



Husk de **vigtige** **forårstjek** af båd og rig

Husk at tjekke turbåden grundigt, inden den søsættes, rigges og motoren bliver startet. Undgå ubehagelige overraskelser på familieturene med de følgende 10 vigtige tjek på båden, riggen og motoren. Forårstjekkene dækker både sejl- og motorbåde.

TEKST & FOTO HENRIK HANSEN

De 10 tjek af henholdsvis båden, riggen og motoren skal sikre, at båden er tæt og sødygtig, at masten står rigtigt og sikkert på sejlbåden, at sejlene ikke bliver revet på riggen, og at trimgrejet er i god, funktionel stand.

Tjek af motoren skal desuden sikre mod ubehagelige motorstop, og især sikre mod at der sker alvorlige skader på motoren.

Foruden de følgende forårstjek af båd, rig og motor, er det også en god ide at give båden et sikkerhedstjek af gasinstallationen, bådens pumper, livlinerne og redningsvestene. Automatiske læsepumper kan tjekkes ved at smide en spand vand eller to ned i sumpen. Disse tjek kan sagtens vente til båden er i vandet, fordi grejet kan repareres eller udskiftes, efter båden er søsat. Husk blot at få det gjort.

Uden at vi stiller nogen form for garantier, så har man en rimelig sødygtig, sikker og velfungerende turbåd, når man har sikkerhedstjekket båden og gennemgået den efter tjeklisterne her.

Det gælder for alle former for tjek af båd og grej er, at hvis man er i tvivl, om tingene er helt i orden, så bør man kontakte en fagmand som fx en bådebygger, en rigger eller mekaniker.



Det er især vigtigt at tjekke gennemføringer, søventiler, slanger og andre steder, hvor der hurtigt kan komme meget vand ind på kort tid, så man ikke risikerer, at båden synker som på billedet.

10 vigtige TJEK AF BÅDEN

Kølels befæstigelse

Dette tjek er vigtigst, hvis båden har været på grund i sidste sæson, eller har ramt en sten.

Hvis der er en tydelig krakelering mellem køl og skrog, hvor der trænger rust ud, eller hvis der er tydelige krakeleringer indenbords omkring kølboltene, så trænger kølbefæstigelsen og kølbolte til et eftersyn. Helst af en bådebygger.

Søventilerne

Det er vitalt at tjekke søventilerne mindst en gang om året, og helst inden båden søsættes. Søventilerne er bådens ømmeste punkt, fordi søventiler bliver tæret over tid.

Det sker desværre forbløffende hurtigt, hvis der opstår galvanisk tæring på grund af el-anlægget i båden, nabobådene eller havnen.

En knækket søventil betyder ofte, at båden synker, så det skal helst opdages, før båden kommer på vandet. Det er også vigtigt, at de let kan åbnes og lukkes.

Man kan spore tæring i søventilerne ved banke forsigtigt på metallet. Hvis lyden er hård og metallisk, så er grejet sandsynligvis i orden, men hvis lyden er bare en anelse blød, så skal ventilen oftest udskiftes.

Skrog-gennemføringerne

Det er også vigtigt at tjekke om bådens skroggennemføringer er helt intakte. De tærer på samme måde som søventilerne, når de er af metal. Nyere skroggennemføringer i plast og kompositmaterialer tærer ikke, men bør alligevel tjekke for fx revnedannelser.

Slangerne

Ingen kæder er stærkere end det svageste led, og en mør slange som revner, er lige så fatal som en knækket søventil. Båden kan synke, hvis ventilen samtidig ikke er lukket. Tjek derfor også alle bådens slanger. De skal være helt intakte og smidige.

