

## **S/Y Rubyn pohjan ja peräsimen remppa 2008 keväällä**

Kesästä 2002, jolloin Ruby siirtyi Raisiosta Helsinkiin, oli mieltä askarruttanut pohjan vesitiiviys. Edellinen omistaja oli käyttänyt Bilteman antifoulingia, eikä oikein tiennyt millä maalilla kosteussulku oli tehty. Allekirjoittanut jatkoi Ohennetulla Biltemalla siihen asti kun sitä sai käyttää. Muutamia pieniä paikkauksia ja kölin pohjat tehtiin Hempelin epoksilla ja sitten normaalit myrkyt. Bilteman jälkeen myrky vaihtui Blakes Cruisingiin, josta on pääsääntöisesti hyviä kokemuksia.

Maalikerros pohjassa vaan alkoi kasvaa, ja vaikka miten ohensi, lopputulos muistutti parissa paikassa lähinnä tiilitasoitetta. Jotain piti asialle tehdä, ja ainoa vaihtoehtohan on poistaa kaikki maalit gelcoatiin asti. Urakan suuruus vaan hirvitti. Pari vuotta aloitus siirtyi omien muuttojen, työpaikan vaihtojen ym syiden vuoksi, mutta lopulta päätin ryhtyä tuumasta toimeen, vaikka menisi vesillelasku pitkäksi (kuten sitten tapahtuikin). Rubyllä oli myös toinen runkokatsastus minun omistuksessani, joten ajattelin tehdä homman kunnolla sitä varten.

Kunnon kaapimet ja kovametalliteriä pakissa suuntasin kohti telakkaa ja aloitin homman. Paikoitellen maali lähti ihan kohtuudella, mutta joissain kohdissa se istui kuin tauti. Huomasin myös melko pian, että Wanha Mies ei jaksa kovin montaa tuntia työskennellä ylöspäin. Toinen huomio oli, että haave suuremmasta veneestä on aika suhteellinen käsite – pohjarempaan olisi tehnyt mielellään hieman Viggenniä pienempäänkin veneeseen. Jos joskus vielä tulee tuo vanhan maalin totaalipoisto eteen, taidan turvautua märkähiekkapuhallukseen.

Myrky poiston jälkeen oli vuorossa vanhan primerin hionta – en tiedä mitä ainetta se punaruskea maali oli, mutta ei ainakaan epoksia. Hyvin oli kuitenkin toiminut, koska pohjassa ei ollut hionnan jälkeen moittimista. Osmoosin oireita ei ainakaan löytynyt.

Olin etukäteen päättänyt irrottaa peräsimen pohjan kunnostuksen yhteydessä, koska peräsimen ja skegin välin hiominen ja maalaaminen olisi ollut muuten melko hankalaa. Samallapa tulisi tarkistettua peräsimen kunto. Melkoinen urakka oli riittävän syvän kuopan kaivaminen peräsimen alle, kun telakka on täytetty nyrkinkokoisilla kivillä ja murskeella. Pinnan helan ja peräsinakselin sokka vaati myös pientä suostuttelua irrotukseen.

Olin lukenut joskus Viggensklubin kirjoituksista, että peräsimessä saattaa olla sisään päässeän veden ja jäätyneen jäljiltä halkeamia. Näinhän tietysti oli myös Rubyn peräsimessä. Etureuna oli haljennut ylhäältä n. 20 cm matkalta ja alareunassa oli myös pientä "pintavikaa". Maalipinnassa oli myös jotain ruskeaa, ikään kuin ruostejälkiä. Totesin, että ainoa keino tarkistaa sisäosien kunto on peräsimen halkaisu. Sen tein japaninsahalla – kivaa ja kevyttä puuhaa, mutta hieman hellävaraisempaa kuin 1 mm paksuisella laikalla.

Halkaisun jälkeen paljastui iloinen yllätys. Kuten korjauskuvissa näkyy, peräsinakseliin on hitsattu kaksi V-muotoista lenkkiä, jotka on laminoitu kiinni toiseen peräsimen puolikkaaseen. Valitettavasti purkuvaiheen kuvat katosivat mystisesti bittiavaruuteen. Ylimmäinen ja alin tuki olivat ruostuneet irtipoikki, toinen keskimmaisista puoliksi. Hämmästyttävää, mitä seisova kevytsuolattu merivesi ja 37 vuotta saavat aikaan haponkestävälle teräkselle suljetussa tilassa.

