

Då jag köpte min Karlskronaviggen 161 upptäckte jag att däckets endast hade ett enkelt plastskikt med plaststringers som förstärkning i fördäck och skarndäck. Detta visade sig alltför svagt, så man gick som i en hängmatta då man rörde sig på däck. Belastningen gjorde även att fönsterhålen i ruffsgargen vidgade sig då man rörde sig på däck, varvid det till slut uppstod vattenläckage runt fönsterlisterna. På senare K-viggar, samt alla A-viggar, använde man "sandwichkonstruktion" i däckets.

Efter att ha kontaktat folk med erfarenhet av



Akre tvärbalken, babords upplag

Förstärkning av fördäcket

Följande beskrivna utförande kan modifieras, men bygger på att de nya limmade träbalkarna blir primärbalkar, medan de gamla förstärkningarna blir sekundärbalkar.

Materialen i den akre tvärbalken (det.5) är i mahogny med dim. 22x145 mm som formas efter däckets och anslutningen till den befintliga slagvägaren i mahogny se (det.2). Den främre tvärbalken (det.8) kan utföras i 12mm mahognyplywood, som limmas till befintligt plywoodskott, samt ansluts till slagvägaren lika den akre tvärbalken.

De längsgående balkarna (det. 3 och 4) tillverkas i kvistfri furu (alt. gran) 45x45 mm med pålimmad 22x70mm fläns av samma material. I "balklivet" 45x45 mm sågas urtag för befintliga "stringers" (det. 6). Balklivet limmas mot undersida däck med stödkloss (det.5, 3 och 4) mot balk, samt infälls förut i plywoodbalk (det.8).

Pinnbultarna + muttrar och brickor för förtöjningspållaren på fördäck byts ut mot längre pinnbultar som gängas genom trångt borrarade hål i mittbalken i trä. Pållarens anliggningsyta mot

plastarbete, kom jag till slutsatsen att det inte skulle bli tillräckligt starkt att plasta in nya förstärkningar på ett redan härdat underlag. Resultatet skulle bara bli en svårkontrollerad limfog, vars styrka skulle bero på ytors rengöring och temperatur vid arbetstillfället och minst två veckor därefter. Vidare skulle resultatet bero på noggrannhet vid utförandet, samtidigt som man utsatte sig för lösningsmedlen genom att arbeta liggande på rygg i ett trångt utrymme. Jag valde därför i stället att arbeta i trä.



Översiktsbild

däck tätas med sikaflex. Underlagsbrickan av plast återanvänds (det.7).

Förstärkning av skarndäck midskepps

Skarndäckets och ruffsgargens förstärkning midskepps utförs lämpligen i 12mm mahognyplywood som limmas till däck och skrovsida. Plywoodkanten mot ruffen kläs med en mahognylist enl.(det.1).