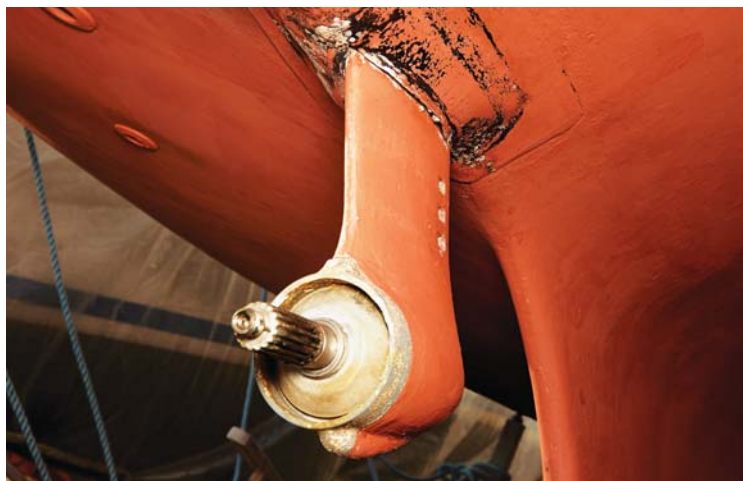
Sejldrevets membraner

På både med sejldrev skal drevets indre gummimembran tjekkes inden båden kommer i vandet. Det er helt vitalt, at membranen er smidig og tæt, så den kan absorbere drevets vibrationer uden at lække. Den bør i øvrigt udskiftes omkring hvert ottende år.

Drevets udvendige membran, manchetten, lukker hullet omkring drevet for vandstrømmen. De er ikke fatalt, hvis den sidder lidt løs, men det øger vandmodstanden.



En defekt søventil er en af de hyppigste årsager til at både synker.



Ydre manchete bør altid være intakt, men vigtigste er at indre membran om drevet er smidig og helt tæt.



Et par hurtige rusk i rorbladet afslører straks slør i rorlejerne.

Kardanbælgen

Det skal tjekkes inden søsætning om kardanbælgen er smidig og tæt på motorbåde med udenbordsdrev. Kardanbælgen skal kunne klare drevets bevægelser og vibrationer, så den kan beskytte motoren og selve kardanleddet mod vand og fugt.

Rorlejerne

Der er normalt ingen fare ved slør i rorlejerne, men giver blot mindre sejlgående. Derfor er det også bedst at tjekke rorlejerne i god tid inden søsætning, så de kan nå at blive udskiftet. Rusk godt i roret, så mærker man normalt om der er slør i lejerne.

Både med kort rorstamme kan dog lække, hvis neoprenmanchetter mellem rorbrønden og rorstammen er revnet eller blevet mør. Derfor er det en vigtig ting at tjekke.

Anoden

Tjek også bådens anode. Der skal minimum være 50 % af den oprindelige vægt tilbage af zinkanoden inden sæsonen, og helst meget mere. Zinkanoder bliver porøse af tæring. Derfor er det en god ide at tjekke vægten af anoden i forhold til den originale vægt. Husk

aldrig at bruge stålborste til at fjerne belægning eller gøre anoden glat. Brug sandpapir eller smergellærred. Anoder må ikke males.

Se i øvrigt tjek af el-systemet under motortjek.

Bovpropellen

Bovpropellen tjekkes for revnedannelser, hvor tunnel og skrog er samlet. En læk fra en revne kan være fatalt, men sker dog sjældent, når tunnelen er korrekt monteret. Tjek også i ganske få sekunder om motoren og installationen fungerer.

Spil, spilaflastere og skødevogne

Bådens fald- og skødespil gennemgås. De skal snurre ubesværet. Ellers er det nemt at skille et spil ad, rense tandhjul, lejer og fjedre med petroleum eller rensebenzin, og give delene ny fedt igen.

Bådens spilaflastere og skødevogne bør spules igennem med ferskvand en gang om året, eventuelt med opvaskemiddel, fordi de fungerer bedre og holder længst, når de er rensat for salt, sand og snavs.



Tjek foldepropellen inden søsætning. En poleret propel fungerer bedst med mindst risiko for at blive begroet. Et tyndt fedtlag er også en mulighed.



Det er især revnedannelse mellem skrog og tunnel, man skal være opmærksom på.



Spillene skal snurre lystig, så det er nemt at trimme. Det er let at skille spil ad, rense og smøre dem. Det kan dog sagtens gøres, efter båden er søsat.

Læs mere om søventiler, gennemføringer, og hvordan man kan skifte dem, i Bådmagasinet nr. 12/2009

- » nr. 4/2010 – om slanger,
- » nr. 6/2010 – om rorlejer
- » nr. 1/2011 – om anoder
- » nr. 12/2013 – om bovpropeller
- » nr. 4/2013 – om spilaflastere
- » nr. 2/2010 – om el-systemet
- » nr. 12/2011 – om el-systemet

Artiklerne kan købes på www.baadmagasinet.dk

Neopren-manchetten på korte rorbrønde skal være smidige og intakte når båden søsættes, så de ikke revner i løbet af sæsonen.

