

H-båt SWE 602

Vi, Valter och Anita, köpte en H-båt igen våren 2020.

Vi hade H-båt på 80- och 90-talet, SWE 560, som vi kappseglade mycket med, men det blev också en hel del semesterseglatser. Sen hade vi en S30, mest för semestersegling. När nu barnen inte längre är intresserade av segling tyckte vi att vi skulle kunna ha något lite mindre, lagom för två, som inte krävde så mycket jobb. Varför inte en H-båt igen? Den diskussionen hade vi något år innan vi bestämde oss. Vi ville ha en "lite nyare" Botnia för det var vad vi haft tidigare. Så när SWE 602 blev till salu slog vi till trots att vi fanns i Stockholm, båten i Skåne och således inte så lätt att få se annat än på bilder. Den hade ju kappseglats en hel del och borde i alla fall seglingsmässigt vara i rätt OK skick, och den hade rött rufftak som vår gamla hade, men också rött däck och röda tofter som kanske inte var ett direkt plus. Vi körde i alla fall ner till Skåne med vår gamla H-båtstrailer och hämtade hem båten. Trailern hade vi aldrig sålt utan den hade använts till en Neptunkryssare under S30-perioden.



Båten är en Botnia 85:a och har tidigare seglat som NOR 80. Enligt obekräftade uppgifter av drottningen, då kronprinsessan, Sonja. Den kom till Sverige 2014 och fick då nummer SWE 602.



Första sjösättningen.

Väl hemma blev det inte mycket seglat första sommaren. Då båten inte var bottenmålad fick den ligga i bara en månad men vi fick i alla fall chans att se vad vi gillade och inte, och komma fram till vad vi ville göra under vintern. Finishmässigt var den i ett sämre skick än vad vi fått för oss före köpet, t.ex. en hel del gelcoatskador och småsprickor. Seglingsmässigt upptäckte vi också en hel del som vi ansåg behövde förbättras, trissor som inte rullade längre, behov av bättre utväxling i en del trim och vi ville ha en lång skena till storskotet då det kan vara väldigt byig vind i Stockholms skärgård och vi är vana att parera byarna med travaren.

Vi bestämde oss för att göra en ganska omfattande renovering av både ut- och insida, byta det mesta av beslag, trim och tampar, och en ordentlig bottenbehandling. Rigg och segel var i hyggligt skick och skulle bara kräva mindre åtgärder/kompletteringar. Både bom och spinnakerbom såg visserligen ut att ha varit med om en hel del under 35 år men borde kunna fungera ett tag till.

Så vi tog hem båten till vårt stora garage för ett vinterprojekt.



Första åtgärden blev en ordentlig tvätt av hela båten. Den röda gelcoaten hade under årens lopp blivit mörkare vilket kändes väldigt märkligt och den kritade så mycket att tvättvattnet blev alldeles rött.

Sen var det dags att öppna upp kölskarven då början till rost kunde misstänkas. Det var inte så farligt, så efter ordentlig slipning och rengöring fick hela kölskarven tre lager glasfiberväv i epoxi.

Samtidigt slipades hela botten inför kommande bottenbehandling eftersom det var något oklart vad de gamla lagren var för något, epoxi? Det visade sig att de i alla fall verkade sitta fast ordentligt så vi skulle kunna känna oss trygga med grunden.

Friborden var delvis gulflammiga och ganska matta men efter en dag med polermaskin och 3M Fast Cut Plus Extreme blev de riktigt fina.

Allt det arbetet gjordes utomhus för att inte damma ner garaget.



Lagad kölskarv.



På väg in i garaget.

Sen strippades båten på alla beslag utom röstjärn, förstagsfäste, vinschar och fockskotskenor. En gammal limmad trasig matta på sittbrunnsdurken var rätt besvärlig att få bort. Men med stämjärn och färgborttagningsmedel kom till slut både matta och lim bort.

Vi började sen med insidan där plywooden på ruffskottet var i väldigt dåligt skick, delaminerad och delvis rutten. Den gick rätt lätt att få loss. Botnia hade satt fast den i någon sorts spackel som fick vara kvar och bli ny grund. Delar av den gamla inredningsmattan i stickkojerna togs bort då den var rätt ankommen vilket också krävde stämjärn och limtvätt. Ibland satt mattan stenhårt fast och ibland var den helt lös. Sen målades friborden i sticken. Planen var att vi skulle sova i förpiken och sticken kunde då användas som stuvutrymmen. Övrig matta blev rätt OK efter tvätt, diverse små lagningar med ett tätningsmedel i en bra färg och mindre omlimningar där det kunde döljas av någon ny teaklist i taket.

