet af 22 mm vandfast krydsfiner, skåret i profil og forboret hul til 8 mm bolt for fastgørelse. Jeg brugte glasfiber spartel fra “Plastic Padding” for optimal fastgørelse til glasfiberkant, om med en ekstra sikring i form af gennemgående bolt skal disse ryglænsbeslag nok blive på deres plads. Til slut monteres 6 mm krydsfinerplade så der er noget at monterer det polstrede ryglæn på.

Dagens “joke” må være prisskiltet jeg så i den lokale marine”pushers” butik…… 3 stk Monel popnitter Ø 4mm/ 10mm lange i en lille plastpose fra “Watski” til kr. 18,00…..det må være en “joke”…, men det var det ikke…….jeg tror jeg er havnet i forkert branche, det må være meget sjovere at sælge popnitter til den pris i stedet for at sælge events.

Der har været strålende solskin og høje temperaturer i Kr. Himmelfartsferien, og vi blev endelig færdig med at male dekokanten på båden. For det ikke skal være løgn har ændret mening til farven igen…..den er nu gelgoat-farvet. Jeg fandt en 812 fra International, der både kunne leveres i 1- og 2-komponent og den passede perfekt til resten af båden. Årsagen til farveskiftet kom lidt fra Diana, da hun så den lyseblå farve, udbrød hun “….jeg håber da ikke det er den farve du har valgt !!! ” Nej, det var det ikke…. Jeg syntes nu også båden er flottere i en ren gelcoat-hvid og det er som om den virker større end i virkeligheden.

Jeg havde bestilt nye spilaflastere fra Easykick (2 stk a 3 aflastere), og jeg vil nu lave hele designet på ruffet om. Det var jo det gamle system med et spil og efterfølgende monterede klamper nær kant til kahyt…..det er jo ikke så smart nu om dage. Jeg afmonterede spillet og alle klamper, originale som uoriginale. Jeg lukkede hullerne fra kahytten med glasfiber-spartelmasse og udvendigt med gelcoatfiller 812. det hele blev slebet med korn 180 og 400 og er nu klar til polering. Jeg må lige have snakket med nogle kloge mennesker omkring placeringen af spilaflasterne i forhold til spillet inden monteringen. Det eneste jeg er sikker på er at spillet skal monteres i centerlinien og tæt på kanten til kahytten, men hvordan aflasterne og eventuelle styrehjul skal sidde ved jeg ikke endnu.

Da jeg afmonterede spillet på ovenpå kahytten, var det jo nødvendigt at skille den af. Indvendigt var den møgbeskidt og fyldt med “nullermænd” og sand. Nu skiller jeg dem

totalt og rengør de enkelte dele og samler dem med smørefedt, så det kan køre de næste mange år, uden den store opmærksomhed.

Jeg bruger nu en hel dag med at reparerer gelcoatskader på dækket og i cockpittet. Der er mange småskader, unødvendige skruehuller, ridser og så videre, så det er bare med at komme i gang. Jeg har til den lejlighed fundet et knaldgodt slibeprodukt, 3M “sandmaster” som er små stykker skum med slibeeffekt i korn 150 og 180. Disse små skumblokke er velegnet på kurvede flader og de små flade stykker skum er velegnet til runde flader. De virker knaldgodt på gelcoaten uden at være for hårde, men alligevel meget effektive.

Efter malingen på dekokanten er helt tør nu, og jeg syntes stadig ikke at den sidste slutlakering er helt i orden, men jeg vil ikke bruge mere tid på den dekokant lige nu. Jeg må på et senere tidspunkt prøve at polere nogle af de små striber væk, der er i malingen…….og ellers må det koste en omlakering til næste forår af en professionel maler med sprøjte.

Nu var turen kommet til montering af mine nye ruder. Som fortalt tidligere fremstillede jeg sammen med min træmand, eller også var det omvendt og jeg blot hjalp til…..nå, jeg fik nye ruder. Der løber ca 1m^2 røgfarvet lexan til 2 ruder, og det koster ca kr. 700,00 plus moms pr. m^2. Det tog omkring 3 timer at fremstille ruderne, og nu var de klar til montering. Jeg havde fået fat i 10mm bredt og 3 mm tykt butylbånd, der blev monteret på den yderste kant af ruderne. Med et par styreskruer blev ruderne ført på plads, med lidt hjælp fra både skruer og kone. Jeg havde på et tidligere tidspunkt monteret en træramme på indersiden af skroget for fastgørelse af rudernes skruer, som jeg monterede udvendigt i en lille plastskål, der efterfølgende kunne lukkes med et sort plastik låg, så finishen var helt i top. Jeg brugte Hempels Marine Sealed (klar silikone) til tætning ved skrue hullerne, men efterfølgende erfarede jeg at Sikaflex havde været et bedre valg. Når og hvis ruderne blive lidt utætte ved skrue hullerne, må jeg lave det om, og det er ikke en særlig svær eller tidskrævende operation.