10 vigtige TJEK AF RIGGEN

Masteprofilet

Aluminiumsmasten skal især tjekkes for revnedannelser og for tæring, hvor der er berøring mellem masteprofilet og mastens grej i rustfri grej. Tæring ses som hvidgråt pulver eller små bobler ved kanten af de rustfrie beslag.

Ved tæring er det mest sikkert at afmontere de rustfrie beslag, og tjekke hvordan det ser ud under beslaget. Ved tegn på tæring, så lad en rigger eller mastebygger vurdere skadens omfang. Ved mindre overfladetæring, kan det ofte være tilstrækkelig at isolere med plastfolie mellem det rustfrie grej og masten.

Tjek også om der er revnedannelser eller andre defekter på indfæstningerne til vant og stag.

Stag og vant

Den stående rig skal tjekkes for "lus", dvs. at en eller flere kordeller i wiren er knækkede. En enkelt lus har ingen betydning og kan gnides væk med en tyk klud. Når der begynder at komme flere lus i wire, så bør wiren skiftes, inden den bliver for svækket.

Terminaler og vantskruer

Det er lettest at give terminalerne og vantskruerne et grundigt tjek, inden båden rigges til. Ved det mindste tegn på revnedannelser i terminaler og vantskruer, skal de skiftes. Især ældre T-terminaler er i risikozonen, og terminaler må aldrig være bukkede.

Vantskruerne skal også tjekkes for hak i gevindene, og bør udskiftes, hvis man finder hak. Husk at rustfrie vantskruer skal have fedt inden de spændes. Ellers kan de brænde sammen, så de ikke kan løsnes igen.

Bolte og splitter

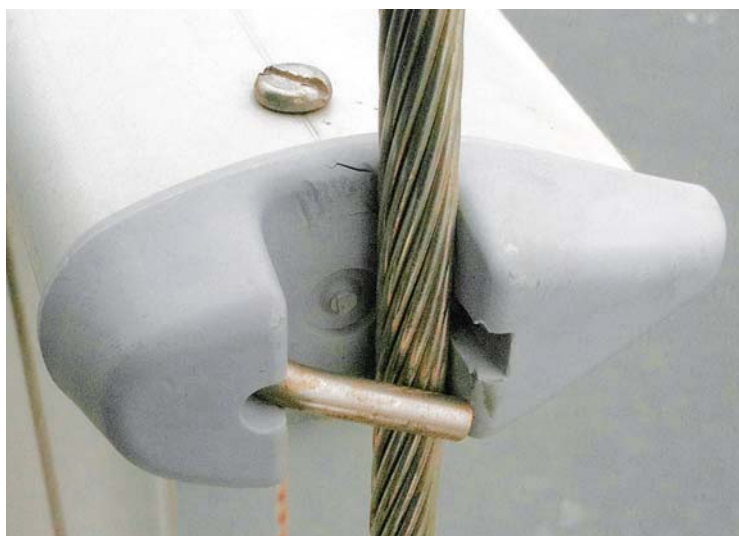
Ingen rig er stærkere end den svageste bolt eller split. Derfor skal boltene tjekkes for revnedannelser og dyb gravrust, inden båden rigges til. Skift også jævnlige splittene, især hvis der er blevet bøjet.

Salingerne

Her skal man især tjekke at endestykkerne er intakte uden nogen form for grater eller andet, der kan rive sejlene i stykker.



Når riggen bliver stående på båden vinteren over, så bør man en tur i masten og tjekke riggen helt igennem.



Tjek at sejlene ikke kan blive revet på salingshornenes endestykke.



Tjek sejlene for defekter i god tid, så seilmageren kan nå at reparere dem.

Skivgatter og blokke

Tjek især om skiverne har revner eller er flækkede af trykket. Kanterne skal være intakte, så tovværket ikke bliver slidt unødigt. Skiverne skal rulle let og ubesværet, så man ikke skal bruge unødigt med kræfter ved håndtering af sejlene.

Rullesystemerne

Tjek også om rulleforstaget, -master og -bommen ruller som de skal, inden man tager afsted på tur. Ellers skyl rulleledene igennem med vand og smør eventuelt tromlen i forstaget. Bemærk, at det ikke er alle tromler, der kan smøres. Det er ikke behageligt, hvis rullesejlene bliver alt for hårde at rulle ind eller ud.

Den løbende rig

Alle tovværksfald, wirefald, trimliner og taljer til kickingstrap og hækstag skal tjekkes for slid på strømpen, som skal være intakt. Beskidt og stift tovværk kan ofte vaskes rene og bløde i en vaskemaskine.