Nya teakplywoodbitar till ruffskottet tillverkades, grundlackades och limmades fast med ett epoxilim. Vi hade också planerat för ett litet elsystem i båten så vi kunde nu förbereda för lampetter.

Övrig inredning hade lackats av någon tidigare ägare. Vi trodde att en hård slipning skulle räcka men det visade sig snart att nästan hela inredningen krävde en renskrapning innan omlackering gav ett snyggt resultat. Vi valde en traditionell blank lack, International Schooner, för att den skulle vara enklare att jobba med men det visade sig inte alltid vara fallet varför det tog ett tag innan resultatet blev bra.



Renskräpad träinredning och borttagen plywood.





Lackering pågår.

Sen blev det dags för lagning av alla hål efter gamla beslag och lagning av sprickor. Hålen gick att laga efter uppborrning/försänkning med Plastic Padding glasfiberspäckel från insidan och ny gelcoat från utsidan. Partier med sprickor fick bedömas om de krävde glasfiberförstärkning, som t.ex. runt knaparna och vid toftluckorna, eller om det räckte att bara slipa upp sprickan och fylla i ny gelcoat.

Men vilken gelcoatkulör skulle det vara? Båten var ju lite mer gultönad än den vanligaste vita som idag heter 1000 eller 2000 beroende på tillverkare. Vi gjorde flera försök att hitta rätt kulör men ingen verkade stämma. Vi fick kontakt med Botnia, idag Targa.fi, där Britt-Marie kom ihåg oss och hävdade att det var standard vit kulör, den enda de använt. Till slut fick vi tro henne. Det stämde rätt bra om man polerade den gamla gelcoaten hårt men det blev aldrig helt lika. Den gamla var alltid lite ljusare och gulare, men det är väl så det blir efter 35 år. Vi gjorde också några försök med andra vita gelcoat-kulörer utan att det blev så mycket bättre. Vi behövde också en vit färg som stämde då det var enklare att måla över en del lagningar än att lägga på ny gelcoat.

Vi hade bestämt att måla om allt det röda på båten, sittbrunnsturken skulle behöva målas och som sagt var en del vita partier. Vi använde Double Coat från De IJssel Coatings eftersom de kunde blanda till den röda kulör vi ville ha, en grå till sittbrunnsturken och två olika vita så att vi kunde prova oss fram.

Vi ville ha stuvfack på insidan av sittbrunnssargen varför två hål sågades upp och själva facken tillverkades och plastades fast från insidan.

Efter alla lagningar var det dags att polera alla vita gelcoatytor, däck, ruff och sittbrunn. Då gelcoaten var väldigt matt, och precis som friborden rätt gulflammig, gick vi fram rätt hårt med en våtslipning före själva poleringen. Lite olika med 1000-2500 papper, sen Abralon 4000 och till slut själva poleringen med 3M:s produkter. Problemet är ju att veta hur tjockt gelcoatlagret är och det märker man först när det är för sent. Men med mycket försiktighet blev resultatet väldigt bra på mer än 99 % av ytan.



Laminatskada på toften behövde plastas, spacklas och försees med nytt rollat halkmönster före målning.



Nyttillverkat sittbrunnsfack på väg att plastas fast.