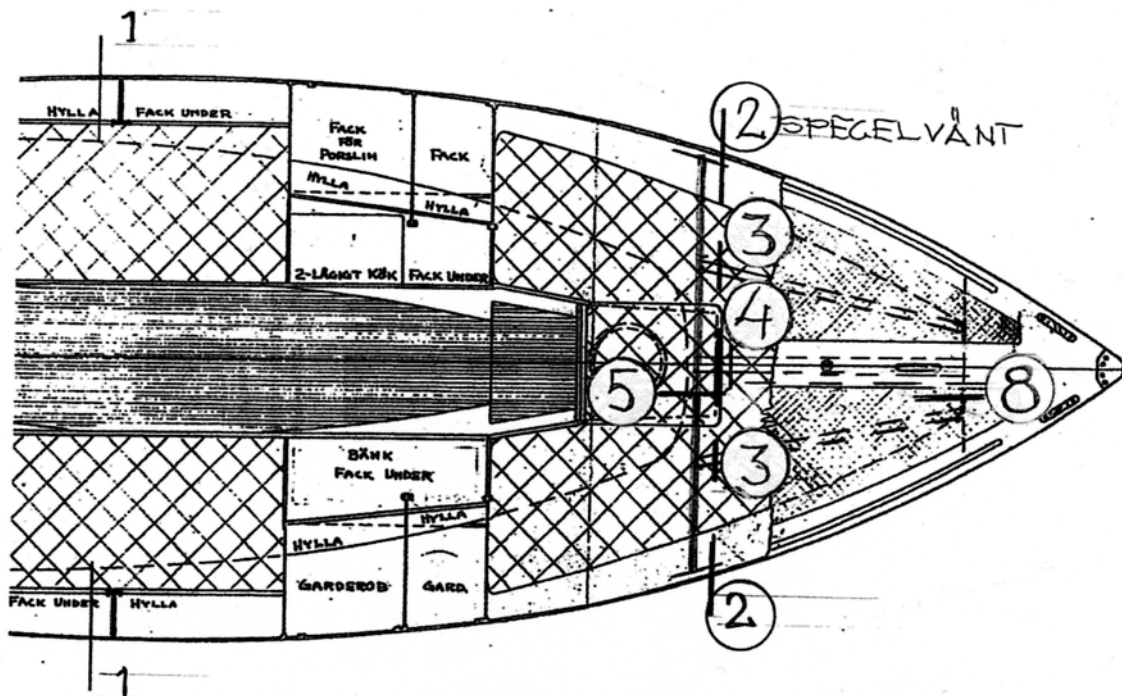
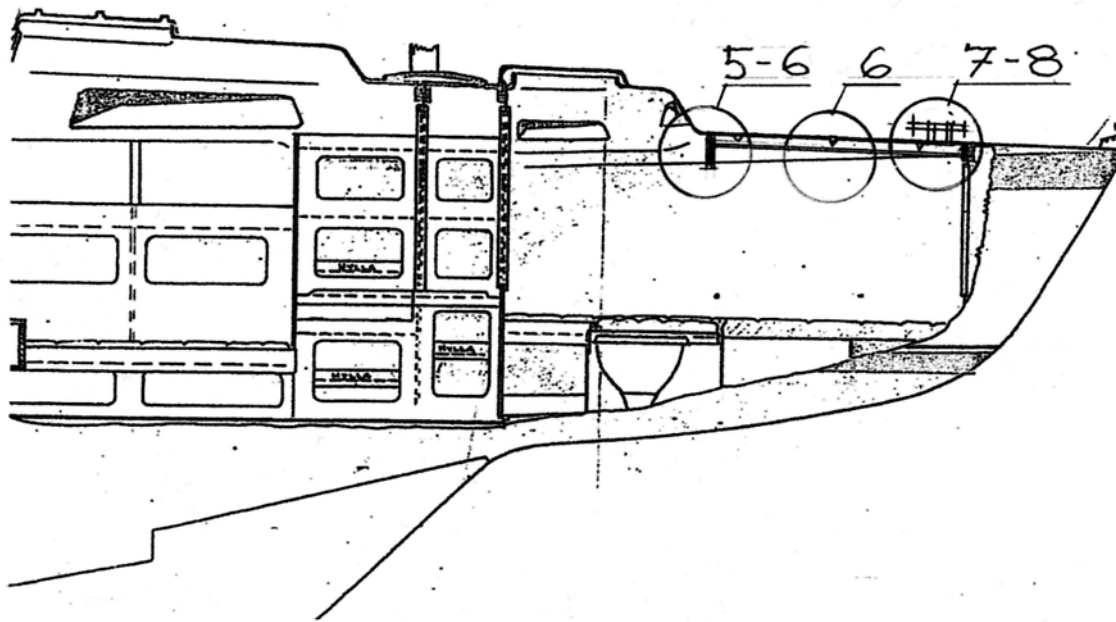
All limning trä mot trä eller trä mot plast utförs med TREMCO PL400, efter noggrann färgborttagning och rengöring.