Jeg har været meget bevist om brug af materialer på Fie2, især omkring beslag, bolte, skruer med mere. Jeg har kun brugt rustfri A4 skruer og bolte, det er af den syrefaste type, der kan tåle saltvand, og de ruster absolut ikke. Den normale rustfri type A2 kan alt afhængig af efterbehandling ruste på sigt. Ligeledes har jeg enten “slyng”-renset eller glasblæst de gamle beslag og derefter en gang el-polering, så nu ser de ud som da de kom fra fabrikken i 1974.

Alle top/ bund beslag (aluminium) fra masten er røget til glasblæsning og får derefter en gang epoxy primers og en god matsort maling fra en spraydåse, og så er de som nye igen. Der må gerne være lidt varierende farver på mast og på mastbeslag, det ser lidt frisk ud. Jeg skal blot hele tiden tænke på at det friske ikke går over i det smagsløse. Alt skal hænge sammen, også farverne. Jeg syntes ikke det hjælper ret meget at have brugt flere hundrede timer på at renovere en båd, for derefter malet hele skidtet lysegrønt, fordi man ingen smag har ….det burde være forbudt ved lov, men man ser det dog af og til i de danske lystbåd havne….en båd uden smag, eller ejerens mangel på samme.

Den anden dag kom jeg igen forbi marinepusheren, hvor jeg fandt 2 nye aluminiums Clamcleat til spillet i hver side og 2 nye klyds i rustfri stål til stævn, når der skal lægges for

anker. På en 77èr bruges den centralplacerede klampe på dækket i stævnen til ankring og de sidemonterede klamper i stævnen til normal fortøjring. Lidt utidssvarende, men pyt, det virker sikkert.

Der var et par dage med regn og torden, hvor jeg ikke kunne arbejde på båden, så det stod på hjemmearbejde. Tov-enderne skulle tackles. Tidligere havde jeg gjort overvejelser om hvem der kunne løse opgaven for mig, men til sidst kom jeg til den overbevisning, at jeg lige så godt kunne lære det selv. Jeg købte nogle kovse til 8 og 10 mm tov, tacklegarn med voks, sejlmagerhandske og et “originalt” (??) engelsk sortiment af sejlmagernåle, og så skulle jeg være kørende. Jeg skulle nu have en instruktion i den svære kunst at tackle tov. Det tog 3 forsøg og det var let, så let at jeg næsten er flov over at have spurgt andre om hjælp. En anden marinepusher gav mig det råd at lave nye tacklinger hver år, ved at skære knuden af og lave en ny tackling på hvert tov. Det gør at de belastninger der kommer fra hjul, spil, knuder, tacklinger og spilaflastere flyttes 10-15 cm hvert år, og tovet skulle holde meget længere…….men det forudsætter selvfølgelig at jeg ikke løber tør for tov i mellemtiden. Ideen er i hvert fald god. Jeg har valgt at bruge kovse, da jeg syntes det ser lidt flottere ud med dem i tovenderne, og det giver også en flottere øje på tov-enden. Jeg har valgt ikke at sy omkring kovserne, men kun tackle tovet sammen med to tacklinger a 10mm stykket og med et mellemrum på ca 10mm. Det skulle være stærk nok efter de meldinger jeg har fået. Det tog ialt 4 timer at tackle alt tov til Fie2, inklusive øjer med kovse.

kapitel 9

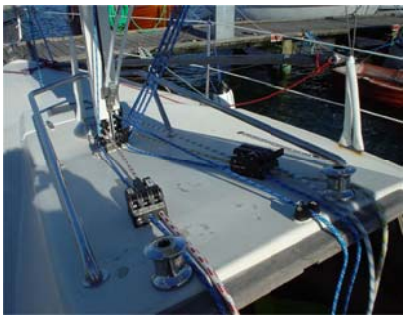
Fie 2's dagbog

(af Svend Brandt Jensen.)

Den 26. juni blev dagen hvor Fie2 kom i vandet, for første gang i 4-5 år.

Jeg fik lokal hjælp til maste montagen og rigningen. Jeg havde jo i mellemtiden fået lavet et nyt forstag til min “nye” brugte rullefok “SailSpar”, som jeg et halvt år tidligere havde købt af Svend fra Fredericia.