Tuttu metallipaja hitsasi uudet lenkit haponkestävästä 12 mm:n akselistä, joten saattaa olla, että ainakin 15 vuotta saa olla huoleton sen rungon osalta.

**Ensimmäinen kerros TVT:n Temacoatia vedetty pohjaan. Ostin 3 litraa harmaata ja 3 litraa kerman väristä, joita maalasin yhteensä 4 kerrosta mohairtelalla. Skegin liitos runkoon ja skegin takareuna laminoitiin epoksilla ja lasikuitukankaalla ennen maalausta. Samoin pohjassa oleva peräsimen keskilaakeri pohjustettiin epoksilla ja tiivistettiin polyuretaanimassalla.**



**Itse maalaaminen oli lopultakin ihan lastenleikkiä verratuna muihin pohjatöihin. Pari tuntia/kerros ja kuivumisaika. Kelit hieman hidastivat tekemistä, kun oli pientä sadekuuroa ajoittain.**



**Samalla tuli asennettua pitkään odottanut lokin anturi. Laminaatin paksuus pohjassa oli n 12 mm. reiän reunat maalattiin huolellisesti epoksilla.**

**Lisää maalikerroksia, ja pohja alkoi vähitellen olla sileä kuin pikkulapsen pylly. Melkoinen ero vanhoihin myrkkyperroksiin.**



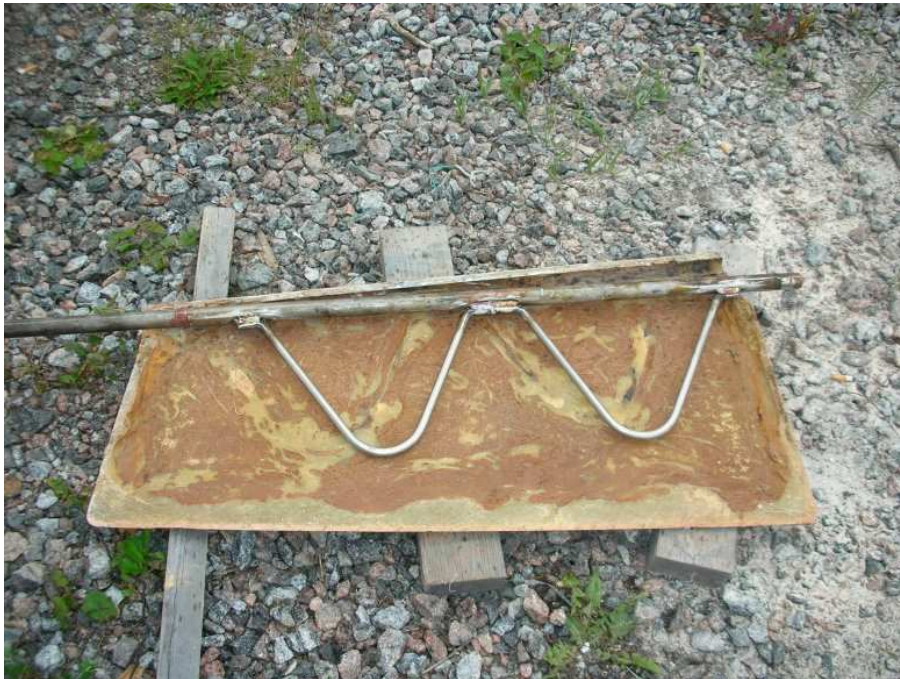
**Köli hiottiin ja harjattiin kirkkaalle metallille, kolot paikattiin epoksikitillä ja kölin ja rungon saumaan vedin n 50 mm leveän uretaanimassakaistan. Saumaan tein myös n. 5 mm uran jonka tiivistin massalla.**



**Peräsimen puolikkaat sivelin sisäpuolelta epoksihartsilla kuivauksen jälkeen. Siinä saa vesi etsiä tietään laminaattiin.**