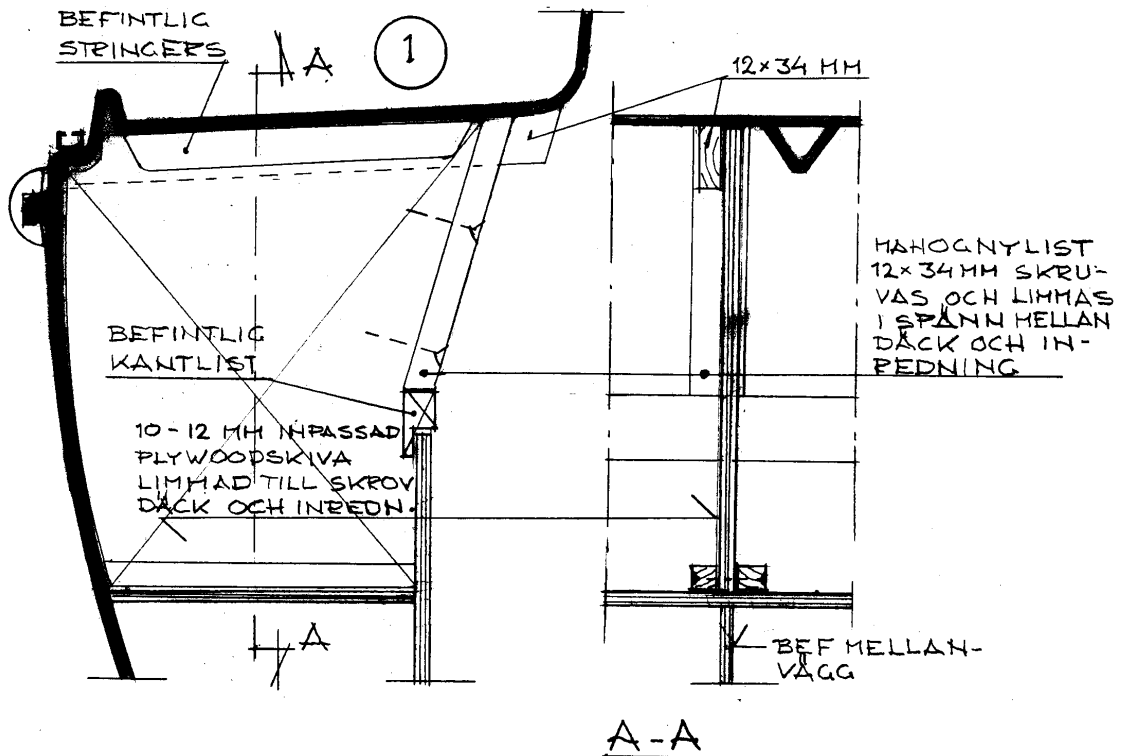
Detaljsnitten 1-8 kompletteras även med fotografier.

Då lägena på stringers och anslutande inredning inte är exakt lika i alla båtar, samt att man kanske vill använda allmänt konstruktionsvirke och blir tvungen att kapa bort kvistar och kådlåpor, har jag ej angett materialåtgång, utan mått får tas på plats. För att få bra anslutningar till skrov och däck bör man först göra mallar av papp.

