

12352 Sofia ja pohjan kunnostus

Olin hakenut muutaman vuoden ajan sopivaa litiä ja 2002-kaudelle sellaisen löysin – kuidutettu mahonkiliti 12352 vuodelta 1973. Onneksi kukaan ei ehtinyt väliin viisastelemaan, että puu ja kuitu sopivat yhteen kuin rauta ja ruoste, ja lunastin koko paketin kaikkine hyvineen. Innokas ensiveneen omistaja, puuveneen omistaja – tuleeko tästä käyttökelpoista vai projekti? Ruusu se ei ollut, mutta kukka kuitenkin.

Tiesin, että veneellä on ajettu kisaa 80-luvulla ja että varustelu on melko hyvässä kunnossa. 90-luvulla veneen pohjaan oli levitetty kuitu ja päälle vedetty vielä myrkkymaali. ”Sininen ja valkoinen, ovat värit sen”, ja pohja muistutti kirjavuudessaan lähinnä maastoväriä.



Päätin, että ensimmäinen kausi menee lähinnä veneeseen tutustumiseen ja pakollisten kohteiden korjaamiseen. Jälkimmäisten luettelo oli lopulta melko lyhyt: muutamia köysiä, hieman lakkausta ja siistimistä. Matkaa kertyi kesän aikana ehkä noin 150 nm, keliä riitti laidasta laitaan ja perusluottamus syntyi: vene on melkoinen tonnikieju mutta ehkä sen takia myös vakaa ajettava – ja puulitit ovat tilavia, kun kaksoispohja puuttuu. Pohjan kuitu tuntuu myös jäykistävän rakennetta. Painon kuitenkin huomaa kevyellä kelillä ja TP:n tiistaiskoissa oli välillä reilusti aikaa miettiä pohjan kunnostamista.

Suunnitelma

Vene ympäri, hionta, maalaus, varusteet paikalleen ja veteen. Helppo nakkii. Tämän jälkeen alkoi aikaa vievä osuus: miten ja missä tehdä, mitä materiaaleja pitäisi käyttää, yksi- vai kaksikomponenttimaalia, työvaiheet ja välineet, jne. Käytin melko paljon aikaa taustatyöhön, surffaamiseen ja maaliliikkeiden haastattelemiseen, jopa kyllästymiseen asti. Suoraan soveltuvat ohjeet olivat kortilla, maalausoppaat laidasta laitaan puhuivat kaksikomponenttimaalien puolesta. Lopulta päädyin

kuitenkin Tikkurilan Unica-alkydimaaliin: ”Soveltuu metalli- ja puupintojen maalaukseen sisällä ja ulkona. Soveltuu myös useille muovipinnoille, esim. lasikuitu- ja muoviveneisiin (ei upporasitukseen). Käyttökohteet: ajoneuvot, veneet, koneet, kalusteet, työkalut, metallirakenteet, jne.” Ei upporasitukseen? Litiähän on pääsääntöisesti kuivilla. En lopulta löytänyt kaksikomponenttimaaleista muuta etua kuin nopeampi kuivuminen, yhdessä illassa olisi käytännössä pystynyt maalaamaan kaksi kerrosta Unican n. 16 tunnin kuivumisaikaan verrattuna.

Kuppi nurin

Onnekkaiden sattumien kautta pystyin tekemään maalaustyön sisätiloissa lämpimässä autotallissa, kiitoksia tallin omistajalle edelleen!

Siirsimme veneen tallin eteen katoksen alle ja nostimme ketjutaljalla ja hihnalla ylös ja aloimme kallistaa sitä. Hiljalleen ja varovasti kääntämällä ja hihnaa siirtämällä vene oli lopulta ylösalaisin. Se laskettiin erityisvalmisteiselle litilavetille (=lankut, joissa on pyörä alla), jolloin veneen alle jäi n. 20 cm tilaa. Pohja jäi sopivalle työskentelykorkeudelle, kun vene työnnettiin sisään talliin.

Ensimmäinen yllätys

Olin aikaisemmin koputellut pohjan sisäpuolelta kauttaaltaan läpi enkä ollut löytänyt pehmeitä tai irtonaisia kohtia. Nyt pääsin kuitenkin ensimmäistä kertaa kunnolla tarkastamaan pohjan kunnan ja ettei kuitu ole mistään kohtaa irti. Yllätys oli se, että pohja oli paremmassa kunnossa kuin kuvittelinkaan. Hiomaan vaan.

Toteutus

Myrkkymaalin hiominen ja pohjan tasoittaminen osoittautui hikiseksi, useamman illan urakaksi, jossa sai puurtaa hengityssuojainta säästämättä. Hioin pohjan hiomakoneella käyttäen 60-80 karkeuksista paperia, koska tarkoituksena oli saada myrkkymaali kokonaan pois pohjan epätasaisuuksista. Viimeiseen hiontaan käytin 180-numeroista paperia.

