



*Klassisk*  
**TRÆBÅD**

Nr. 118 · December 2013



**Klassisk  
møder nyt ...  
og gammelt**

# Lækagesøgning en "skumfidus"

I sæsonerne 2010 og 11 bemærkede jeg, at lænepumpen meget ofte kørte, når jeg sejlede på styrbords halse – ikke på bagbords. Også i let til jævn vind.

Et hurtigt kig under dørken viste ikke noget alarmende, bare en konstant, stille silen ude forfra.

I oktober 2011, da fjorden var næsten min egen, lod jeg selvstyrelsen holde kursen og kravlede ud i forskibet for at finde, hvor vandet kom ind.

Jo, dér i landingerne ved bordsamlinger 11/12 og 12/13 er der vådt, og det siver roligt.

OK – det bliver så en del af næste forårs arbejde at få tætnet.

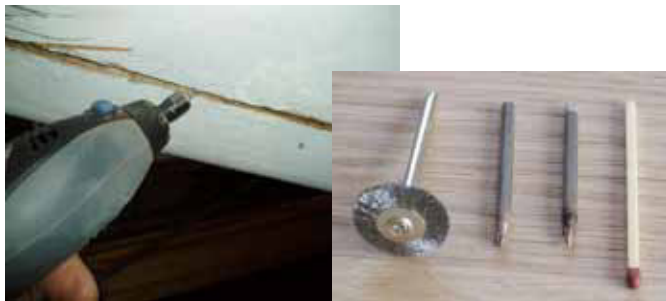
Som sagt, så gjort – udkradsning af en not udvendig i bord-samlingerne og fugning med elastisk fugemasse – desværre er 3M's 5200 (som jeg en gang fik anbefalet fra Walsteds Bådeværft) udgået, hvor jeg plejer at handle, så det blev TEC7

Fik så det indfald at hælde rå linolie i landingerne indenbords for at efterfylde indefra og mætte træet. HOVI: mere læk, endda indenfor kort tid, især langs stævnsbundingen. Værs'go' at efterfuge !

Desværre blev forventningerne til, at sivningen ville slutte, skuffet i sæsonen 2012.

Nu havde jeg jo set, hvor vandet kom frem på inder-siden, men ulige vigtigere er jo: Hvor kommer det så ind?

Var vistnok ikke så kreativ helt selv at finde på det



*Det er meget tydeligt, hvor utætheden afsløres*

– Gorm Boa havde vist en gang fortalt om lækagesporing langs et kahytvindue – men: prøv at finde det med skum-bobler !

Fik hjælp af Carl Bisgaard (NK D 33 "Juvel") ved at låne en lille kompressor, hvis dyse Carl – stående i forlugen over det trange forrum – rettede imod de "kriminelle" landinger, hvor jeg udvendig havde penslet med vand med en god sjat opvaskesulfo i.

Næsten prompte skummede de flotteste bobler op, så det var nemt at strege op, hvor fugetætningen skulle forbedres.

De gamle værktøjer til at danne fuger i landingerne blev ikke meget brugt denne gang. De har en kedelig tendens til at rive træets årer op, hvis man er uheldig.

En DREMEL minifræser med et 3 mm spids konisk fræsehoved og et rundt tilsvarende var mere effektive til formålet – afsluttet med oprensning med en mini-stålbørste til en ren og regulær not.

*Dremel Minifræser med værktøj*

Sluttelig fugefyldning med en smidig gummi-bitumen.

Et Shell-produkt, TIXOPHALTE, fra Holland, skaffet gennem Lillebæltsværftet.

Ikke overmalbar med opløsningsmiddelbaseret maling – men efter et pust hurtigtørrende spraymaling som forsegling kunne jeg da bundmale uden, at det hele gik i opløsning.

Endnu har jeg ikke hørt læsepumpen under sejlads, så nu fik jeg forhåbentlig fat de rigtige steder.

### **Hvorfor valgte så netop denne måde at tætte ?**

Det er jo indlysende, at nådlimning, som for kraelbygge- de både er en virksom foranstaltning, ikke kan bruges på klinkbyggede skrog. Men så kalfatring da?

Herom skriver Uwe Baykowski i "Klassiker!" nr 2/2009 (FKY's fremragende medlemsblad), at dette blot vil tvinge klædningens planker længere fra hinanden og dermed gøre skroget blødere. UB, der er erfaren både- bygger og selv har ejet 4 folkebåde, skriver endvidere om efterstraming af nagler – som jeg fra anden side har fået foreslået – at dette tidligere har været anbefalet, men at det i praksis er utilfredsstillende.