Jeg fortsatte med apteringen de næste 7 dage og endelig oprandt dagen hvor Fie2 skulle gennem slusen ved Øer Maritime, med undertegnede som skipper for første gang på en sejlbåd…..det var spændende. Diana og jeg havde nu 7 dage til at kende båden i, og lære at sejle, inden den gik på sommerferie…..



Til jomfruturen havde jeg hyret Knud, så jeg havde lidt erfaring med ombord. Vi gik udstyret igennem og var klar til en tur på Kattegat. Vejret var fint og det blæste en 8-9 meter, lige i overkanten til prøvesejlads, men sommerferien kom jo nærmere. Vi gik ud, og der var en lille meters bølger derude, og min kære nyindkøbte Sailpower 4 hk påhængsmotor hang halvdelen af tiden oven vande og fik slet ikke fat i vandet…..det er ingen spøg, og jeg tror jeg blev lidt stresset af larmen, og den manglende kontrol med farten og båden.

Storsejlet kom op, og rulle forsejlet kom ud, der blev skødet og endelig kunne vi slukke motoren helt.

Efter et kort øjeblik lød der et knald, og hele båden blev "ledeløs" og meget slap at sejle, og forsejlet stod af h….. til. Det var den mekaniske samling mellem rullesystem og forstaget der var røget sig en tur. I 8-9 sekundmeter uden forstag, uden at kunne rulle forsejlet sammen og med masten svajrende, kun holdt oppe af det lille forstag (babystag?), kan man godt sige at situationen er lidt kritisk…….vi var faktisk ret tæt på et kostbart mastehaveri.

Knud fik et stykke tov omkring det frit blafrende forsejl, og storsejlet kom ned, og vi humpede til slusen igen (stadig med motoren hængende den halve tid oven vande).

Jeg havde heldigvis gemt det gamle forstag og efter et par dage, med lidt snak frem og tilbage, blev rullesystemet forkastet, og det gammeldags system med en fuld sejlgarderobe genindført…….

Vi vakte lidt opsigt i lystbådehavnen, da min nabo troppede om med en 16 meter Manitou selvkørende lift til at løfte undertegnede op til mastetoppen for udskiftning af forstaget…..det var lidt imponerende.

Diana og jeg udskød sommerferien nogle dage og vi hyrede en ny erfaren hjælper til jomfrutur nummer 2 (Knud var taget på sommerferie). Den nye hjælper hed Allan og havde sejlet M77 i 7 år, så han kendte alt til denne type. Allan kasserede med det samme hele justeringen af riggen, og startede forfra med at spænde vanter og stag. De sad alt for slapt, og det var et rent held at det ikke gik værre på den første jomfrutur.

Efter en halv times tid, var vi ude på Kattegat, og det blev en skøn tur, 4-6 meter, halv meter bølger og høj sol. Med kun 4 dage til sommerferien gik løs, skulle der læres nogle tricks. Efter en 3-4 timer på Kattegat, hvor vi prøvede alle kurser i forhold til vinden og vi lærte de mest åbenlyse justeringer og trim, følte vi os godt på vej. Hele vinteren havde jeg jo læst en masse sejlteori og sejltrim, så nu manglede vi blot den praktiske del.

Vi fik pakket båden i en fart og tog afsted på sommerferie. Første dag gik til Tunø, planmæssigt, svag til jævn vind og høj sol. Båden lå flot i vandet og der var nu meget mere ro på det hele. Ude på vandet fik vi tid til at prøve diverse trimmuligheder, og hvad vi skulle gøre og hvad vi ikke skulle gøre. Det var godt nok lidt besværligt, da min vigtigste indikator ikke virkede…..mit nyindkøbte Silva log/lod fungerede ikke, displayet viste 35 grader varmt vand (midt i Kattegat..???!!) og jeg kunne ikke få fat i Silva om lørdagen, så jeg måtte vente til mandag.

Lørdag middag stod vi ud fra Tunø med kurs mod Juelsminde, der var lovet en svag til jævn vind og stadig høj sol. Det blæste lidt op sidst på eftermiddagen, og da vores erfaring stadig kunne tælles på få fingre, besluttede vi os for at gå ind til Snaptun i stedet. Dagen efter kunne vi fortsætte til Juelsminde og turen gik med få overliggerdage hist og pist videre til Bogense, Samsø, Tunø og tilbage til Øer.

Vi havde nu fået nogenlunde styr på båden, lært den at kende, og så absolut fundet en hel række ting der skal ændres til vinter.

Jeg har de sidste par måneder ikke lavet noget som helst på Fie2 – kun sejlet og sejlet. Det er blevet til mange gode ture på vigen og i Kattegat. Tirsdag aften var afsat til klubkapsejlads og torsdag aften blev til praktisk sejlerskole på vigen.

