

Hvis dokumentet *SOFbyg – skin1* er fulgt, har vi nu en kajak beklædt med stof og imprægneret med epoxy, slebet og klar til forstærkningen med glasvæv/epoxy.

Først når glasvævet er lamineret på får kajakken sin styrke, stoffet i sig selv giver ikke så megen styrke da det stadig kan strækkes hvis man trykker hårdt på kajakken. Når kajakken er færdig har stoffet dog også sin styrke - glasvævet er hårdt og stærkt, men stof-vævet er til gengæld mere sejt, så hvis man forsøger at skære i kajakken er stoffets sejhed også med til at give en vis modstandsdygtighed for rivning af vævet.

Jeg har benyttet glasvæv tykkere end normalt til kajakbygning, nemlig 280g/m² – et lag af dette giver tilstrækkelig styrke til kajakken. Dette glasvæv er naturligt nok tykkere og grovere vævet end det mere brugte på 160g/m². Det betyder at der efterfølgende skal slibes lidt mere og fyldes flere filler-lag på før overfladen kan slibes glat. Til gengæld kan man nøjes med et lag væv.

Alternativt kunne jeg godt finde på at lave det næste gang med 2 lag 160g/m² væv. Så skal der til gengæld slibes en gang imellem de 2 lag, men til gengæld tror jeg der spares lidt slibning efter sidste lag, da der ikke skal så mange filler lag på, før kajakken kan slibes glat. Det er op til dig at vælge metoden, resultatet bliver lige godt, arbejdet er blot lidt forskelligt.

Resultatet vil i begge tilfælde være en færdig vævtykkelse på ca. 0,5mm, hvilket vil være tilpas og tilstrækkelig til at modstå langt det meste en havkajak kommer ud for. En SOF kajak kan tåle langt mere end man umiddelbart tror.

Toppen af kajakken beklædes kun med et lag 160g/m² væv, da det er tilstrækkeligt og kajakken ikke bliver udsat for det samme slid her. Der kan dog forstærkes med et ekstra lag omkring cockpit og bag ved dette, hvor man kravler op på kajakken efter en kæntring. Dækket af kajakken får dog primært sin styrke fra det listesystem man har lavet til dækket.

Det er tid til at lægge glasvæv på:



Et 5 meter langt stykke glasvæv lægges ud på bunden. Forskyd vævet så det ligger lidt på skrå, da det så folder endnu bedre om spidserne. Klip forsigtigt de overskydende spidser af vævet så der ikke hænger så meget ned. Al det overskydende afklippede væv gemmes, det kan bruges til småting og forstærkninger.

Vævet skal være af typen Tvill, som er vævemetoden, hvor hver anden tråd i vævningen springes over i hver retning. Vævet bliver løsere, men former sig også bedre over besværlige former. Dette er godt ved stævnene.

Vævet glattes forsigtigt ud så det følger kajakken godt. Pas på ikke at komme til at rive i vævet f.eks. med tør hud på fingrene eller negle.

Når vævet ligger godt er det klar til epoxy.



Jeg laminerer vævet ved at hælde epoxy ud over bunden i striber og så forsigtigt fordele det med en gummiskrabber eller noget meget tæt og hådt skumgummi som jeg har fra noget transportbeskyttelse. I starten må man næsten ikke røre vævet når man fordele epoxyen. Men hurtigt trænger epoxyen igennem vævet og klæber det til stoffet under. De to lag binder sig nu bedre til hinanden og glasvævet glider ikke rundt mere. Derfor skiftevis hældes der ny epoxy på og fodeles blødt og der hvor det er gennemvædet kan man nu fordele lidt hådere, så epoxyen trække helt ud. Som tidligere nævnt er det korrekte resultat når vævet er helt gennemvædet, men der ikke står alt for blanke pletter eller pytter af epoxy i vævet. Så "sejler" vævet op til overfladen og laminerer ikke så godt eller laver ligefrem små lommer med luft under. Efterhånden som vævet er godt klæbet til underlaget kan der benyttes lidt mere hårdhændet skraben for at sikre at glasvævet er helt gennemvædet og at der ikke er idestængt luft under vævet. Jeg arbejder fra midten af kajakken ud mod enderne og fra kølen ud mod knækspant. Siderne tages til sidst. Sørg for at arbejde vævet godt rundt om knækspant, da det er her der nemmest opstår nogle luftlommer. På siderne kræver det lidt øvelse at hælde epoxy ud og fordele det inden det hele løber ned ad siderne. Det læres hurtigt.



