



BESIKTNING

AV RONALD RYBBE

Surt i stäven sa räven

Vanligaste byggfusket ger blöta nosar.

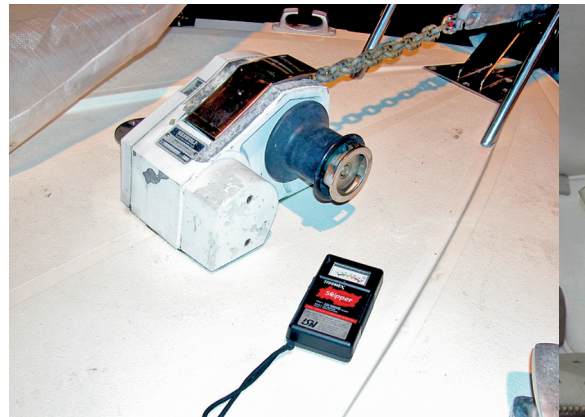
Jag har genom åren kunnat konstatera att åtskilliga amerikanska »solskensbåtar«, läs daycruisers, med stävstuv är blöta om nosen. Länges hade jag uppfattningen att det enbart rörde sig om de amerikanska båtarna, men numera får man se upp även med de sydeuropeiska och de nordiska familjebåtarna. Det finns flera orsaker till fukten, men det huvudsakliga problemet med fukt i förliga däck, i stuvet och i det förliga skottet mellan stävstuvet och förpiken/salongen, är att det är krångligt och dyrbart för båtbyggarna att bygga på ett korrekt sätt. Med andra ord, man fuskar! Och det rejält.

Byggproblemet grundar sig på att man mycket gärna plastar, läs »remsar«, fast skottet på två sidor mot bordläggningen när däckat ännu inte är monterat för att det är mycket tidsödande att göra det snyggt och vattentätt med däckat på. Inte heller lägger man på ett antal mattor på hela plywoodskottet på båda sidorna, utan remsar bara fast skivan i kanterna. Resten av plywoodytan målar man med toppcoat! Det här innebär att på de flesta båtar blir den övre delen av det triangelformade skottet inte fastplastat mot däckat över huvud taget. En del båtbyggare försöker täta med olika former av fyllande material, men det blir aldrig bra. Efter en tid lossnar kakan från däck och vattnet ryker in i förpiken. Bland det värsta jag sett är en båtmodell där man helt framt låter den invändiga garneringsmattan som

är klistrad i rufftaget i salongen/förpiken sticka ut mellan skottets övre kant och däckat som någon sorts packning. Det absolut fräckaste är ändå när båtbyggaren låter skottet sluta gott och väl 50 millimeter från däckat. För att »lösa problemet« låter man garneringsskivan på insidan av skottet i salongen/förpiken med den påklistrade garneringsmattan fylla ut utrymmet uppåt mot däckat. Med andra ord, när du tittar in i förstuvet akterut upp mot däck så ser du baksidan på garneringsskivan. Klämmer man på mattorna som hänger över kanten i stuvutrymmet rinner vattnet som från en kramad disktrasa.

Självklart kan man mycket enkelt plastat fast skottets övre del mot däckat inifrån förpiken, men det har en del båtfabrikanter tydligen inte tid med. Resultatet blir efter ett antal år förödande. Ofta är också dräneringen igentäppt av lera och sjögräs, och därtill är som regel ventilationen obefintlig och därför ruttnar som oftast plywoodbiten med början nedifrån. Det som sen händer är att även den inre garneringsmattan som sitter klistrad på en tunn plywood blir blöt, missfärgad och möglig, och till slut börjar även den ruttna. De allra flesta båtägare känner inte till problemet. De städar inte ur det förliga däcksstuvet så ofta och de ser heller inte vad som händer bakom kärleksspegeln. Inte heller att det rinner vatten under stuvutrymmet under förpikskojerna, därför att det oftast finns en fast plan botten i stuvet

»Det är krångligt och dyrbart för båtbyggarna att bygga på ett korrekt sätt. Med andra ord, man fuskar! Och det rejält.«



BÅTEN SAKNAR FÖRLIGT STUV. Fuktmätaren piper och blinkar. Fästbultarna till ankarspelet har korsat sandwichlaminatet. Nu tränger fukten in.

