

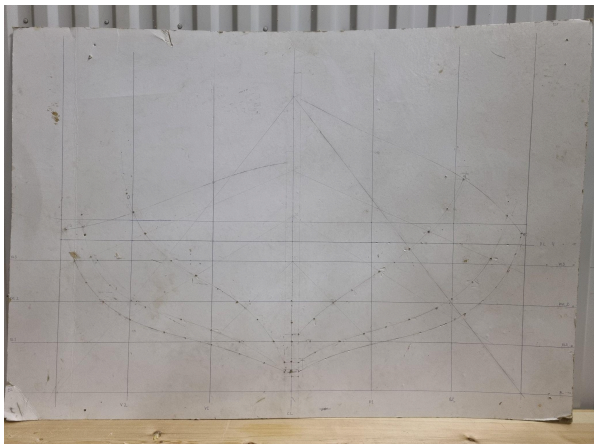
Gesällprov Träbåtbyggaryrket

Jonatan Fröberg

Bygga av 4 meter lång jaktkanot från Blekinge med ritningar från Bertil Andersson

Kölsträckning	1
Bordläggning	3
Bottenstockar & Spant	8
Däck	11
Durk & Toft	20
Rigg & roder	21
Ytbehandling	23
Färdigbyggd	24

Kölsträckning





Kölsträckningen börjas med tillverkning av köl i oregon-pine samt stävar i ek. Spunningen fräses m.h.a. en fräsmall och ett V-spårstål för att lättare få en jämn yttre-spunningslinje; resten av spunningen huggs under bordläggandet. Spantmallar tas från den utslagna spantrutan m.h.a. pappspik för överföring till mallvirket. När kölsträckningen väl är gjord sätts ett ri upp för att få en turande relingslinje.

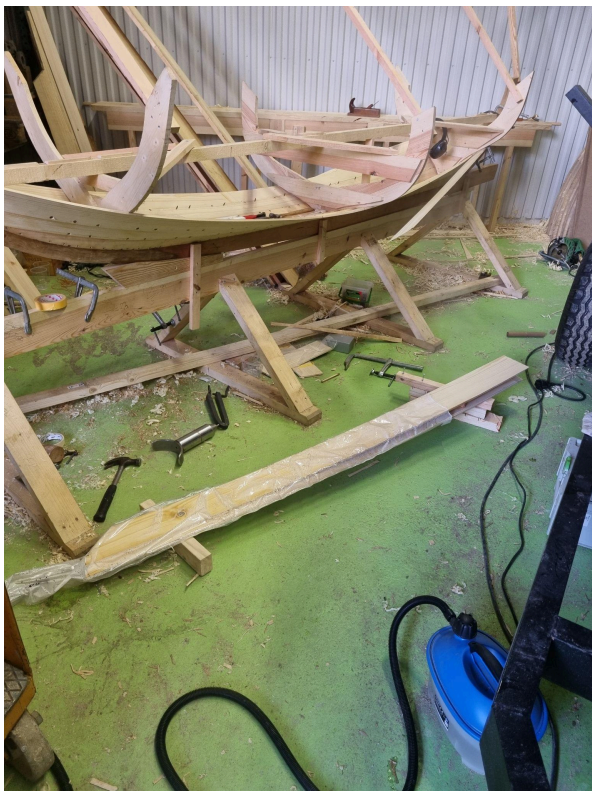
Bordläggning



Nu har jaktkanoten fått en bordsindelning jag är nöjd med, det kan komma sig att det görs ännu en framöver efter ett par bordgångar. Sambordet är mallat och påbörjat. 8 mm gran är tunnare än vad man tror.

Bordsindelningen gjordes i flera steg; först riades relingslinjen ut samt en turande överkant på sambordet, mellan dessa turande linjer gjordes resten av bordsindelningen.





Virkesval är gran för bordläggningen; detta p.g.a. att minska båtens vikt.

Trots en bordtjocklek på endast 8 mm behövs majoriteten av borden basas. Detta beror inte på bordets böj, vilken är ganska snäll, men på vridet som sker mellan stävar och närmsta spantmall. Dimensionerna på borden är små men det blir också skruvarna i stäven, allt dimensioneras efter detta nätta formspråk.

Basningen görs smidigt i en vakuumpåse med en tapetborttagare som kok, endast 20 min krävs för att få det tunna bordet formbart.



Det översta bordet görs i mahogny såsom skarndäck och sarg ska göras. Detta bord mallas extra noga på bägge sidor med bordsmall för både styrbord och babord för att kunna få ut så mycket utav mahogny-plankan som möjligt.



När översta bordet är satt börjar man se formen av en jaktkanot.

