

## Renovering av OK-jolle

I sommer (2014) har jeg brukt mange timer på å renovere min gamle OK-jolle NOR 444. Jeg ble spurt om å skrive litt på hjemmesiden om de funderinger jeg gjorde før jeg begynte og om noen praktiske tips. Kanskje noen andre som har et eldre skrog, får inspirasjon til å gjøre det samme.

Min jolle er et skrog fra Henriksens Jolleværft fra 1975. Det var min tredje OK-jolle. Min far bygde en plywood-jolle til meg i 1968, og i 1972 bygde jeg en plywood-jolle selv. Høsten 1974 fikk jeg kjøpt et glassfiberskrog uten skott og dekk av Henriksen for kroner 900! Jollen var ferdig til bruk fra sesongen 1975. Jeg satte i skott ved stasjonene 1 og 2, men på glassfiberjoller den gang var det ikke påbudt å ha skott ved stasjon 3 (mellom cockpit og mast). Fra 1984 ble dette påbudt, og joller bygd tidligere enn dette har siden seilt på dispensasjon. Jeg skrudde sammen to trelister langs sheerline for avstiving og feste av dekket. En 6x20mm list på innsiden av skrogsiden ble skrudd og limt sammen med en 15x20mm list på utsiden, men dette var før epoxy-limets tid. Standard plywoodplater er 122 cm brede, og dekket måtte derfor skjøtes på midten. Dekket ble stiftet og limt bare langs ytterkantene og ikke til deksbjelkene. Mange gjorde det slik den gangen. Den første tiden seilte jeg med tremast, men byttet senere til alu-mast. Etter -78-sesongen ble jolla parkert på land. På midten av 90-tallet var vi noen OK-veteraner, som igjen møttes for en regatta i året. Da var dekket mitt blitt ganske stygt, så jeg byttet dette. Senere modifiserte jeg sidedekkene oppå de gamle, men de ble nok tunge da jolla i VM 2012 veide 4 kg for mye. Jeg kjøpte også en brukt Celidh karbonmast og Green seil av den dansk/norske seileren Mik Mak og moderniserte jollas trimmingsutstyr. Jeg syntes likevel jeg ikke hadde så god fart i forhold til konkurrentene, som jeg opprinnelig hadde, men det kan jo ha flere forklaringer.

Da jeg i SM 2013 syntes det gikk særlig langsomt, oppdaget jeg at trimbeslaget til mastefoten var litt løst og to deksbjelker var brukket. Da fant jeg ut at det var dags å finne på noe nytt. I tillegg var dekket blitt litt stygt da plywooden fra 90-tallet ikke var av god nok kvalitet og fordi jeg hadde brukt 1-komponent polyuretanlakk, som ikke forsegler plywooden godt nok. Jeg vurderte å kjøpe en nyere bruktbåt fra Sverige, men bestemte meg for å renovere og bygge om min gamle jolle. Det første hadde nok vært enklere, men det har litt med nostalgiske følelser for en båt man har hatt i nesten 40 år. Året før hadde jeg byttet kjøøl (centerbord). Den originale plywoodkjølen veide 4 kg, mens en ny kjøøl av Biltemas stavlimte 60 cm brede treplate innbakt i glassfiber/epoxy veier bare vel halvparten og er like stiv.

Det gamle Henriksen-skroget har en helt medium skrogfasong også i forhold til dagens normer. Selve skrogbunnen er veldig stiv i motsetning til de første glassfiberskrogene Henriksen produserte. Derfor kunne jeg satse på det gamle skroget. Nedenfor vil jeg oppsummere de viktigste momentene i oppbyggings- og moderniseringsprosessen.