Husk blot, at de skal vaskes i en stofpose, så de ikke kan vikle sig ud gennem maskinens gummimanchet.

Lanterner og dækslys

Det er en god ide at tjekke om pærer og ledningsføring til lanterner og dækslys i masten fungerer. Der er langt op, når der skal skiftes en pære og masten skal måske ned igen, hvis en fejl i el-systemet først opdages, når masten er rejst.

Sejlene

Hvis man glemte at tjekke bådens sejl for slid og skader, da båden blev rigget af, så er det på tide af tjekke dem nu. Og det haster, for sejlmagerne har travlt om foråret, så jo før de bliver indleveret til reparation, jo færre sejldage mister man.

Typiske fejl kan være slidte sømme, smårevner i dugen og mør sejldug på ældre sejl, der har fået for meget sol.



Her ses hvordan et aluminiumsprofil er blevet tæret og knækket, på grund af direkte kontakt med et beslag af rustfri stål.



Blokke i hækstagnet, kick-halet og i fx spilergalgen skal være letløbende. Kuglelejblokke kan med fordel spules rene for snavs og salt.



Hvis gevindet i en vantskrue får et hak som dette, så bør den kasseres.

De fleste rulle-systemer skal blot spules rene med vand, men nogle forstagstromler skal også smøres.



Læs mere om rulleforstaget i Bådmagasinet 5/2011

- » nr. 4/2011
– om rigtjek
- » nr. 5/2011
– om rulleforstag
- » nr. 11/2011
– om rullemaster og -bomme

10 vigtige TJEK AF MOTOREN

Olieskift

Skift olien, såfremt den ikke blev skiftet ifm. vinterkonservering. Den skal skiftes inden man starter sæsonen for motor. Det er altid bedst at skifte olien om efteråret, fordi forbrændingen danner syre i olien, som kan tære lejerne, når olien står stille i motoren om vinteren.

Kølevæske

Husk også at skifte kølevæsken, hvis det ikke blev gjort inden vinteren. Kølevæske bliver nedslidt og indeholder additiver til at beskytte motoren.

Brændstoffiltre

På dieselmotorer skal brændstoffiltrene også skiftes, hvis det ikke allerede blev gjort ved vinterkonservering. I dieseloliefilteret kan man desuden se, om der har dannet sig dieselpest i tanken, fordi pesten aflejrer sig som plamager i filteret. Efter et filterskift skal dieselmotorer luftes ud. Tjek i manualen hvor filterene sidder, og hvordan man lufter motoren ud, eller lad en fagmand ordne det.

Vandpumpens impeller

Der er vigtigt at tjekke vandpumpens impeller fordi vandpumpen ellers ikke fungerer ordentligt. En impeller med stive eller defekte læber skal skiftes inden man starter motoren i mere end få minutter ad gangen. Tjek impelleren ved at tage den ud af pumpehuset. Læs hvordan du skifter impeller på side 70.

Brændstofssystemet

Tjek om der er kondensvand i tanken. Tanken skal tømmes helt og tørre, hvis der er vand i dieselolien.

Når der kun er lidt kondensvand i en benzintank, kan det klares ved at hælde karburatorsprit i tanken.

Tjek også brændstofssystemet for lækager ved første varmkøring af motoren. Sluk motoren omgående, hvis der er lækage.