Bottenstockar & Spant



Virkesval är ek för spant och bottenstockar.

För att få mer sitthöjd i båten görs garnering snarare än durk (se 'Durk & Toft'). P.g.a. detta görs bottenstockarna tillräckligt låga för att spanten ska kunna ligga ovanpå bottenstockarna. Detta för med sig att varje bottenstock blir väldigt klen, jag kompenserar detta genom att göra bottenstock vid varje spant istället för varannan eller vartredje såsom det oftast görs.



Varje enskild bottenstock måste tura långskeppsled för att få till en turande garnering. När alla bottenstockar är inpassade läggs de i en dunk med rå linolja för att inte ruttna lika lätt.

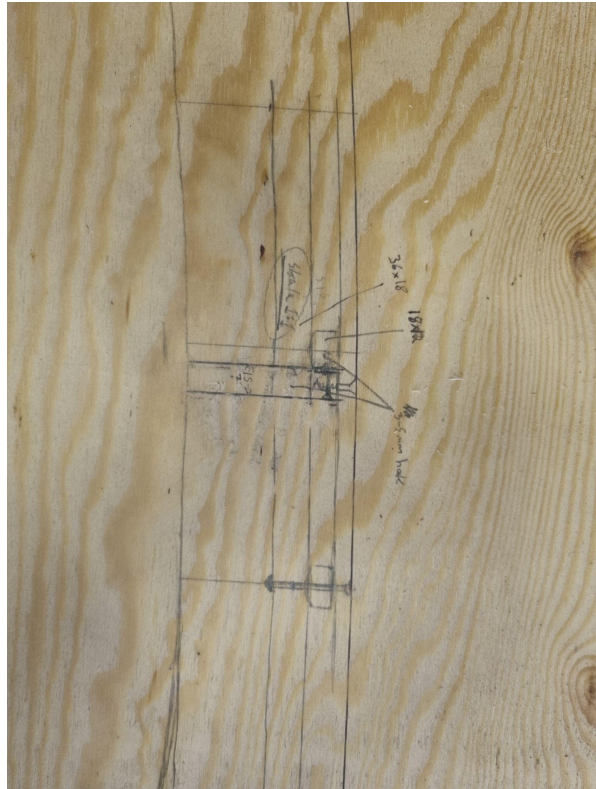


Spanten rundas på insidan med frässtål samt konas upp till i ändarna för att få ett smäckert formspråk.



Spanten basas på plats över bottenstockarna. Med en så tunn bordläggning är det viktigt att förhindra att de starka eksplanten inte ska trycka ut det översta bordet; detta görs med lite kreativt tvingande samt överböjning vid själva basandet.

Däck



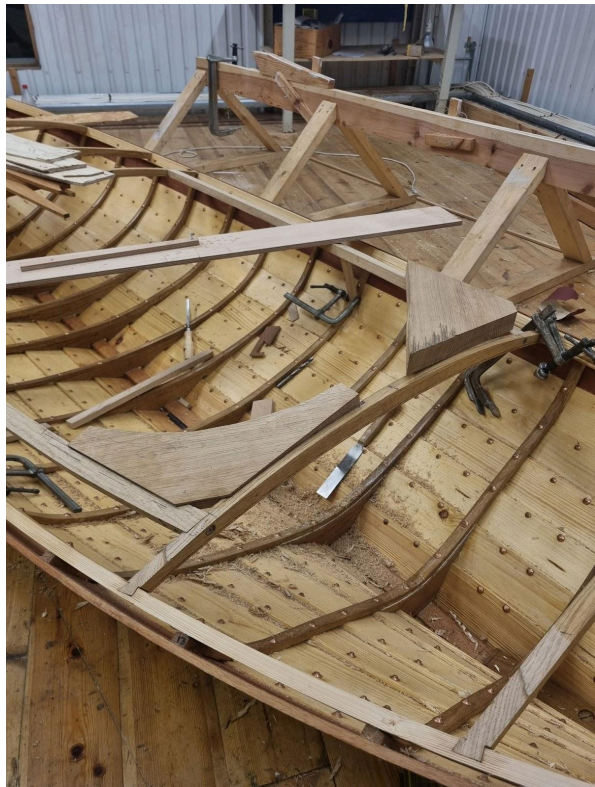
En detaljritning på plywood av däckets alla konstruktioner i skala 1:2 hjälper reda ut var och hur däcksbalkar, stickbalkar, karvlar, sarg och skarndäck ska komma överens med varandra.



Den första däcksbalken sätts i mitten för att bestämma ett snyggt språng på båten. Både däcksbalksbukten och språnget på däcket görs ej efter ritning då jag vill experimentera med en extra överdriven bukt. P.g.a. att båten har ett bestämt språng samt en bestämd däcksbalksbukt i mitten av båten kommer varje däcksbalk att få olika höjd; om alla däcksbalkar gjordes med samma däcksbalksbukt skulle inte det bestämda språnget stämma.



