

Ett lyft kan visa mycket



I förra artikeln om bottenbesiktning och om vikten av att ta upp båten på land tog jag upp fukt i laminatet. Den här gången tar jag upp några andra komponenter som också befinner sig under vattenlinjen. Allt får inte plats i denna artikel, men några viktiga exempel på punkter att besiktiga innan man köper båten vill jag nämna.

Av Ronald Rybbe (text & foto)

Propellern är nog det första man tänker på när man undrar över hur köpeobjektet ser ut under vattnet. När det gäller motorbåtar händer det sällan att det är gravt skadade. Däremot är de ofta lätt skadade. Men det får de inte vara för det skapar vibrationer och extra slitage på transmissionen. När det gäller segelbåtar vill man naturligtvis inte upptäcka en fast propeller för det symboliserar inget annat än snålhet från ägaren. Ett byte är med andra ord högaktuellt. Varför då?

Utvecklingen av fällbara propellrar har gjort stora framsteg jämfört med de som tillverkades för 30 år sedan. Dels brukar dessa gamla fällbara propellrar tappa bladen förr eller senare, dels är de otroligt ineffektiva. Segelbåtspropellrar med fällbara blad är numera så effektiva att det i princip saknas argument för att ha en fast propeller. Visst, en ny modern fällbar propeller är fasligt dyr, men snarare förrän senare måste den gamla propellern bytas ut och därför gör besiktningsmannen en anmärkning.

Aquamaticdrev och segelbåtsdrev är självklart också mycket intressanta besiktningsobjekt. En lätt avtappning av oljan från botten-



EXPERT PÅ BESIKTNING
Ronald Rybbe

- Auktoriserad Båtbesiktning 2R & Marinkontroll 2R.
- Signaturen 2R står för Ronald Rybbe. Civil / Marin utbildning.
- Värnpliktig 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 del 2

► pluggen har räddat många av mina uppdragsgivare från ett med tiden kommande drevhaveri på grund av vatten i oljan. I mitten av mars i år vred jag runt en propeller på ett segeldrev och det lät exakt som när farmor malde kaffe på sin tid. Eftersom det inte var tvärstopp utan gick att rotera var det också uppenbarligen något som krossades där inne i växelluset. Det visade sig vara is. Båten hade lyfts med ett sling som fastnat i propellern och knäckt propelleraxeln. Reparationskostnad på 35.000 kronor, plus eventuellt ny propeller.



En modern, fällbar propeller är värd sina pengar.



Två stycken ocentrerade propelleraxlar på en 3-miljoners motorbåt från -05.



En roderskädda monterad med löjligt små 6 mm självängad skruv.



Läckande fönsterventiler är vanligt på en del båtar.

Andra komponenter är propelleraxel, cutleslager och stödlager samt stödlagerbocken. Förslitningsgraderna är vanligtvis inte så höga men däremot kan man hitta grundskador på skäddan eller "hemtillverkade" skäddor i något underdimensionerat plattstål som inte alls håller måttet. Även tvärgående sprickor kan man upptäcka i skäddor av plast. Dessa kan vara mycket svåra att upptäcka. Nedre och övre hjärtstockslagringarna är ofta slitna och ibland så hårt slitna att även hjärtstocken själv är ner-sliten på lagringsstället därför att man från början valt ett för hårt, eller lika hårt, material i lagringen som i hjärtstocken.

Ibland förekommer aktermonterade roder med utanpåliggande hjärtstock som är dold bakom en plastkåpa eller under badbryggan. Här förekommer utvändigt monterade lagringar, styrarmar och styrleder som inte går att kontrollera med mindre än att båten tas upp på land. Läckande hydraulcylindrar till trimplanen upptäcks också bara på land och till sist har vi ocentrerade propelleraxlar som vittnar om att något i kraftöverföringen från backslag till stödlagerbock inte är rakt.

När det gäller roder tillverkade i plast är dessa som regel blöta invändigt. Orsaken är temperaturmässigt olika utvidningskoefficient vid plus- och minusgrader mellan den rostfria hjärtstocken och glasfiberarmerade plasten, vilket leder till släppningar dem emellan och vattnet rinner in. Lösningen heter borra hål i underkanten på rodret



Isvatten istället för drevolja, reparationskostnad 35.000 kronor.

så vattnet rinner ut på hösten, annars blir det frostsprängning inne i rodret under vintern och även släppningar för de invändiga flyna.

Skrovgenomföringar är ett kapitel för sig. Det finns skrovgenomföringar som är fullt intakta efter 50 år och kanske skulle de hålla i 50 år till. Men det finns också de som oxiderat sönder på mindre än

10 år. Hur skyddar man sig från dylika händelser? Ja, för de flesta oinvidiga är det nog otänkbart att genomföringar oxiderar sönder på en båt som är yngre än 10 år. Försäkringsbolagen har som regel hårda krav i sina villkor att man kontinuerligt underhåller och reparerar. Men hur kontrollerar man? Och de är lagom luddiga när det

gäller antalet år innan de anser att samtliga genomföringar borde vara bytta. En del anger ingen tid, andra nämner 20 eller 25 år.

Ett gott exempel på just det som kan hända med bordsgenomföringar var en kombinerad farfar och morfar som var ute på en badutflykt i skärgården med båten full av barnbarn.

Under hemfärden hade han inför passerandet genom ett sund slagit av på farten och under några minuter i låg fart kört in i sundet. Väl där kommer två av barnbarnen springande upp inifrån ruffen och skriker "morfar, morfar det är fullt med vatten i ruffen!" Efter en mycket snabb visit i ruffen blev det full gas upp på land. Båten sjönk på en sommarstugetomt



Yttre styrutrustning med en sedan mycket länge fast-rostad kulbult.



Kulbulten har rostast fast, istället fungerar själva bulten som rörlig led med stort glapp som följd.



De vita områdena är framskrapade sprickor i skäddan av glasfiber.



Närbild på en av sprickorna, och omöjliga att upptäcka utan insikt i problemet.

och barnen och båten räddades av det korta avståndet till land. Det visade sig att skrovgenomföringen hade gått av, och avstängningskranen hängde och dinglade i sin slang från pentrypumpen.

Till sist vill jag nämna problemet med läckande skrovventiler (läs fönster i skrovsidan ovanför vatten-

linjen). Dessa behöver inte alls läcka in i båten utan bara genom det yttre plastlagret och in i sandwichlaminatet. Detta går inte heller att besiktiga när båten ligger i sjön. Stående utanför båten mäter man fukthalten i sandwichlaminatet på skrovsidan i området omedelbart under och nedanför ventilen emedan vatten ju rinner nedåt. Som mest har jag

hittat sju läckande skrovventiler av åtta förekommande på en och samma båt. Mäter man sen i området längst ner där sandwichlaminatet slutar vid slaget mot botten så finner man det läckande vatten som samlats där genom åren.

Jo då, det är nog bra om man kan ta upp båten på land. Eller vad tror du? □