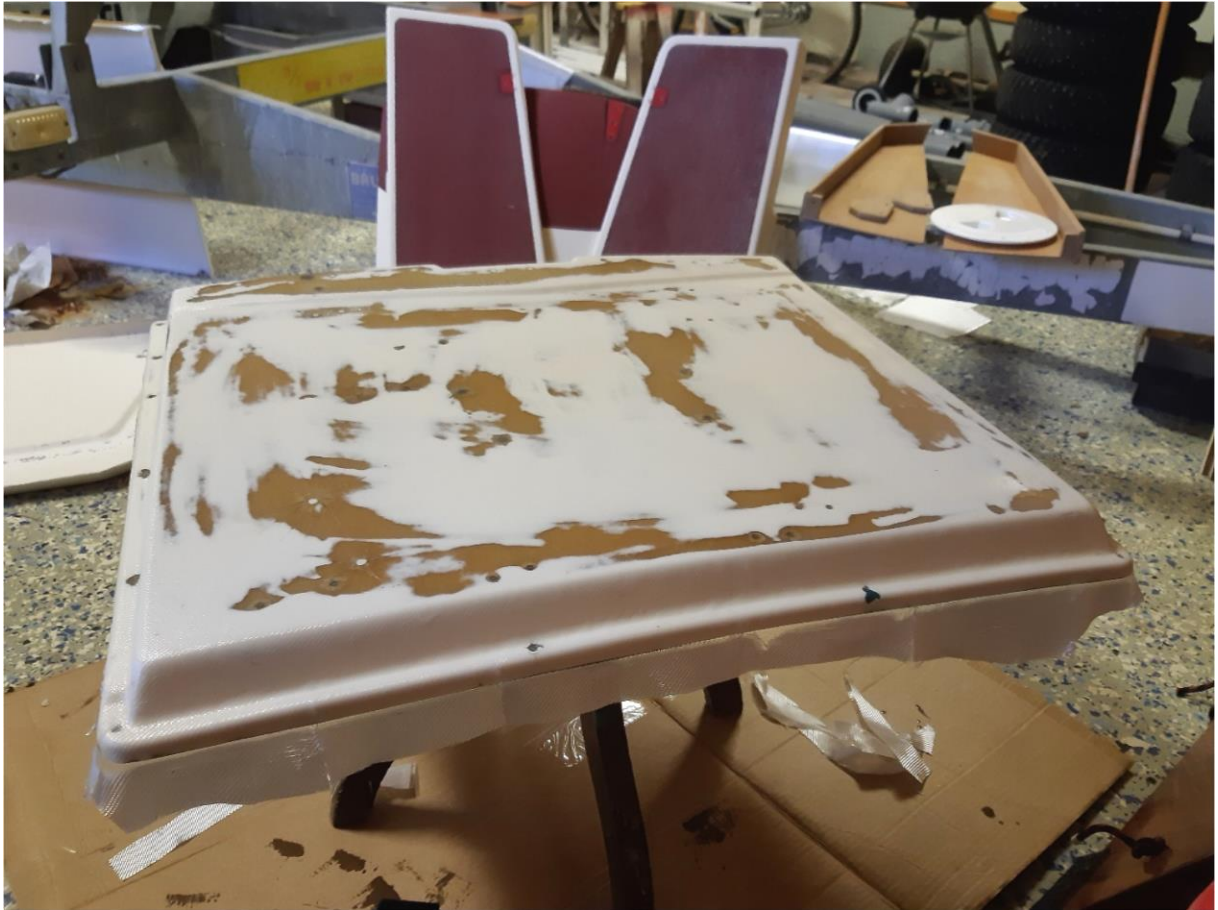
Diverse lagningar och förstärkningar

Vi ville ha en lång storskotskena och vi ville ha ett finskot till storen, så för att kunna släppa på travaren i byarna behövde skenan vara rätt böjd. En sådan beställdes från Harken. Med båten hade det följt en hemgjord konsol som vi kom fram till att vi kunde använda efter lite modifikation.

Sen behövde både skjutlucka och garage lagas. Garaget fick efter grovslipning och hållagning ett nytt lager tunn glasfiberväv och epoxi då det hade så mycket sprickor. Båda fick sen ny gelcoat som efter slipning och polering blev riktigt fin.



Utprovning och ombyggnad av konsol.