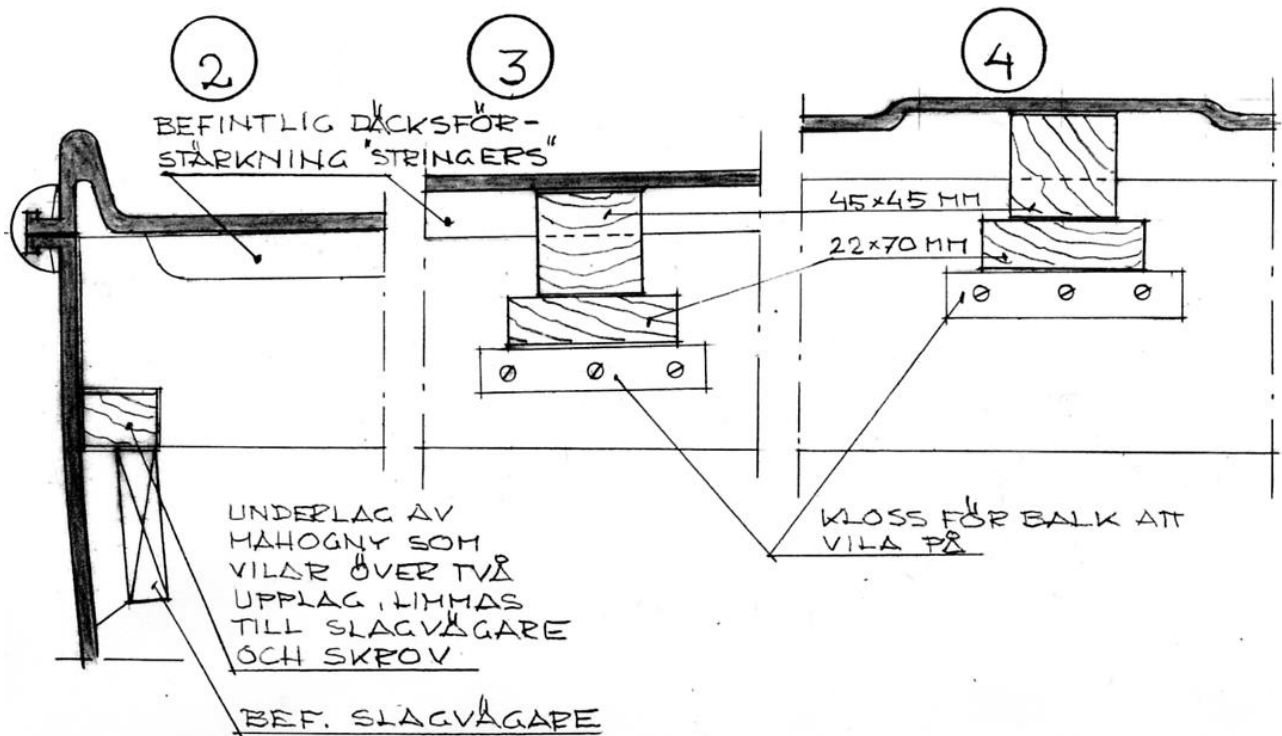
Ingvar Lindén/161

LÄGE FÖR DETALJSNITT

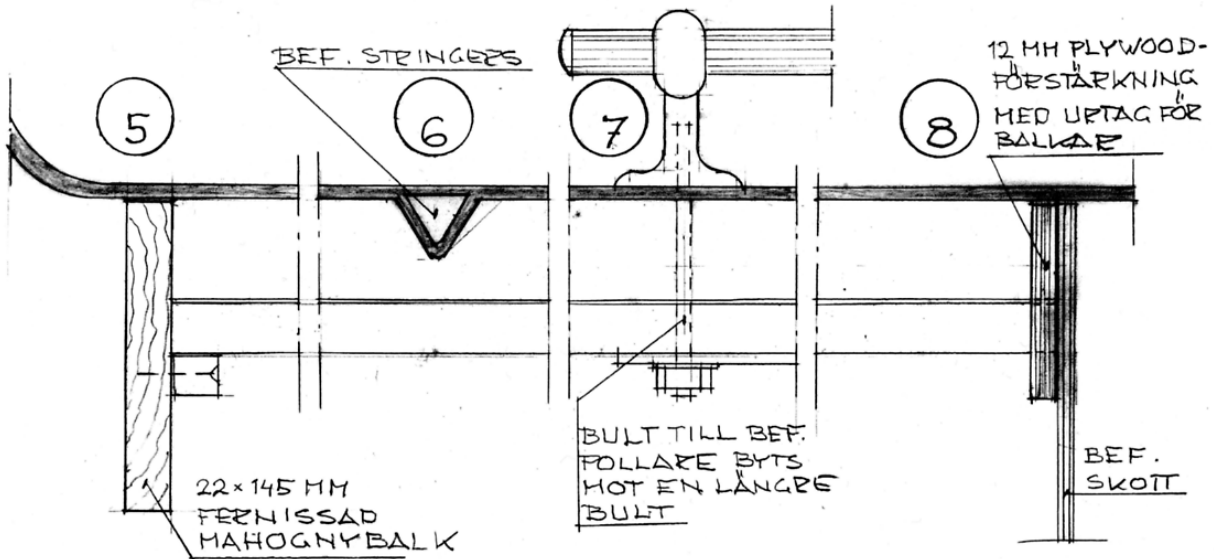




Detalj 1
 Skala ~1:3



Detalj 2-4
 Skala ~1:3



Detalj 5-8
Skala ~1:3



Vy av skarndäcksförstärkning vid position 1