



EXPERT PÅ
BESIKTNING



Ronald Rybbe

- Auktoriserad Båtbesiktning 2R & Marinkontroll 2R.
- Signaturen 2R står för Ronald Rybbe. Civil / Marin utbildning.
- Värnpliklig sjöofficer. Maskinist grad motortorpedbåtar.
- Maskiningenjör inriktning förbränningsmotorer.
- Fartygsbefäl klass 8 och Maskinbefäl klass 8 Chalmers.
- Handhavande av snabba fartyg över 35 knop MCA.
- www.batbesiktning.se
- www.marinkontroll.se

Bottenbesiktning

Tycker du att man skall ta upp båten på land innan man köper den? En mycket vanlig fråga så här års när de flesta båtarna är sjösatta. Svaret på frågan är självklart ett rungande JA! Men inte alla köpare lyssnar. Många vill köpa båten så fort som möjligt och att ta upp båten mitt i sommaren kan i vissa fall vara lite omständigt.

Av Ronald Rybbe (text & foto)

-Kan du fixa upptagningen på något sätt. Är alltid följdfrågan.

Svaret är att jag varken har kranbil eller uppställningsplats.

-Uppställningsplats? Det tar väl bara någon timme eller så och sen kan du ju fortsätta med resten av besiktningen med båten i sjön”.

En del uppdragsgivare är både kreativa och hjälpsamma när det gäller idéer. Men saken är den att vitsen med att ta upp båten på land är inte bara att besiktiga rörliga komponenter under vattnet utan också att mäta fuktighetshalten i skrovets undervattensdel vilket är ett oerhört viktigt delmoment i besiktningen. Men för att kunna göra det måste båten stå på land och torka

För de minnesgoda och trogna läsarna beskrev vi i nummer 4-10 följderna och de verkande krafterna i glasfiberlaminatet vid grundstötning i området runt kölen och också hur man kan upptäcka svajkölar på segelbåtar.

Vitsen med att ta upp båten på land och mäta fuktigheten efter det att den har torkat något eller flera dygn får sin förklaring då man ändå trots detta hittar fuktiga partier i botten. Orsaken till att man hittar partiell eller fullständigt heltäckande bottenområden som är fuktiga är flera. Först av allt de jag tog upp i nummer 4 i år, men inte alla bara på segelbåtar. På motorbåtarna brukar det vara ett fuktigt område där första smällen tog i berget och sen ett område längre akterut där skrovet brakar ner på grynnan för andra gången.

-Jo visst har båten varit på grund. Erkänner säljaren.

-Men det var 1998 och man bytte båda drev och allt blev fixat och sen dess har det inte varit några problem.

Men det är inte hela sanningen för vid grundsmällen skadades botten så kraftigt att laminatet delaminerat och omgående börjar det rinna in vatten i laminatet.

-Nej, nej! Hon tog inte ens in vatten. Hävdar säljaren som inte hörde att jag sa ”in i laminatet”.

-Men man har ju plastat igen skadorna. Hävdar säljaren.

Det stämmer nog, men man har inte slipat bort allt skadat laminat. Utan bara plastat på några få lager ▶



Forbina 9000 i kranen för inspektion.



En otät skrovgenomföring har läckt in vatten i sandwichlaminatet.



Otåta drevsköldar som läcker in vatten i träförstärkningen långt upp över vattenlinjen.



En svenskbyggd 97 år gammal segelbåt med många lager giftfärg som bevara fukten vintertid. Se nästa bild.



På denna bild ser man vad som döljer sig under alla lager av färg, nämligen ca. 2000 blåsor per kvadratmeter, och som täcker hela båtens botten.

► med glasfibermattor och därför är fukten kvar. Därför är området fortfarande kraftigt försvagat och dessutom finns det vatten i laminatet som på sikt skapar osmos, läs böldpest, i området vilket försvagar laminatet ännu mer.

Vid två tillfällen under förra säsongen hittade jag fukt i den ena bottenhalvan på två stora Nimbusbåtar från tidigt 90-tal. Kanske hade de inte ens utsatts för några kraftiga grundskador utan bara lätta skrapår men som i deras fall skrapat hål i ytterlaminatet med förödande resultat. Orden ytterlaminatet och förödande kräver en förklaring. Nimbusbåtarna från den här tiden och även senare årsmodeller har alla sandwichlaminat även i bottenhalvorna. Med andra ord har det runnit in vatten i hela sandwichlaminatet från fören till akterspeglarna på den ena bottenhalvan. Det har även förekommit vid besiktningar att jag funnit danska segelbåtar med i det närmaste heltäckande sandwichskrov som ligger djupt i vattnet

med stäven därför att man slagit hål i ytterlaminatet vid strandkänning. Vatten har därför trängt in i sandwichlaminatet i stäven men stannat vid huvudskottet där laminatet är homogent. Därför ligger de tungt på stäven. Även blöta akterspeglar på drevbåtar är mycket vanligt.

Andra skäl till fukt i botten är att man aldrig målat på något vattenskyddande lager närmast gelcoatytan, tyvärr mycket vanligt. Eller att det ligger 5 till 10 lager med gammal giftfärg som håller kvar fukten över vintern år efter år. Det här leder garanterat till osmos, böldpest, med tiden.

Ytterligare ett skäl till fukt i botten är att man gjort fel vid appliceringen av den mycket dyra vattenskyddande epoxifärgen. Orsaken är att man slipat ner botten till gelcoatnivån på våren och för övrigt kanske också målat på för få lager. Med andra ord, man har målat in fukten. Vid en korrekt applicering slipar man bort giftfärgen ner till gelcoatnivån



Partiell fukt som ett resultat av obefintligt skydd mot vatteninträning under många år.



Den här båten har stått på land i 5 år men är ändå rejält blöt.



Båten är en 35 år gammalt USA-bygge med förmodad böldpest under alla lager giftfärg.

på hösten och låter båten torka över vintern gärna på ett blåsigt ställe och efter det målar man på minst 6 lager lösningsmedelsfri epoxifärg. Om man väljer lösningsmedelsbaserad epoxifärg så krävs det 10 till 12 lager.

Ni kan kanske föreställa er vissa säljares ilska över besiktningssmannen och hans fuktmätare vid sådana här tillfällen. Visst är det både obegripligt och oförtjänt personligt riktat. Men tyvärr förekommande, särskilt vid allvarliga eller kostsamma fel. Det har till och med hänt att säljaren ilsknat till så gravt över en förlorad affär att man försöker misskreditera besiktningssmannen samt ifrågasätta dennes kompetens inför olika instanser som Sjöfartsverket, Handelskammaren, Kryssarklubben olika tjtassidor med mera. Vilket kan vara lite påfrestande. Men denna negativa inställning gäller inte alls uppdragsgivaren som istället tackar sin lyckliga stjärna för att han var klok nog att låta besiktiga båtens botten på land. Men först efter det att den fått torka något dygn □