Næste dag kan kajakken vendes og alt glasvæv skæres af langs rælingen med en hobbykniv. Kanten slibes med sandpapir så den igen runder lidt og er klar til glasvæv på dækket.

(Her mangler jeg stadig at skære stofkanterne af i cockpit)



På dækket synes jeg det er lettere at lægge glasvævet på i stykker af 1 meters bredde (eller hvor bredt det anvendte glasvæv nu er)

Dette pga. at det nu er nødvendigt samtidigt at få bukket væv op udvendigt på cockpit og luger, så det lige får fat i kanten på disse. Dette kan godt være lidt besværligt. Men bliver det ikke helt perfekt kan det bagefter slibes og der kan males i kanten med fortykket epoxy med microballoner i. Det er let at efterslibe.

Men målet er at få en kant på ca. 1 cm bukket op på cockpitkanten samtidigt med at vævet lægges på dækket. Der hvor vævstykkerne når hinanden kan der også siden spartleds slibes, så overgnagene bliver usynlige.

Rundt om cockpit og bag cockpit lægger jeg dobbelt lag for at forstærke disse områder.



Her et nærbillede af vævet på dækket og hvor det skal efterfølges af næste stykke væv til højre for. Se ligeledes, at der kun påføres epoxy til lige ud over rælingkanten, Her skæres det efterfølgende og slibes næste dag.



Når der er limet glasvæv på både bund og dæk og kanterne er skåret af og rælingskanten slebet – er det tid for slibning af dette første lag epoxy. Der slibes igen først på de ikke understøttede flader og først til sidst på listerne, hvor sandpapiret tager mere fat. Der kan godt bruges korn 60 eller endda korn 40 til denne grovslibning. Det forsøges ved slibningen at vurdere, at der kun slibes epoxy og ikke glasvæv. Dette skal helst ikke bekadiges. Erfaringen viser dog at der kan slibes mere end man tror. Slib måske så det ser ud som om du har slebet i halvdelen af et område og at den anden halvdel (den dybeste del af vævstrukturen) stadig ikke er slebet ru. Dækket slibes tilsvarende ligesom kanterne rundt om cockpit og luger.

Der skal nu lægges 1. filler lag. Det er endnu et lag epoxy der kan rulles på med en fin rulle for at fylde vævet mere op med epoxy. Dette kan godt gøres på dækket først, kajakken vendes og bunden får også et lag (kajakken kan ligge på lugerne).



Når 1. filler lag er hærdet skal der slibes igen. Forsøg igen at vurdere hvornår du når ned og sliber i selve glasvævs-overfladen – så skal du stoppe.
Er du på dette stade endnu med en ikke helt glat overflade er du nødt til at skulle have endnu et filler lag med epoxy på.

Men efter dette skulle du også være i stand til at slibe overfladen helt glat. Der skal selvfølgelig i den sidste fase så benyttes finere sandpapir for ikke at få ridser i overfladen fra groft sandpapir.

Det var for øvrigt endnu en lille ulempe i forhold til traditionel stofbeklædning af SOF kajaker – der skal slibes lidt mere.

Kajakken mangler nu kun finish – det er jeg ikke god til – men den skal efterfølgende gerne have et par lag lak eller maling beregnet til både. Dette for at beskytte epoxyen, som normalt ikke er 100% UV beskyttet.



Jeg har givet den et par lag blank sort spraymaling fra dåse (ca. en dåse pr. lag a 42Kr) Denne maling er ikke særlig stærk, men godt vandtæt og nem at få en hurtig finish. Efterhånden som den bliver ridset og grim er det hurtigt at finslibe en gang og give den et spraylag igen, så er den som ny igen. Ridser der går helt ned i epoxyen er meget sjældnere og kommer kun ved hård brug.

Men som sagt finishen kan gøres på meget mere professionel måde, jeg har bare ikke rigtig lykkedes med nogen af dem. Så indtil videre nøjes jeg med denne nemme metode.

Jeg håber forklaringen på G-SOF metoden var tilstrækkelig, ellers er du velkommen til at sende yderligere spørgsmål til mig:

frede@rooster.dk