Suunnitelma muuttuu ja laajenee

Aluksi olin päättänyt, että rajaan työn tiukasti pohjan maalaamiseen, jotta vene pääsee vielä samana kesänä vesille eikä projekti laajene äärettömästi. Kuitenkin - muutoksia tulee, kun tarkemmin katsoo.

Kötilaatikon rako on melko ahdas, sillä kuitu on taitettu myös aukosta sisään. Samalla aukon epätasaisuudet ovat raadelleet kölin isoille naarmuille ja lapa oli kerännyt myös melkoisesti ruostetta pintaansa. Siis: kölipultti auki, lapanen irti ja maalattavaksi. Vesillelasku viivästyy tämän takia ehkä muutamalla tunnilla.



Maalaamaan

Maaliliike suositteli seuraavaa menettelyä: ensimmäinen kierros ohennettuna n. 20 %, jolloin se toimii primerinä, eli tartuntapohjana varsinaisille maalikerroksille. Levittämiseen käytin pientä lyhytkarvaista mohair-telaa. Ensiksi koemaalasin keskeltä pohjaa ja tuloksien rohkaisemana jatkoin koko pohjan ja kyljet kertaalleen. Priimajälkeä saa varmasti ruiskumaalauksella, mutta kyllä telallakin syntyy hyvää tulosta. Ensimmäinen kerros kannattaa painaa lujaa, jotta se tarttuu kunnolla kiinni. Lisäksi telan kannattaa olla verrattain kuiva, jotta valumia ei synny.

Maalia varasin 2 x 2,7 litraa perustuen tietoon, että riittäväksi luvattiin muovipinnalla 12-14 m² per litra. Laskin litin pohjan pinta-alaksi noin 18 m², jolloin yksi purkki riittäisi kahdesta kolmeen maalauskerroon. Neljättä maalikerrosta vetäessä ensimmäistä purkkia oli jäljellä vielä ainakin litra. Lopuilla maalasin vielä trailerin puukehikon. Toinen maalipurkki jäi lopulta avaamatta kokonaan.



Toinen yllätys

Primerikerroksen kuivuttua tarkastelin työn tulosta – ja hyvältä näytti, väri alkoi vaihtua valkoiseen. Seuraava huomio: hiushalkeamia pohjassa! Olivatko ne tulleet hiomisesta, olinko ohentanut jo liikaa? Jäljet kuitenkin johtivat bailereihin. Mitä tehdä? Oliko tässä nyt katastrofi käsillä, todiste puun ja lasikuidun yhteensopi-

vuudesta. Pillit pussiin, hartiat kasaan ja kotiin miettimään.

Baileri oli aikaisemminkin suljettu silikonilla vuotamisen pelossa. Nyt putsauksen jäljiltä näkyi selvästi, että kuitu oli hieman irti bailerin kohdalta. Ratkaisin tilanteen putsaamalla alueen mahdollisimman hyvin ja laittamalla Cascon tiivistemassaa sekä bailerin ympäristöön että hiushalkeamaan, jotta vettä pääsisi enää mahdollisimman vähän kuidun ja puun väliin. Vahinko kuitenkin lienee jo tapahtunut ja kuitu täytyisi tältä osin vielä viistää auki ja laminoida uusi kuitu tilalle sekä kiinnittää bailerit sekä puun että kuidun läpi rakenteen varmistamiseksi. Paras ratkaisu puuveneen kannalta olisi tietenkin kuidun poistaminen kokonaan ja pohjan mahonkivanerien kunnon tarkistaminen ja korjaaminen. Tässä vaiheessa tulevat kuitenkin mahonkivanerin hyvät ominaisuudet esiin: mahonki kestää kosteutta yllättävän hyvin lahoamatta, pitkäaikainen kostuminen korkeintaan liuottaa viilujen välissä olevan liiman, jolloin kerrokset irtoavat yksitellen, mutta puuta ei kovin helposti saa mätänemään. Kuitu sai vielä toistaiseksi jäädä paikoilleen.

Trailerin huoltoa

Samalla, kun tuore maali odottaa kuivamistaan, kannattaa tarkistaa myös trailerin kunto. Trailerin puukehikko makasi etu- ja takapästä metallilistan päällä, joka on kerännyt vettä metallin ja puun väliin, arvattavin seuraus. Paksu runkometalli kyllä kestää, mutta puu oli näiltä kohdin tullut tiensä päähän ja vaihdettiin uuteen. Samalla kannakelista poistettiin ja tilalle hitsattiin kevytrakenteisemmat kannakkeet, joihin veden ei pitäisi kertyä niin pahasti kuin aikaisemmin.