BÅTEN HAR EN RUND eftermonterad förlig stuvlucka. Slarvigt gjort blir fuktproblemet detsamma.



som döljer rännen. När väl vattnet kommer fram och samlas under durkarna i förpiken, innan det rinner vidare akterut, undrar ägaren varifrån det bruna vattnet kommer. Och kanske tycker han också att det luktar unket. Förklaringen är helt enkelt att när plywooden ruttnar färgar det vattnet brunt.

En del USA-båtar säljs också utan stävstuv. Men om kunden önskar ett ankarspel inmonterat eller monterat på däck finns alltid ett förligt skott, antingen i form av ett främre skott i förpiken eller ett främre skott i det inre stuvet i förpiken. Så skapar man ett stävstuv med hjälp av en öppningsbar lucka som båtsäljaren monterar dit för att kunna montera ankarspelet. Oavsett om spelet monteras invändigt i stävstuvet eller utvändigt på däck måste de göra hål dels för bultarna, dels för en lucka. Det innebär att de alltid sågar sig igenom

Foto Ronald Rybbe



CHAMPAGNE OCH JORDGUBBAR i glaset må ge ägaren dimmig syn, men bakom skottet och det klara spegelglaset är det om möjligt ännu fuktigare.

EN KAMERA MED RÖRLIG DISPLAY inne i ett förligt stuv avslöjar ett annat fusk. Man ser tydligt garneringsskivans plywoodbaksida och hur garneringsmattorna hänger in i stuvutrymmet.



SAMMA BÅT SOM PÅ bilden längst ner till vänster men med den runda luckan bortskruvad. Man kan se det öppna sågsnittet och en påbörjad förruttelse.



sandwichlaminatet. Inget problem i sig om de förseglade sågsnitt och borrhål mot inkommande fukt. Men det gör de inte. De nöjer sig med att tätas i anligget mot däck. Det räcker inte. Och inte nog med det. De tar inte bort sandwichmaterialet i däck och förstärker på undersidan där bultarna för ankarspelet ska sitta; de klämmer i stället ihop sandwichmaterialet när de drar mutternarna. Resultatet blir en katastrof. Fukten sprider sig genom större delen av fördäcket ända fram till förpiksluckan. Ibland ända bak till vindrutan och efter ett antal år har sandwichmaterialet ruttat och däckets börjar svikta och även tappa isoleringseffekt. Är laminatet i någon form av cellplast så fryser det i stället isär, vilket man upptäcker på vårkanten i form av ett tydligt knastrande när man går på däck. I båda fallen får man självklart en försvagning av styrkan

i däck som får båtskrovet att vrida sig i grov sjö.

Ett fuktskadat däck upptäcks bäst tidigt på våren i solsken. När solen smälter rimfrost kan du vara säker på att det är fukt i sandwichlaminatet där rimfrost ligger kvar. Man kan till och med se det invändigt i rufftaget. Anledningen är att de blöta partierna är frusna och lagrar kylan mycket bättre än de torra partierna. Att tätas läckorna går ju, men tyvärr är det inte mycket att göra åt ett fuktskadat däck. Det går inte att torka ur fukten mer än mycket begränsat. Men lite kan man göra för att må psykiskt bättre. Skruva ner innertaket. Mät upp med fuktmätare och markera fuktiga områden. Borra nio 15 millimeter grova hål per kvadratdecimeter i det inre plastskiktet och låt torka ut över vintern med hög värme. På våren tätar man hålen med epoxiplast. Det finns båtägare som

lämnar öppet även under sommaren då solvärmens hjälper till att driva ut fukten. Men först måste läckorna tätas. Då man markerat de fuktiga områdena kan man på goda grunder få klart för sig varifrån läckan kommer och kan skruva bort beslag eller dylikt och tätas om.

Ett annat stort problem är läckande knapar, halkipar och pulptfästen, men de sitter aldrig monterade i sandwichlaminatet, som väl är, vilket gör att man slipper det problemet. Mitt tips blir att du stoppar huvudet rejält långt ner i stävsstuv och att du med hjälp av en stark lampa kontrollerar hur din båt är uppbyggd. Upptäcker du något galet så åtgärda snarast. Det blir bara värre och dyrare ju längre du väntar.

Ronald Rybbe är auktoriserad besiktningsman BBR och frilansskribent. Du når honom på: ronald.rybbe@marinkontroll.se