Dels kræver det afmontering af apteringen, og dels vil man hermed blot forsænke de udvendige naglehoveder længere ind i det mestendels bløde nåletræ, som klædningen består af, uden i virkeligheden at opnå at styrke skrogets sammenhæng (og dermed tæthed). For egen regning kan jeg tilføje, at det kræver 2 personer, det rette værktøj og erfaring + håndslag udover hvad jeg tror, jeg kan stille med.

UB's konklusion er derfor, at man undertiden må bide hovedet af al skam, se bort fra "idealisme" og i stedet være så pragmatisk at tætte med en god, elastisk fugemasse, hvilket for en begrænset udgift kan udføres af en ikke-fagmand.

Jeg har på et tidligere tidspunkt overvejet at hælde u-fortykket West-epoxy i landingerne indenbords om for- året i det håb, at dette materiale, der i andre situationer har vist sig at trænge frem selv i ganske smalle revner, dels vil genskabe tæthed og dels gøre skroget meget stivere. Nogle af de senest byggede træfolkebåde er jo

faktisk limede i bordsamlingerne. Sidst set i Brandt-Møl- lers nye båd, der blev vist i Bella forår 2012.

Men i sidste ende var jeg ikke sikker på hverken at få den ønskede indtrængning og dermed tætning og heller ikke på, at jeg kunne undgå at indbygge uønskede tvangsspændinger i konstruktionen, når klædningen "arbejder" i takt med varierende fugtighed.

Fremkomst af de afslørende bobler langs stævns- punden har bekræftet min skepsis – dér tror jeg ikke, epoxy'en ville være trængt ud.

Uwe Baykowski's artikler i "Klassiker!", hvor de indimellem forekommer i serien "Pleje og Vedligeholdelse", kan iøvrigt anbefales.

*Odense 2013, Jørgen Heidemann.  
F DEN 506 "Scherzo" af Faldsled.*





# DFÆL·*bladet*

*Medlemsblad for Dansk Forening for Ældre Lystfartøjer*

Nr. 101 september 2009



**Stævnet i Stege**

Skarven, 73 år, 6 tons og yndefuld

# Blæs på utætheden!

Vi har nok alle oplevet, at der drypper vand ned fra dækket eller ruftaget.

Det er voldsomt generende. Én ting er, at der kommer lidt havvand ind ved frisk sejlads. Det bliver nede i bunden, så længe det er beherskede mængder.

Men regnvand og røgvand, der trænger ned kan gøre megen skade – især i konens køje.

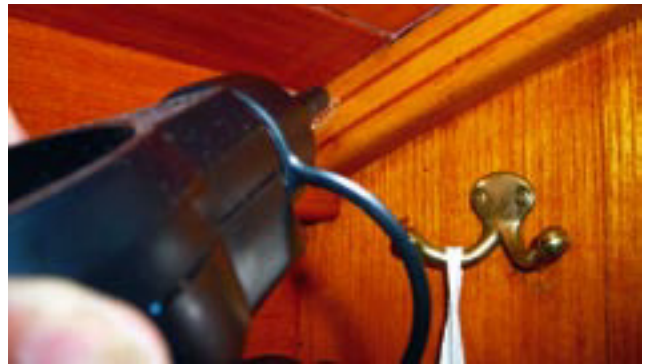
Vand vil gerne løbe nedad. Men hvis der er blæst hen over båden, kan vandet sandelig også løbe på langs og endog opad ved det sug, der dannes.

Derfor er det nogen gange meget vanskeligt at finde utætheden.

Fortvivl ikke, der er håb!

Med en kompressor eller en luftpumpe skal du blæse på stedet, hvor vandet drypper indvendig.

Hvis det regner, kan en hjælper umiddelbart se, hvor luften bobler ud udvendig.



*Her er der anvendt en pumpe, beregnet til luftmadrasser*

Hvis det ikke regner, kan du hælde lidt sæbevand ud over det mistænkte sted og omgivelserne.

Her bliver man ofte overrasket, fordi lækagen viser sig et andet sted, end du havde troet.

*Med tør hilsen Gorm Boa*

## Laurinkoster Kraka sælges



Laurinkoster 28, 1962

L 8,50 m B 2,50 m D 1,45 m 3,8 t

Yanmar diesel 8 hk 1974

Båden er bygget af Tore Larsson i Kungsviken i Sverige. Båden fremtræder særdeles velholdt i blanklakeret honduras-mahogny. Silverspruce mast med nyere stående rig. Båden er meget smuk og velsejlende.

Pris 78.000 kroner

Ring: tlf. 4798 4225 bedst efter kl 17