P.g.a. båtens smäckra dimensioner finns det inte mycket att skruva fast balkar och annat i utan att försvaga konstruktionen. Därför görs laxstjärter i däcksbalkarnas ändar; i ena änden en vanlig laxstjärt, men i andra änden en laxstjärt med låsning. Låsningen gör att däcksbalken kan monteras med laxstjärter i båda ändar utan att behöva vålda skrovet när den monteras; detta eftersom däcksbalken ej är inpassad i lod, snarare passad i relation till balkvägaren. Däcksbalken monteras därför som vanligt i båda ändar och sedan förs lås-klossen in. Balkarna monteras i en linoljeblandning.



Jaktkanotens däcksunterrede får knän mellan däcksbalk och karvell så att sargen har något att skruvas fast i, detta stadgar också upp däcksbalkarna.



Skarndäcket skruvas fast i balkvägaren men också dessa ek-klossar. Ek-klossarna huggs in 3 mm i däcksbalkarna och monteras med genomgående pliggar, detta av samma anledning som däcksbalkarnas tillkrångrade laxstjärtar; svårskruvat p.g.a. nätta dimensioner.



Skarndäcket mallas ut med masonit för att få en känsla över hur det ska se ut.



Däcket är av spåntad granribb. Dessa granribb ställs i en hink med rå linolja för att få ändarna mer rötbeständiga då ändträet suger mest vatten och därav lättaste stället för röta att ta vid. Granribben målas och täcks sedan med en bomullsduk och kläs av ett skarndäck i mahogny samt en sarg runt sittbrunnen utav samma mahogny som översta bordet.



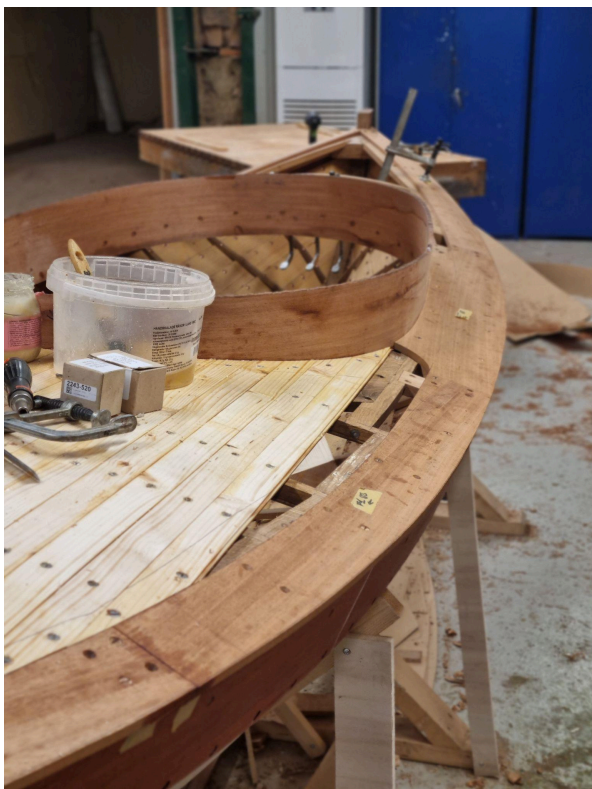
Första försöket för basandet av sargen skedde på plats, detta fungerade inte alls då det inte fanns tvingmöjligheter men också för att mahognyn behöver överbasas rejält.



Andra försöket för basande av sarg skedde på ett spantbord där stabila vinkeljärn kan fixeras för att få en stum och tvingbar form. Masonitremсор läggs på både utsida och insida av träet för att behålla värme men också minimera chansen för att plankan ska spricka. Nu överbasades också sargen ordentligt.