Veneen hyvää maalausjälkeä ei kannata tuhota likaisilla tai vikaisilla tukipuilla, joten vanhat nahkat saivat väistyä uuden karvamaton tilalta. Matto olikin helppo muotoilla ja asentaa paikalleen. Metrin pätkä 130 cm leveää mattoa riitti. Samalla trailerin puukehikko maalattiin ylijääneellä venemaalilla pariin kertaan.

Lokasuojien päälle piti kehittää ohjausraudat, koska trailerin rakenne on varsin matala ja vastaavasti pyörät ja lokasuojat sijaitsevat veneen laidan keskivaiheilla, eikä leveyttäkään ole liikaa, vain muutama sentti ylimääräistä molemmilla puolilla.

Pulkka pystyy ja köli kiinni

Neljä kerrosta maalia, paikoin enemmänkin, ja on aika hyväksyä tulos ja kääntää vene takaisin oikein päin. Sama siis käänteisessä järjestyksessä kuin aikaisemmin: vene ulos tallista, hihna alle, taljalla ylös ja trailerin uittaminen alle. Nyt tämä sujui jo rutiinilla, vaikka valmista työtä piti varoa enemmän kuin työtä aloitettaessa.

Kölin väri korjattiin ruosteisesta puhtaan valkoiseksi, maalauksessa käytettiin kovaa epoksimaalia. Kölilaatikon alle laitettiin vaneripala ja lapanen nostettiin paikallensa kölilaatikoon. Oikea paikka ja köliakselin reikä löytyi yllättävän helposti ilman suurempaa sovittelua. Kölilaatikosta kaavittiin vanhat tiivisteet pois ja tilalle laitettiin

Sikan tiivistemassaa. Lisätiivisteeksi prikkujen alle laitettiin kumitiivisteet.

Lakkaa (ja epoksia)

Sisäpohja kölilaatikon ympäriltä oli hieman kuluneen näköinen, vesi jää helposti seisomaan, jos sen annetaan jäädä. Bailerit sijaitsevat niin ylhäällä reunoilla, etteivät nekään auta veden poistamisessa. Lakka oli osin kulunut kokonaan pois ja yhdestä kohtaa löytyi kahden kämmenen kokoinen ”kupru”: ylimmäinen viilu on irronnut. Tämä kohta leikattiin mattoveitsellä pois, kuivatettiin lämmittimellä yön yli ja liimattiin epoksilla takaisin paikalleen. Ainakin tästä kohtaa pohja on vahvempi kuin aikaisemmin.

Sisäpohja ja kaaret lakattiin venelakalla pariin otteeseen, jotta seisova vesi olisi jatkossa helpompi kuivata pois.



Irtonainen viilu leikattu irti ja epoksiliima levitetty

Vantissa vekki

Maston tarkastuksessa huomasin, että vasemmasta ylävantista oli yksi säie poikki, aivan yläpäästä. Masto varmasti pysyy pystyssä lopuillakin säikeillä, mutta... onko riski uuden vantin arvoinen? Vanttikauppaan ei lopulta tullutkaan reissua, vaan asia ratkaistiin katkaisemalla vaijeri ja laittamalla uusi päätös tilalle; vanttiruuveissakin oli helposti säätövaraa neljän sentin lyhenemisen verran. Uuden päätöksen prässäämiseen käytettiin hydraulista 10tn tunkkia ja erikoisvalmisteista

kehikkoa, joka on suunniteltu varta vasten tätä tarkoitusta varten.



Viimeistelyä vaille valmis

Remonttisuunnitelmaan kuului fokan skuuttilukkojen kiinnityspisteiden uusiminen, koska ne heiluvivat edellisessä krysillä uhkaavasti, kun keulagasti piti lakanaa tiukoilla. TP:n puuvenetoimikunnan edustaja muotoili erinomaiset kiinnitykset mahongista, jotka saivat kolme kerrosta lakkaa päällensä. Skuuttikiskot kiinni ja menoksi.

Lopputulos?

Kalenteriaikaa ”vene ympäri, hionta, maalaus, varusteet paikalleen ja veteen” -projektiin kului hieman yli kuukausi, työtunteja ehkä noin 60-70. Pohjan kunnostaminen on sikäli epäkiitollinen tehtävä, että tulokset eivät juuri päälle päin näy, mutta veneeseen on tutustuttu läpikotaisin ja tekijän mieltä lämmittää ainakin se, että venevauhti on parantunut vähintään solmun kymmenyksen verran...

Ilkka Koenkytö