- **Byggemateriale/-metode:** Jeg ville fortsatt bruke 6 mm plywood. Fikk nå tak i en mye bedre marineplywood (5-lags Gaboon). Denne er forholdsvis lett, og platene er

250x150 cm, som gjør at man slipper å skjøte dekket på midten. Til alle glassfiberarbeider og til liming anvendes epoxy. Epoxy fester seg bedre til gammel glassfiber/polyester enn det polyester gjør. Jeg brukte West epoxy, og med herder 206 for arbeider ved temperatur > 16 grader (veldig varm sommer!). Er det kaldere, må man bruke herder 205. Jeg fant ut at det er enklere, billigere og enda mer nøyaktig å bruke en moderne elektronisk kjøkkenvekt for å få riktig blandingsforhold mellom base og herder enn å bruke de spesielle doseringssprøytene man kan få kjøpt. Brukte også litt Biltemas epoxy. Jeg ville også anvende epoxy som lim. Dette er så sterkt at det for eksempel er unødvendig med stifter/skruer i dekket. Når West epoxy anvendes som lim, blandes det med micropulver 403 til man får ønsket konsistens. Det er viktig at flatene, som limes holdes sammen med bare et *lett* press (skrutvinger), slik at man beholder epoxy på flatene som limes og ikke presser alt limet ut. Er anleggsflatene smale, som langs sheerline, er det faktisk en fordel at flatene ikke er 100% tilpasset hverandre, slik at man beholder epoxy på limflatene.

- **Flytting av mastefot:** Jeg fikk aldri masten så langt frem i båten som på dagens joller fordi mastefoten i min jolle var plassert lenger akter enn på mer moderne OK-joller. Min jolle er fra den tiden man hadde tremaster, som hadde en helt annen dynamikk enn dagens karbonrigger. I tillegg hadde man den gang 30 graders rorvinkel, som gjorde at undervannsskrogets lateralsenter var lenger akterut. Beregnet derfor at det var nødvendig å flytte mastefoten 6 cm fremover. Jeg skar løs det gamle mastefotfundamentet med vinkelsliper og parallellforskjøv det 6 cm fremover og festet med glassfiber/epoxy. Ved hjelp av siktetråder i midtlinjen får man plassert mastefoten i båtens senterlinje.
- **Skott ved stasjon 3:** Dette er nå påbudt av sikkerhetsmessige grunner, og det øker også vridningsstivheten av båten. Jeg ville derfor sette inn dette skottet, selv om det ble 1,6 kg mer vekt (sparer vekt på andre ting). Det er mye arbeid med tilpassing av et slikt skott der ingen kanter er rette. Man markerer med tusj flere punkter på innsiden av skrogsidene og bunnen. Alle disse punktene er 100 cm foran stasjon 2. Man kan først lage en grov mal av papir/kartong før man skjærer ut plywooden. Uansett tar det mye tid å tilpasse dette skottet nøyaktig. Buen opp mot dekket kan man vente med å tilpasse til dekkbjelkene skal settes på. Skottet holdes på plass med noen midlertidige stifter satt inn i bunnen og skrogsidenes distanse materiale før man fester skottet med epoxy og en 10 cm bred glassfiberremse på hver side av skottet. På forhånd lager man hull i skottet helt nede i bunnen, slik at man senere kan tre gjennom de påbudte dreneringsrørene fra rommet foran stasjon 3 og ut til cockpitpiten (max 20 mm diameter). Jeg brukte enkle 15 mm plastslanger fra Biltema og tettet med silikon der de går gjennom skottene.
- **Nytt dekk:** Da jeg hadde fjernet det gamle dekket, så jeg at den utvendige 15x20 mm listen langs sheerline var stedvis råttent. Den ble skiftet og nå festet med skruer fra innsiden + Biltemas epoxylim. Bare selve epoxylimet bidro til økt stivhet. Jeg erstattet også de gamle dekkbjelkene, selv om ikke alle var brukket. Den fremste