Nu lakker sejlsæsonen mod enden og lige inden den sidste klubsejlads “EM 2003” besluttede jeg at få nye sejl. Jeg havde besluttet at droppe rullesystemet, da det gav for mange kompromiser, og jeg syntes det virkede lidt mystisk at skulle skifte skødeskinne midt i en rebning fra genua størrelse sejl og ned fok størrelsen – jeg droppede nu helt rullesystemet.

Jeg tog en rundringning til et par sejlmagere – de var alle flinke og tog den tid der skulle til, for at svare på mine spørgsmål. Jeg valgte MP sejl i Egå som leverandør og fik nu et nyt forsejl og storsejl. Efter mange overvejelser faldt min beslutning om et 110% forsejl, svarende til fok2, mest på grund af det er et handy sejl, undtagen i svag vind. Jeg bestilte forsejlet med 2 sejlpinde og en større skulder. Det har forbedret sejlets evne til at få vinden til at komme om forbi storsejlet. Storsejlet blev ligeledes bestilt med større skulder, et reb (lidt højere placeret end normalt) og gennemgående sejlpinde. Dacrondugen er i begge tilfælde en halvhård cruisingdug på 310g. Forsejlet er på 16m2 og storsejlet på 10m2.

Dagen efter havde vi “EM 2003” på vigen. Vejrforholdene var blandet vind mellem 4-6 sek/m og 8 SM bane. Sejlene var ikke 100% optimeret, da vi kom lidt hurtigt ud af starthullerne den dag – og jeg kendte ikke de nye sejl overhovedet, men en forbedring på 11-12 minutter på den banelængde i forhold til tidligere præstationer er ikke meget ved siden af. Uden kendskab til sejlene syntes jeg det var flot – og samtidig lå båden fantastisk i vandet, gik højere og var meget hurtigere – vi havde jo også fået en 29 års forbedring af sejldesignet.

Efterårsferien blev brugt på teak i cockpittet. Jeg havde lånt skabeloner i Horsens, kørte lige forbi en snedker og lavede en kopi af de lånte skabeloner og så var den sag “kringeling”. Jeg smuttede lige ned til båden for at checke de kopierede skabeloner – de passede slet ikke…..Det var som om de var lavet til en helt anden bådtype, og ikke til en M77 – ud til højre med dem.

Næste dag tog jeg ned til den lokale Fakta og købte en rulle madpapir fandt et stykke sort kridt – på gammeldags maner kopierede jeg de skridsikre arealer i cockpittet over på madpapiret for derefter at overføre dem til 4 mm masonitplade, for til sidst , med en stiksav, at save hver enkelt skabelon ud…..ned på båden for at checke skabelonerne igen og denne gang passede de perfekt. Nu var jeg klar til efterårsferien.

Jeg benyttede mig af muligheden for at leje sig ind på Fregatten Jyllands værksteder, hvor de havde alt nødvendigt værktøj, store arbejdslokaler samt ekspertisen. Jeg havde købt teaktræet i forvejen og havde fået det som tømmer – 4 stk 2*5”/6 fods længde til stavene og 1 stk 3*5”/7 fods længde til randplankerne. Vi rettede tømmeret til i afretteren og efterfølgende blev de skåret op på rundsaven. Jeg havde valgt en tykkelse på 7mm, stavene på 38mm bredde og randplankerne på 50mm bredde. Vi fremstillede desuden nogle længder 70mm randplanker for kunne klare lidt “sving”. Træet blev ikke efterbehandlet med høvl, da det bliver slebet til efter endt fugning.

Mine 4mm masonitplade fungere nu som byggeskabelon, hvor jeg med tape monterer en plastikfilm over, for at fugemassen ikke klæber til skabelonen. Derefter monteres dobbeltklæbende gulvtape i tynde strimler. På dette påsættes så listerne og randplankerne, og fugningen kan påbegyndes. Efter et døgn er fugen helt tør og er nu det der holder alle listerne samlet (efter afmonteringen af plastik og gulvtape). Nu skal de færdige skabeloner blot pudses på overfladen for at få det overskyende fugemasse af.

Samlet pris for teak i cockpit samt dørk kr. 2.200,00, 1.000,00 til Simpson og 30-40 timers arbejde – det kan ikke blive bedre….eller billigere.

Men så……..trådte jeg forkert på foden og ligger nu med anklen brækket 4 steder. Lægerne siger 7-8 uger med gips uden belastning på benet og derefter genoptræning. Så der bliver ikke arbejdet mere på Fie2 i år, men jeg er nok klar i starten af det nye år.