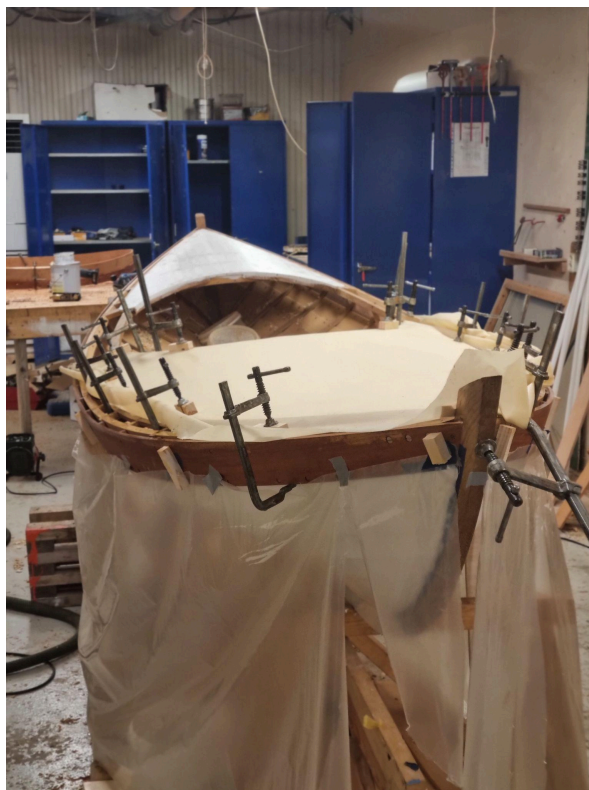
Den tvådelade sargen förs ihop med limmade bladlaskar med dubbelhak för att få en skarp laskfog på både ytter- och innersida av sargen. När sargen är monterad temporärt passas också skarndäcken in mot sarg och stävar.



Granribborna passa in och monteras med A4 syrafast spårskruv medans sarg och skarndäck är monterade. Därefter plockas sarg och skarndäck bort för att kunna duka granribben.

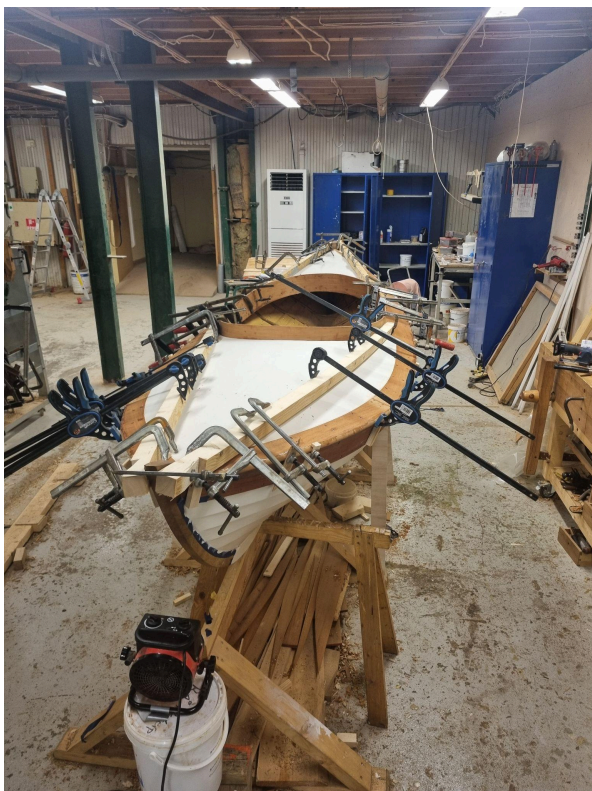


Granribben oljas och målas med linoljefärg innan bomullsduken rullas ut och klipps till.





Duken är så pass liten att den får plats i en balja med kokt linolja istället för att lägga ut duken och pensla på linoljan. Duken spänns först en gång med tvingar och sedan en gång till efter att ha stått ett dygn innan den häftas fast i granribben med rostfri häftklammer.



Sudlisten limmas dit med epoxi p.g.a. svårigheten att skruva fast den i ett 10 mm tjockt skarndäck.

Durk & Toft



Durken görs i form av en fastskruvad garnering på sidorna och ett par löstagbara durkar i mitten. Garneringen är skruvad i tre stycken 'extra-spant' som ligger fastskruvad i ekspant, detta för att minska mängden skruvhål i spanten.

Rigg & roder



Segeltypen är loggert. Masten görs i gran och ihålig med 'näbb-metoden'. Varje ribba fräses med en parabol-formad profil m.h.a. kopierfrässtål. Ribborna limmas ihop med epoxi och hyvlas och slipas rund. Därefter oljas och målas den. Sprit görs av massiv gran 30x30 mm.



Roderkonstruktionen blir av norsk stil såsom Nordlandsbåtarna har. Rorkulten förs akter- eller förut för att svänga rodret. Med en A4 rostfri stång i akterkant av kölen och en tillsågad vantskruv monterad på akterstaven hålls rodret på plats.

Ytbehandling



Skrovet är först oljat med ca 7 lager rå linolja blandat med terpentin.
Skrovet är målat med vit linoljefärg och däcksduken målad med grön linoljefärg.
Stävarna över vattenlinjen, skarndäck och sarg är lackade.
Durken är oljad med kokt linolja och standolja för ett hårdare ytskikt.
Masten är målad med en vit lackfärg för att tåla mer slit.

Färdigbyggd



