



En vanlig dag på besiktningen



**NOTERA HUR
AVBÄRARLISTEN
är kraftigt inklämd.**

Ett försäkringsbolag vill ha min hjälp att besiktiga skador på en amerikansk 25 fots daycruiser från år 2000. Skadorna har enligt uppgift uppstått vid tillfället då båten vinterförvarades på ett varv. På plats vid besiktningstillfället var ägaren, hans advokat, en besiktningsskollega, samt undertecknad och min uppdragsgivare. Skadorna har enligt ägaren uppkommit i samband med uppdragning hösten 2005 eller vid sjösättning 2006. Efter utförd skadeinspektion kunde följande konstateras: Ägaren har rätt. Båten uppvisar klämskador på relingslisten på fyra olika ställen där vanligtvis lyftbanden från lyftoket placeras för att båten ska väga jämt vid lyftet.

Skadorna efter lyftbanden är utan tvekan en följd av att båten har lyfts med lyftband från ok. Med hänsyn till båtens ålder kan den vara lyft minst 15 gånger ur och i sjön. Att från varvets sida undvika kontakt mellan lyftband och relingslist låter sig inte göras. Vinkeln från slaget och upp till relingslisten innebär att varven i så fall måste ha korta band och en bredd på oken som vida överstiger båtens breddmått.

Kontakten med avbärrarlisten är viktig och önskvärd. Båten blir instabil i längdled om banden inte trycker mot relingslisten. Av säkerhetsskäl är man inte benägen att bredda oken mer än nödvändigt för att få stabilitet under lyftet. Man kan faktiskt förvänta sig att båten ska hålla för ett normalt bandlyft.

Min erfarenhet av de flesta förekommande amerikanska båtar kring 25 fot – jag syftar här på båtar som mer eller mindre är avpassade endast för vattenskidåkning och dagsturer med eventuell övernattnings – är att de är konstruerade och framförallt byggda på ett mycket kostnadseffektivt sätt för att locka oinvigda båtköpare. Priset framställs alltid som särskilt attraktivt trots begränsad nyttjandegrad. Hela konceptet byggs på trailerbarhet eller uppställning i ett höglager på en marina. Det innebär i praktiken att båtarna anpassas och förses med en rad olika attribut för att skapa köpsignaler. I annonser och båtkataloger betonar man helt andra försäljningsattribut än vad som vanligtvis råder för en båt: backspeglar, rostfria

däcksbeslag (vilken båt har inte det), infällbara badstegar både i för och akter, inbyggda blinkers- och bromsljus för trailerkörning, där själva trailern är en viktig ingående komponent i paketet, cockpitbelysning, spotlights, elektrisk motorhuv, biminitop (läs solsken), Momo träratt, fyra högtalare och faktiskt gör man också reklam för att det även ingår navigationsljus. Visst är de fantastiska dessa solskensbåtar.

Det hela kan framstå som något ironiskt presenterat av undertecknad men förklarar många av de skador som jag ofta finner på den här båttypen. De är mycket enkelt konstruerade och lika enkelt producerade och har uppenbara inbyggda svagheter i den bärande strukturen. De är för det första gjorda för en helt annan marknad än vår nordiska. Där trailer man hem båten mellan varje åktur eller lyfter den på en marina med längsgående gafflar och parkerar båten i ett högställ. Därför blir det skador på relingslist och glasfiberstruktur när man som här hemma lyfter båtarna med hjälp av fyra lyftband – trots att dessa kanske är 80

millimeter breda.

Till sist vill jag kommentera och bemöta några andra anmärkningar som ägaren menade hade att göra med vinterförvaringen.

Kylmodulen är inte alls lös. Den är tämligen fast förankrad i basinredet. Däremot är kylskåpet felaktigt installerat från båtfabriken med ett av skruvförbanden hängande i luften.

Sprickor i tanken är inte sprickor i tanktaket utan i en täckande durk ovan tanken.

Sprickor vid röranslutningar i tanken är sprickor i löst sittande gelcoatmaterial.

Bränslelukt förekom inte vid besiktningstillfället. En eventuell sprucken tank torde därför inte föreligga.

Rutramen på styrbords sida är inte klämd av lyftbanden. Deras placering ligger mycket längre fram vid den bakre ruffventilen där relingslisten är intryckt. Skador på rutor och ventiler är inte förorsakade av lyftbanden. De kosmetiska fel som uppenbart föreligger är bristande byggkvalitet. Däremot är hela vindrutan flera centimeter snett och felaktigt monterad åt babord. Mindre inredningsdetaljer som lossnat är i paritet med båtens kvalitet och är ett tämligen vanligt problem. Skadan på däcket är minimal och av kosmetisk karaktär. Huruvida den orsakats av varvet kan inte undertecknad avgöra. Skadad klädsel på förarstol orsakad av ovarsamhet på varvet kan jag inte kommentera av sakskaäl.

Dessa och övriga anmärkningar på båten som jag fann vid besiktningstillfället, som till exempel fuktskador i akterspegel, babords bottenstock med mera, är av sådan art att man mycket starkt kan ifrågasätta byggkvaliteten på båten.

Svaret på mitt uppdrag är att jag inte finner att ägaren kan hävda att skadorna uppstått vid ett enda tillfälle under vinter 2005–2006 då båten vinterförvarades. Övriga förekommande anmärkningar måste betraktas som en följd av byggkvaliteten. ■

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



NOTERA ATT KYLSKÅPET håller på att ramla ut.