

Nytt Däck för Sir Francis

De flesta ägare till 70-talsbåtar med teakdäck är nog medvetna om att det inte är en fråga om, utan när det blir dags för en renovering eller omläggning. Förr eller senare blir det alltid läckage och vatteninträngning, via skruvhålen ner i det underliggande sandwichlaminatet, och så småningom in i båten.

Ett antal faktorer avgör både däckets livslängd, och de uppkommande problemens allvar, när den tar slut. Dessa faktorer är bland annat underarbetet innan teakdäcket lades, val av distansmaterialet i sandwichen (Divinycell, Bonocell Balsa), och tekniken när teaken läggs. Teakens kvalitet, sågning och val av tätningsmaterial är avgörande för hållbarheten. Den mest avgörande faktorn för teakdäckets livslängd är dock oftast ägarens omsorg. Paradoxalt nog så minskar i regel däckets livslängd proportionellt med ägarens ambition att alltid få det att se ut som nytt. Flitigt och frekvent skrubbande med inte helt mjuka borstar, periodisk slipning för att få tillbaka ny-teak-känslan, och regelbunden behandling med olika teak-undermedel är varje teakdäcks värsta fiender.

Jag berättar här om mina plågor, mödor och insatser från det att ett läckage upptäcktes, till det lyckliga slutet med ny sandwich- och glasfiberdäck och ovanpå nylagt teakdäck, monterat av en mästare av det gamla slaget enligt förra seklets skeppsbyggartraditioner.

Min oro hade funnits där under en längre tid. Det handlade om teakdäcket på Sir Francis, en Rasmus med nummer 631, tillverkad på Hallberg Rassy varvet år 1978, och huruvida vatten kunde ha funnit sin väg igenom teaken och in i den underliggande sandwichen.



Ändå hade det varit relativt enkelt att förtränga farhågorna, särskilt med tanke på vad en åtgärd skulle kosta i tid, möda och pengar.

Sanningen uppenbarade sig en vacker vårdag 2004 när vi just skulle ut på årets första tur. När jag slog på radion som är monterat under skarndäcket på navigationsplatsen, så hände ingenting. Jag monterade bort radion, och ur den rann minst en deciliter vatten. Enda sättet för vattnet att ta sig in i radion var via skruvarna som den var monterat i, och som gick igenom det nedre glasfiberskiktet i däckets sandwichkonstruktion.

Det hade funnits andra tecken på att allt inte var som det skulle: lite knarr vid belastning på några ställen på fördäck, ojämn torkning efter regn – vissa ställen tog lång tid på sig att bli torra, detta trots att däcket hade helrenoverats på Lidköpings Båtsnickeri under vintern 2000/01.

Nu visste jag att det fanns fukt i laminatet, och vi beslöt att däcket skulle bytas följande vinter.

Efter mycket letande och många telefonsamtal kom jag i kontakt med Anders Högberg, Högbergs Båtbyggeri i Dalarö. Tillsammans med min hustru gjorde vi ett studiebesök i Dalarö, pratade med Anders, och tittade på hans pågående projekt, som råkade vara byte av teakdäcket på en Olle Enderlein 32. Genast fick vi förtroende för Anders som person och



yrkesman, och inte minst blev vi imponerade av det pågående arbetet på OE32an.

Några veckor senare och efter noggrann besiktning och mätning av det befintliga däcket, fick vi en offert. Trots att priset var högre än på en del andra ställen, fick förtroendet och magkänslan avgöra – vi lade beställning för ett nytt teakdäck för Sir Francis, arbetet skulle genomföras under vintern 2004/05.

Efter den regnrika sommaren, där varje regnskur bidrog till att ytterligare öka den oron som redan fanns angående fukt i laminatet, lämnade vi båten på Högbergs Båtbyggeri i slutet av september.



Upptagning och transporten in i verkstaden sköttes av

Högbergs Båtbyggeri (Anders), som fick utöka sitt skjul med ett burspråk för att hela Sir Francis skulle rymmas.

