

Segelnummer: 43

Båtnamn: *Gersimi* fd. Promille II

Motor: VP MD 11C

Stad: Söderköpings kommun

Inköpsdatum: 1991

Tillverknings år: 1978 - 79

Beskrivning:

Nr 43 Gersimi genomgår en total renovering sedan förvärvet 1991. Hon var väldigt sliten och hade enl. uppgift från föregående ägare varit uthyrningsbåt. Akterspegel hade sprickor mot fribord, krosskador i fribord samt avsaknad av 5 cm båt i stäven. Dessutom visade det sig att plastningen av båten var misslyckad. Gelcoaten hade lagts så tunn att topparna i halkmönstret var till stor del luftfyllda och trasiga, sannolikt skadade redan vid urtagning ur formen. Vidare hade gelcoaten uppenbarligen härdats innan plastningen startades, varför bindning mellan skikten saknades på vissa ställen, både på däck och skrov. Friborden hade tusentals bubblor i gelcoat vilket tydligen hade varit anledningen till penselmålning av en ny båt. Allt utom segel, motor och winchar behövde åtgärder.

Plast är ett material som är tacksamt att laga. Det första projektet blev att plasta skrovet och akterspegeln vilken till hälften hade lossnat, ofattbart men båten hade gått som uthyrningsbåt. Därefter gjordes sex försök att lacka friborden utomhus med Internationals Perfection. Bäst resultat blev det med en natursvamp och förtunnad färg. Metoden var att liksom tvätta skrovet med lösningsmedlet med färg i. Naturligtvis efter våtslipning med 320, 600 och 1200 papper.

Givetvis fanns det några ställen där det hade varit för lite vätska i svampen och man kunde se hur svampen hade förts. Med övning tror jag dock att tekniken kunde bli en bra metod. Nästa försök gick bättre. Ytan ruggades upp ytan igen och denna gång rollades med en mohair roller och två eller tre lager färg. Därefter våtslipning till 1200 och 1200 slitet papper, rubbing och polish. Perfekt!! Den sista slipningen gjordes med bormaskin, kardan trissa och vatten från genomborrad vattenslag fästad på relingslist. Använd jordfelsbrytare! Nu kan man enkelt laga skador då färgen är färgstabil och kan ruggas med 1200 papper och därefter rollas med nya lager som sedan slipas och poleras.

Hemmahamnen har begränsat manöverutrymme och rattstyrningen gav en svängradie på 15 m, vilket föranledde rodret förlängdes ca. 6 cm i bakkant och undervattensskroppen epoxibehandlades.

Teakdäcket och lim gick förhållandevis lätt att ta bort på akterdäck, så jag slipade ur skruvhålen och tätade dessa. Halkmönstret skulle räddas (tidigare hade det gått bra på rufftaket vilket sedan målats med grå Perfektion) genom att använda barnens modeller. En droppe gelcoat i de tätade skruvhålet och på med ett friskt avtryck av halkmönstret i modeller, sedan härdning. Tekniken gick bra på babordsidan ända fram till 1 m före förstagsinfästningen där någon tidigare ägare hade sågat upp ett hål till i förpiken om en kvadratmeter. Detta hål kunde ha blivit slutet för Promille 2. Hon hade gått till botten fortare än Estonia. Ägaren hade troligen insett faran och "reparerat" öppningen med "plåster". Två smala remsor 300 glasfiber och penselmålning med gelcoat över sågsnittet. Ingen fasning och på undersidan endast sprucken polyester utan armering. Däck och fribord bildar tillsammans en styv balk konstruktion som tar upp krafterna från förstaget. Nu var Promille som en öppen båt med förstag och fortfarande utsatt för samma laster. Vad kunde ha hänt med ovetande skeppare som hyrde Promille

Fram med sticksåg vinkelslip, polyester och glasfiber, inget är omöjligt men nu började modelleran kännas hopplös. Modelleran försvann halvägs tillbaka på styrbord där fanns tre lager ren och fin 450 matta, ca 0,3 m² utan polyester, vilket lossnade tillsammans med teakdäcket och gelcoat. Vinkelslip igen, allt går att laga på en plastbåt men det känns tungt ibland.

Metodbyte, halkmönstret slipades ner till fast underlag och samtidigt skapades avrinningsytor, ett stråk innanför relingslisten. Därefter målades avrinningarna vilket gick mycket bra då det var små avgränsade ytor vilka inte har behövt polering, förutom anslutning mot rufftaket där målning hade skett några år tidigare.

Halkmönstret testades fram på träskivor. Färg med strösocker ovanpå, med grovt salt och halka nix inblandat. De är ingen risk för halka då saltet/sockret är upplöst av vatten, det är vasst. Allt över vattenlinjen bör vara så lätt som möjligt så varför inte använda luftfyllda mikrobullor i något tjockt, typ topcoat. Nya prov igen och det blev riktigt bra.

Tips, väg din blandning så du får samma struktur på hela däck. Här kan du använda en billig grov roller och rör ofta i blandningen så bullorna inte flyter upp. Ös upp blandningen på däck och rolla. Hämtar man från tråg får man mest bullor i början och det blir ojämnt fördelat. Ta ett fält i taget och låt inte topcoaten (med vax) sjunka ihop, jobba upp den tills härdning startar.

Påbyggnad av roder och sockel för däckslucka är två andra intressanta övningar. Enklast är att slipa fram plastytan och sedan spruta fogs-kum (polyuretan) där sockeln skall plastas upp. Efter härdning skära till lämplig kärna, måla på polyester, plasta bärande ytskick med glasfiber, märk upp och borra upp stora fästhål för infästning av skylight, fyll igen hålen med polyester, slipa och spackla med Plastic Padding Elastic. Därefter ytbehandlig med topcoat och färg. Märk upp infästningshålen igen, borra och gänga samt montera skylight.

Någon tidigare ägare hade målat samtliga stuvutrymmen med enkomponent färg, utan att göra rent innan målning vilket har medfört renslipning innan målning med tvåkomponent.

Renovering invändigt pågår fortfarande efter 17 år. Gersimi är inte till salu.