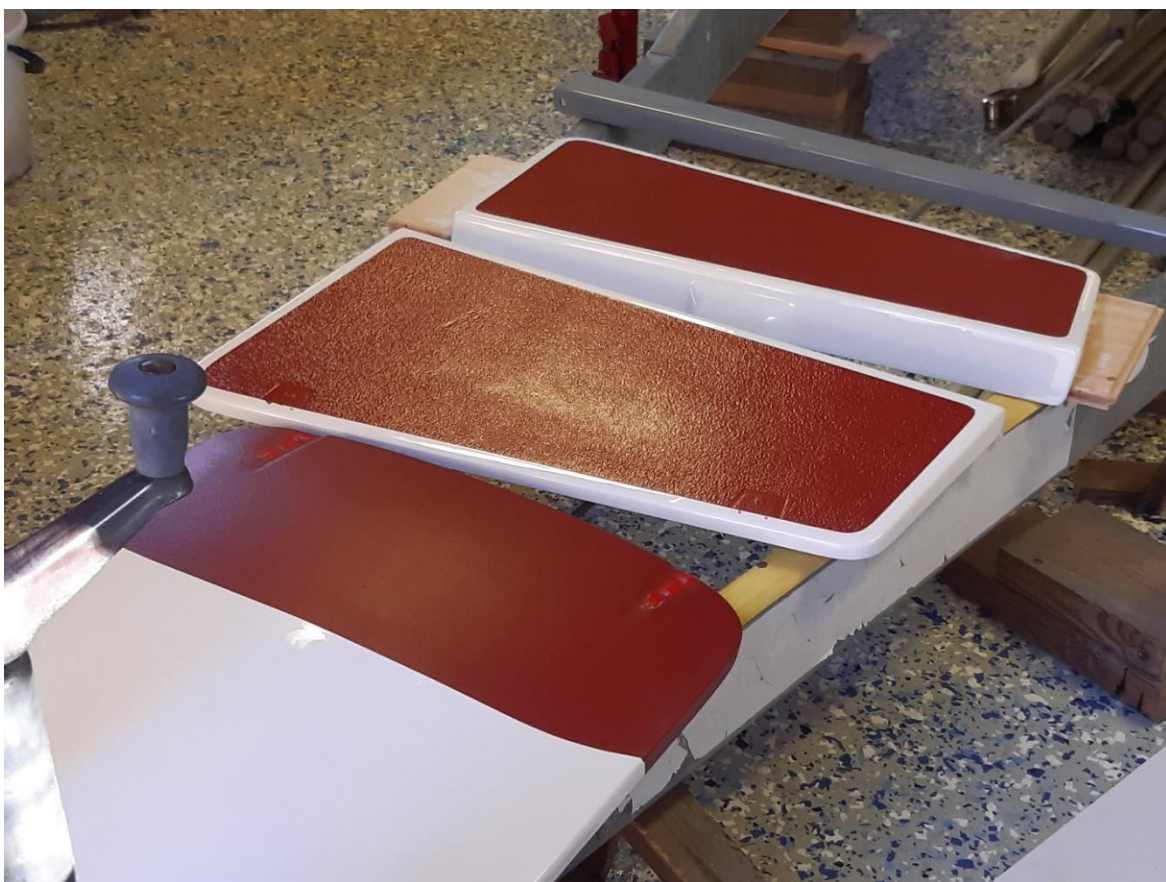
Sen var det dags att måla alla röda ytor, däck, rufftak och tofter. Från början hade vi ju varit skeptiska till att alla dessa ytor skulle vara röda. Men efterhand kom vi fram till att den matta mörkröda kulören egentligen var rätt fin varför vi valde att måla med en halvmatt variant av Double Coat och blanda i antihalkpulver. Vi ville behålla originalstrukturen så för att vara säkra på bra fäste för färgen slipade vi ytorna med en grov Scotch-Brite, röd variant, och tvättade noga med avfettnings/rengöringsmedel för Double Coat. Det var svårt att rolla på färgen helt jämnt. Glansen blev lite olika beroende på tjocklek på färgen och hur rollern hanterades. Men slutresultatet blev trots allt riktigt bra jämfört med hur det sett ut tidigare.



Före målning



Efter målning



Nymålade luckor.

Bottenbehandlingen var ju påbörjad utomhus och nu skulle vi fortsätta inne i värmen i garaget. Vi har en två tons lyft i garaget men takhöjden räckte inte till för att lyfta båten mer än ca två decimeter. Det gick dock precis att demontera hjulen på trailern och sänka den så att vi fick plats att komma åt under kölen. Sen la vi på totalt sex lager VC Tar2, men efter mellan- och slutslipning finns nog bara ca 4 lager kvar. Efter en sista våtslipning med 400-papper avslutade vi med VC17.