Under ett par helger demonterades alla beslag, och den gamla teaken avlägsnades. Nu började det bli klart för oss att skadan var betydligt värre än vi hade förväntat oss. Det visade sig det fanns i princip inte fanns något tätningsmaterial alls under teaken (fy Hallberg Rassy!), och vattnet hade haft lätt att hitta sin väg in i distansmaterialet.



Fuktmätare och avfuktare anskaffades och ett antal hål borrades uppifrån och nerifrån, fortfarande i hopp om att det skulle gå att torka ut däckets.

Efter några veckors tid utan att fuktnivån minskade, sågade jag upp ett lite större hål och upptäckte då att det inte handlade om lite fukt, utan om mängder av vatten som hade runnit ner igenom den gamla teakens fästskruvar. Det visade sig också att Hallberg Rassy hade använt polyvinylskum (Vinycell) i stället för Divinycell (som har slutna celler) som distansmaterial, så att hela däckskärnan hade förvandlats till en blöt sörja.

I detta läge fanns bara en sak att göra: att ersätta hela det befintliga distansmaterialet och övre glasfiberlagret.

Nu gällde det att ta reda på bästa arbetssätt för att uppnå en fullgod reparation. De följande dagarna gick med telefonsamtal till ett par renommerade plastreparatörer. Både Arne Olsén och Peter Mattisson på Svinninge Marina delade med sig av sina erfarenheter, och jag fick goda råd om materialval och tillvägagångssätt.



Med tungt hjärta tog jag sedan ett stadigt grepp om cirkelsågen och sågade upp det övre glasfiberlagret. Snittet gjordes längs med bordläggningen och överbyggnaden, med ca 10cm avstånd till vardera sida, för att senare kunna plasta det nya däckets mot dessa kvarlämnade ”flansar”. Sedan avlägsnades hela det övre glasfiberlagret och det gamla distansmaterialet skrapades bort.

För att komma åt distansmaterialet där däckets fanns kvar längs bordläggning och överbyggnad, tillverkades ett specialverktyg baserat på en fogslev.



Nästa steg var att snedslipa kanterna, så att det nya glasfiberdäcket skulle kunna läggas på med bra överlappning mot de befintliga flansarna.



Av hela renoveringsarbetet var nog slipningen av gelcoat och glasfiber det mest avskrämda momentet. Tursamt nog fick jag där god hjälp av

Tobbe, en seglingsälskande arbetskamrat.

Nu hade vi kommit till vändpunkten – efter destruktionsfasen kunde återuppbyggnaden börja.

Glasfiber, polyester, Divinycell, härdare och nödvändiga



verktyg anskaffades, och båtclubbskamraten Leif, med en del erfarenhet i plastning, anlätades för att hjälpa till med att bygga upp det nya däckets.

Polyester penslades i botten, och Divinycell (som levereras med en

fin glasfiberatta på undersidan) lades ovanpå.

Ovansidan spacklades, framförallt i kanterna, för att uppnå en jämn lutning mot den befintliga övre glasfiberkanten.

Därefter lades mellan tre och fyra lager glasfiberatta ovanpå distansmaterialet, med god överlappning mot det befintliga övre däckslagret. Hela plastnings- och spacklingsarbetet tog ca fyra dagar för två personer.



Vi hade nu kommit så långt det gick med egen kraft, nu var det dags för Anders Högberg att ta över

Nästa arbetsmoment var att modellera däcksytan så, att lutningen och formen skulle bli som det hade varit innan rivningsjobbet. Det krävdes flera omgångar epoxypackling, och en fin glasfiberatta lades sedan överst för att minska risken för sprickor, och för att ytterligare öka styrkan i det nya däckets.



Nu var det dags för Anders att anskaffa teaken för det nya däckets. ”Det är viktigt att se till att årsringarna i ribborna ligger vertikalt och tätt, därför är jag mycket noggrann när jag väljer virke” säger Anders. För att få rätt kvalitet, köper han virket i plankor och sågar ribborna själv.