bjelken bak masten lagde jeg med litt høyere bue enn tidligere. Man må passe på at dekkskrummingen ved mastehullet i dekket skal være 20-40 mm høyere enn nivået ved sheerline. Jeg fikk også tips fra Jesper Strandberg (den danske OK-byggeren) at flere OK-produsenter (IDOL, Icebreaker, Strandberg) nå har blitt enige om at avstanden fra bunnen av mastefoten til overkant dekk i mastehullet skal være 465 mm, slik at man kan bruke den samme masten på flere joller uten å måtte tilpasse mastelengden. Dekket ble bare limt og ikke stiftet. Dekksplatene lakkres på undersiden før de legges på. Platene holdes på plass av skrutinger til epoxylimet er herdet. Platene presses ned også på midten og ikke bare langs kantene. Denne gang limte jeg også platene til dekkbjelkene da dette bidrar til stivhet, og dessuten brekker ikke dekkbjelkene da så lett. Etter at 9 mm mahogny fenderlist var skrudd og limt på og alt var slipt, ble dekket beiset med Epifane mahognybeis, som gir en fin varme i treverket. Til slutt ble dekket lakkert med Hempels 2-komponent polyurethanlakk. Denne gir mye bedre beskyttelse av treverket mot fuktighet enn 1-komponent lakk

- **Nye sidedekk:** De gamle sidedekkene var laget av plywood og massiv mahogny. I tillegg var de ombygd med glassfiber og polyester+ sparkel. Disse viste seg å veie nesten 7 kg til sammen. Intensjonen var å lage nye lettere sidedekk av plywood, distanse materiale (Bonocel) og glassfiber/epoxy. Imidlertid fant jeg i kjelleren to sidedekk, som Reidar Sårheim i Tønsberg hadde støpt i glassfiber/polyester da han lagde form og støpte sin egen OK (NOR 463) for flere år siden. Ved å bruke disse sparte jeg mye arbeid. De ble tilpasset med litt plywood i begge ender, slik at de enkelt kunne skrues inn i skottene til stasjon 1 og 2. Modifiserte også slik at skinnen for Harken skjøtevognen kunne monteres nedsenket i sidedekkene. Disse sidedekkene veide da omtrent halvparten av de gamle. Et av de gamle sidedekkene kan dessuten brukes til å lage hengebenk for vintertrening!
- **Dekksutstyr:** Spalten til kjølen i dekket kunne tilpasses kjøiltykkelsen, slik at denne stod mer stabilt i sideretning. Rundt hullet for mastebeslaget i dekk må man lime et lag med plywood på undersiden for å styrke dekket her. Selve dekksutstyret ble oppgradert i 2012, så den eneste forandringen var at jeg erstattet kevlarlinen på tvers foran masten med en karbonvinge for feste av blokkene til trimlinene. Denne fikk jeg kjøpt av Alistair Deaves hos Icebreaker Boats i New Zealand og kostet ca 1100 kroner med frakt. Den er festet til reguleringsbeslaget for masten i dekk og ikke i selve dekket. Derved flytter den seg sammen med masten hvis denne reguleres i lengderetning. Dette krevet noe modifisering av det gamle bakelitt-beslaget fra Henriksen.
- **Ny rigg:** Det jeg har beskrevet ovenfor var mye arbeid, men ikke særlig kostbart. Det som kostet penger, var bestemmelsen om å kjøpe ny rigg. Jeg kjøpte ny C-tech mast gjennom Jørgen Holm på Green Sail, og han sydde også nytt seil til masten.

Denne reoveringen var mer tidkrevende enn jeg hadde tenkt, selv om jeg har bygget OK-jolle tidligere. Det er likevel tilfredsstillende å se at det "vokser frem" en helt ny båt underveis. Dessverre fikk jeg båten på vannet først i begynnelsen av september, men førsteinntrykket er en betydelig forbedring fra tidligere. Den nye riggen har nok en del av æren for dette. Den virker mer responsiv enn de riggene jeg har hatt tidligere. Farten virker svært lovende i forhold til andre joller jeg har seilt mot tidligere. Det endelige svaret kommer likevel først når jeg møter mine svenske seilervenner i Liros Cup i Stenungssund i april. Nå gjelder det å få timer på vannet og ikke bare i garasjen!

Hilsen

Rolf Wahlqvist

NOR 444