**Korjattu akseli/runko laminoitiin lasikuitukankaalla ja epoksihartsilla kiinni toiseen puolikkaaseen. Alkuperäinen lasikuitumatto/polyesteriharts oli melko suurpiirteisesti laminoitu. Nyt peräsimen runko on kauttaaltaan suojattu epoksilla.**



**Kuvassa runko laminoituna kiinni puolikkaaseen. Valkoinen vaahto saumapinnassa on mikropalloilla paksunnettua epoksihartsia, jota käytin myös puoliskojeen laminaatissa olleiden ilmataskujen täyttämiseen. Seuraava vaihe oli puolikkaiden liittäminen yhteen ja hartsin kovettuminen puristuksessa.**



**Liimauksen jälkeen oli vuorossa saumapintojen hionta ja ympärilaminointi kankaalla + epoksihartsilla. Alkuperäinen toteutus oli pelkkä liimaus polyesterihartsilla. Ei ihme, että oli ajan saatossa haljennut.**



**Koska vesi oli ilmeisestikin päässyt sisään peräsimeen akselin ja lujitemuovin saumasta, päätin samalla tiivistää liitoksen uretaanmassalla. Pieni ura akselin ympärille ja sikaa riittävästi. Luulisi tuonkin kestäväen muutamia vuosia.**



**Alalaakeri (fiiberiä) oli vuosien saatossa kuluttanut alapäähän pienen uran – en tiedä onko peräsimen puolella ollut alun perin joku priikka vastakappaleena, mutta varmaa on, että jatkuva hankaus syö hartsia. Uuden prikan etsimiseen tarvittiin jokunen puhelinsoitto, mutta lopulta Etolasta löytyi oikean kokoinen teflonpinnoitettu. Sen liimasin kiinni peräsimeen uretaanmassalla. Toimii muuten huomattavasti alkuperäistä liukkaammin.**



**Skegi epoksikäsiteltyä ja ensimmäiseen kertaan myrkyllä maalattuna**



**Peräsin lopultakin paikallaan odottamassa viimeistä maalikerrosta**



Sitten normaalit kevätkunnostukset loppuun ja "uuden" perämoottorin vaatimat muutokset telineeseen. Rubyn mukana tuli 9,9 Hp 4-tahti Yamaha, joka kyllä työnsi venettä pintakaasulla reipasta runkonopeutta. Moottori vaan painoi turhan paljon pienen veneen perässä ja perä kynsi vähän turhan syvällä. Moottori olisi kaivannut hieman suurempaa huoltoa, joten päädyin ostamaan hieman kevyemmän Marinerin, josta saa myös 6 ampeerin latausvirran. Yamahasta sai periaatteessa saman sähkömäärän, mutta sitä ei voinut normaalisti käyttää edes puolella kaasulla, joten latausvirta taisi käytännössä olla huomattavasti pienempi



Melkoinen urakkahan tuo oli, mutta vanhaneiti taisi saada melkoisen määrän lisävuosia hieman kevyemmällä vuosihuollolla.

Nyt oltiinkin päästy mukavasti kesäkuun loppuun. Kokoontumispurjehdus Helsingholmenilla lähestyi uhkaavasti. Loma alkoi 7.7. ja yhteisnosturiajat olivat auttamatta menneet. Onneksi telakalla oli pari muutakin venettä hieman takapainotteisessa kevätkunnostuksessa, joten saatiin sitten 1.7 kaikki veteen. 3.7 oli satamassa peruskatsastus ja 5.7. suuntasin länteen



### **Ruby Elisaassa 6.7. Suuntana Helsingholmen**

**Peräsin lienee veneessä melko oleellinen kapine, joten tarkkailkaa sen kuntoa. Viime keväänä oli Vene-lehdessä melko hyvä juttu peräsimen kunnostuksesta. Itsekin pelkäsin, että laminaatti olisi vaurioitunut, jolloin olisin joutunut tekemään kokonaan uuden peräsimen. Silloin olisin tehnyt sen jostain umpisoluisesta vaahdosta muotoilemalla ja ympäri epoksilla laminoituna**

**Kesää 2009 odottaessa, Keijo, S/Y Rubyn kippari ja "laivakoira" Pippa**