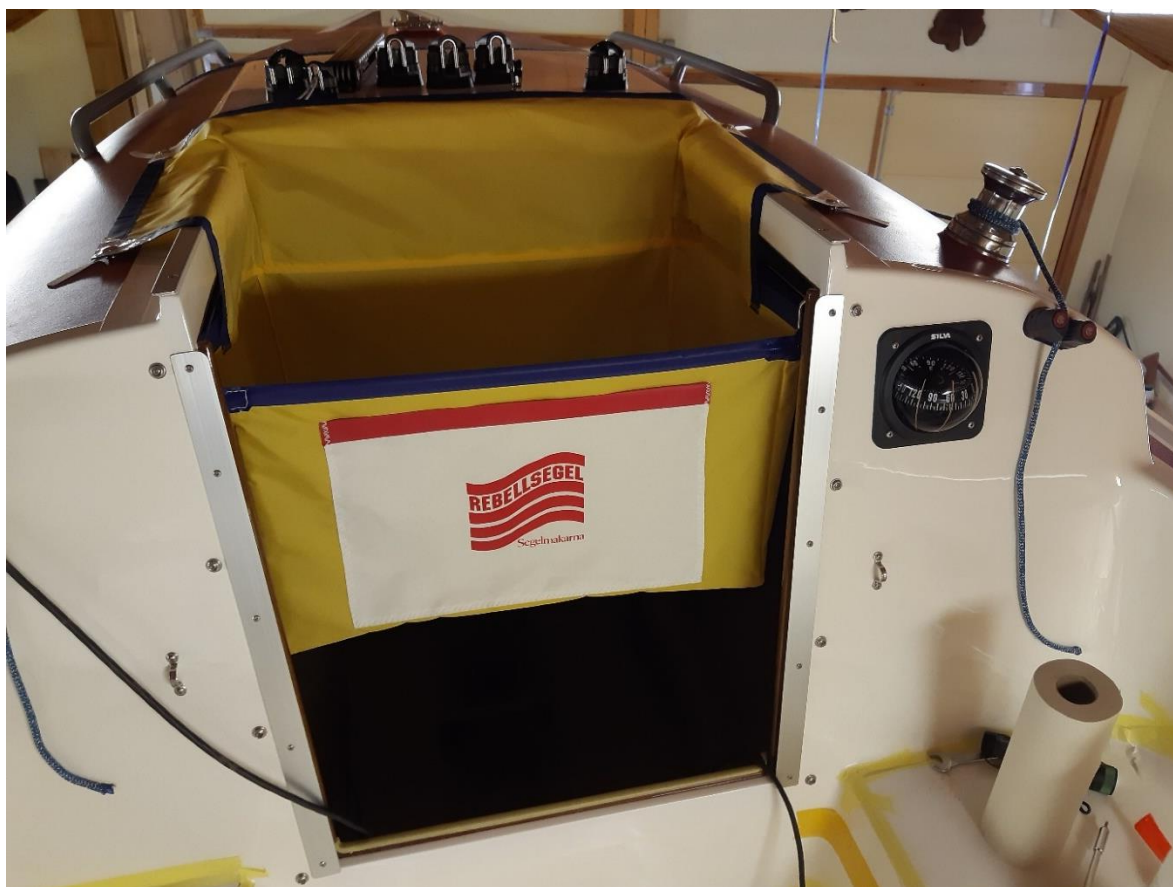






Andra jobb som gjordes under vintern var:

- Efter tvätt av original dynklädsel, extra fyllning med fibervadd och fastsättning med knappar blev dynorna riktigt fina (vi kallar dem för prinsessdynor).
- Beställa nya korta dynor till stickkojerna så att sticken kan användas för stuvning. Dynorna går att vika ihop så att det man har i sticken lätt kan dras fram.
- Tillverkning av spinnakersäck. Upphängd på vajrar under rufftaket och med en krage som kan knäppas fast uppe på rufftaket.
- Komplettera med en lättvindsfock och en allroundspinnaker från Edman sails.
- Beställa det mesta av nya beslag, trim, löpande rigg och trimlinor från One Design Center som gjorde fina färdiga skalade tampar.
- "Rufflucka" av kapellduk. Men också två nya av plywood istället för originalen i plexi som var rätt förstörda.
- Diverse påsar för stuvning i förpik, stick och sittbrunn.
- Matbord i ruff och sittbrunn.
- Plats för en Porta Potti under sittbrunnen istället för den stora draglådan.
- Ett elsystem i båten bestående av ett Litiumbatteri (80 Ah, 9 kg) under kojerna i förpiken, solpanel på akterluckan (39 Watt), solcellsregulator, landströmsanslutning med batteriladdare, sex små LED-lampetter, uttag för 230 V, 12 V och USB.
- Inhandla en kylbox.
- Akter stuvutrymme och främre framför lilla skottet målades då det inte gick att få tillräckligt fint med bara tvätt.
- Grabbräcken och rorkult målades.



Äntligen började vi sen närma oss den roliga biten med montering av alla beslag och trimutrustning. Då ytorna nu var i ett fint skick gällde det att verkligen fundera innan bormaskinen kom fram.



Totalt så har vi lagt ner nästan all fritid under nio månader och en massa tusenlappar. Nu har vi en H-båt som känns som ny och efter att vi glömt allt damm och lösningsmedelslukt är vi väldigt nöjda med resultatet.

Älvsjö juli 2021

Valter Saaristu och Anita Lapidus

Några avslutande bilder.