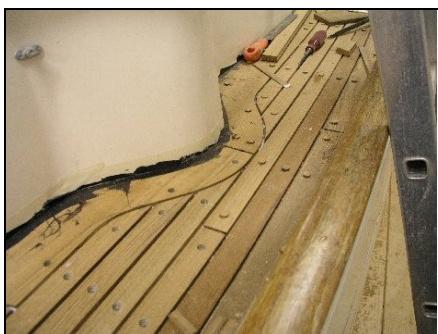
Det krävs planering för att däckslayouten skall få ett harmoniskt helhetsintryck.

I en första fas ritar man upp hur det skall se ut i stort. Sedan börjar detaljplaneringen, beslut om hur sidplankorna, mittfiskan, och teakribborna skall placeras.



Varje plank och ribba får monteras och tas bort för ytterligare bearbetning och finputsning ett antal gånger, innan allting passar perfekt.

Sedan läggs det på en sträng tätningsmedel, som spacklas ut under hela ribbans bredd. Slutligen skruvas ribban fast för gott.



Till slut kommer nåtningen, och sedan slipas hela däck.

Första åsynen av det nya slipade däck ger en fantastisk känsla och är (nästan) värd hela besväret.

Nu skulle man kunna tro att jobbet är nästan avslutat – men ännu återstår en hel del arbete.

Hål för beslagen borrades underifrån, med de gamla hålen som stöd. För röstjärnen sågades passande långsmala öppningar med hjälp av ett specialverktyg (FeinMultimaster), som möjliggör exakta snitt med fina kanter.



Vi passade på att byta ut de befintliga

mantåsstöttefästen mot en ny, starkare modell, och även mantåsstöttorna byttes ut mot nya fräscha.

Alla slangar, rördelar och skrovgenomföringar för självlänsar, samt beslag för dränering av däck byttes också ut, likaså påfyllningsbeslag för vatten och bränsle.

Dessutom var detta ett ypperligt tillfälle att bli av med de gamla skotskenenorna som hade suttit där sedan 1978. I stället monterades nya skenor med flytande skotpunkter.



Resumé:

Renoveringen gick totalt på ca 150.000 kr. Därav gick drygt 90.000 till Högbergs Båtbyggeri för material, arbete och vinterförvaring i varmhall.

Resterande 60.000 gick till anskaffning av plast, glasfiber, Divinycell, diverse verktyg och delar samt arbetskostnad för medhjälpare:

Högbergs Båtbyggeri, teakläggning, vinterförvaring, enligt offert	91166
Arbetskostnad för medhjälpare, (plastning, slipning, spackling / modellering däck efter plastning)	25000
material (plast, glasfiber,divinycell, etc)	11066
Material för slipning och spackling	4 900
Verktyg Fein Multimaster nypris 3200 minus 1600 vid försäljning	1600
Fuktmätare	3300
Avfuktare (nypris 3250, minus 2150 vid försäljning)	1 100
verktyg, slipmaterial	1 200
Skotskenor	4 042
Skruv Siverts	550
Slang för självläns	600
Kranar etc självläns	950
Bordsgenomföringar etc självlänsar	1 250
Mantågsstöttor, mantågsfötter	4 131

För egen del investerade jag all fri tid under hösten 2004, vintern, och våren 2005 för projektet, dessa timmar är ej medräknade i uppställningen. Totalt handlar det alltså om en stor investering i pengar och egen engagemang.



Skulle jag göra om det?

Ja, absolut! Vi har nu en båt i mycket bra skick, med nytt teakdäck som kommer att hålla minst 30 år, troligen betydligt längre. Sir Francis uppfyller alla krav vi har på en båt, hon känns tryggt i alla lägen och fungerar utmärkt som bobåt för oss två med hund och plats för två gäster. Att den inte seglar lika högt mot vinden, och inte lika snabb som

moderna snabbseglare uppfattar vi inte som problem, vi tycker om att vara ute, och har inte särskild bråttom under semestern.

Rent ekonomiskt är det något svårare att motivera uppgraderingen – man får nog inte tillbaka nerlagda pengar (särskild med tanke på att även en ny motor installerades våren 2004) vid eventuell framtida försäljning. Dock känns tanken på försäljning för närvarande väldigt avlägsen, i stället ägnar vi oss åt lustfylld planering av eventuella framtida färder, både på Östersjön, diverse kanaler, och mera avlägsna vatten.