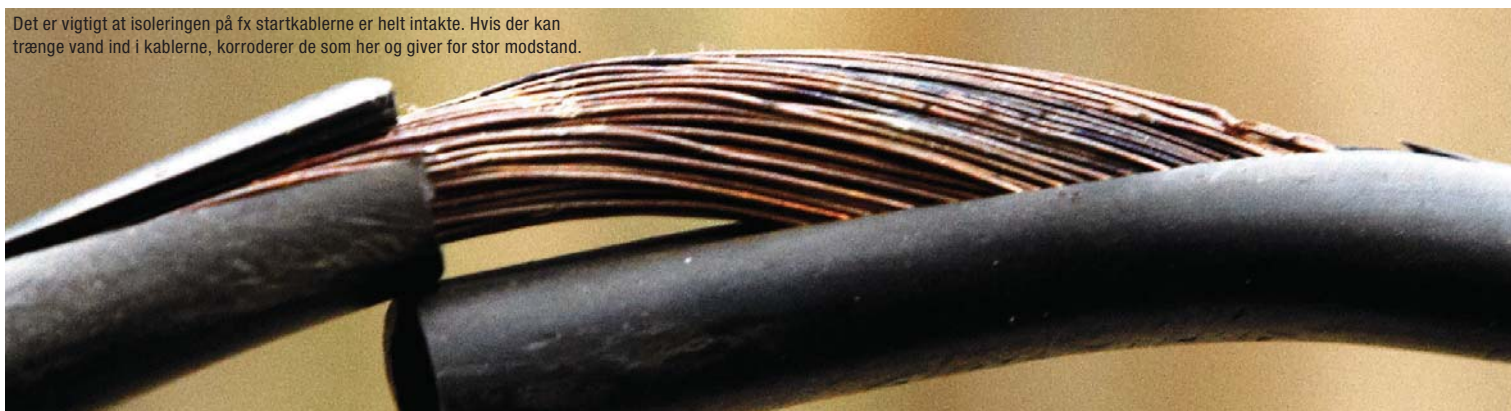
Tændrør

Tjek og monter eventuelt nye tændrør på benzinmotorer. Tændkablerne og fordelerdækslet skal være rene og tørre.

Dieselpest kan ses som sort/grå plamager i brændstoffilteret.



Det er vigtigt at isoleringen på fx startkablerne er helt intakte. Hvis der kan trænge vand ind i kablerne, korroderer de som her og giver for stor modstand.



Drivremmen

Kontrollér at drivremmen er spændt korrekt og justér eventuelt remspændingen. Se hvordan i manualen. Remspændingen bør tjekkes igen efter et par timers kørsel.

Batteriet

Sørg for at batteriet er ladet helt op, at polskoene er spændt, og at samtlige sikringer er intakte. Husk at have ekstra sikringer om bord. Smør eventuelt polerne med batterifedt.

Propel og drev

Bådens propel skal være ren og glat uden hakker, og det skal tjekkes om foldepropellen fungerer korrekt. Det er naturligvis lettere at få den repareret eller udskiftet før sæsonen begynder.

Hvis propellen er glatpoleret, så har ruerne ikke så let ved at få fæste, og hvis man ikke sejler meget, så er det en god ide at komme grafitfedt ind om de bevægelige dele. Så minimerer man risikoen for, at ruer blokeret for at propellen folder sig ud.

På motorbåde med udenbords drev, skal man tjekke olien og olieniveauet i drevet, samt tjekke zink- eller magneziumanoderne på drev og skjold. Se tjek af anoder under tjek af båden.

El-systemet

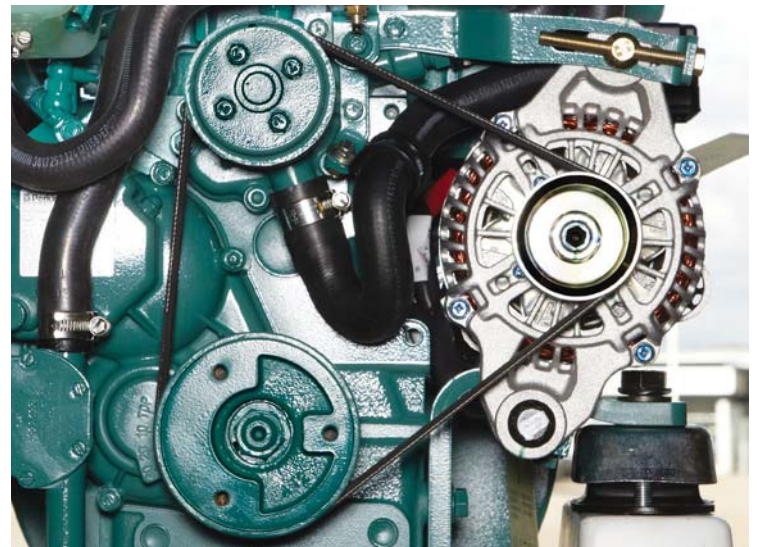
Kontrollér motorens el-system ved at dreje startnøglen og sikre at alle alarmfunktioner fungerer.

Der bør være galvanisk adskillelse mellem landstrømmens 230 volt og batteriladerens 12 volt, fordi fejl i bådens el-anlæg, eller fejlmontering af elektrisk grej, skaber såkaldte lækstrømme om bord. Det tærer hårdt på anoden og kan i værste fald give alvorlige tæringsskader på fx søventiler og gennemføringer.

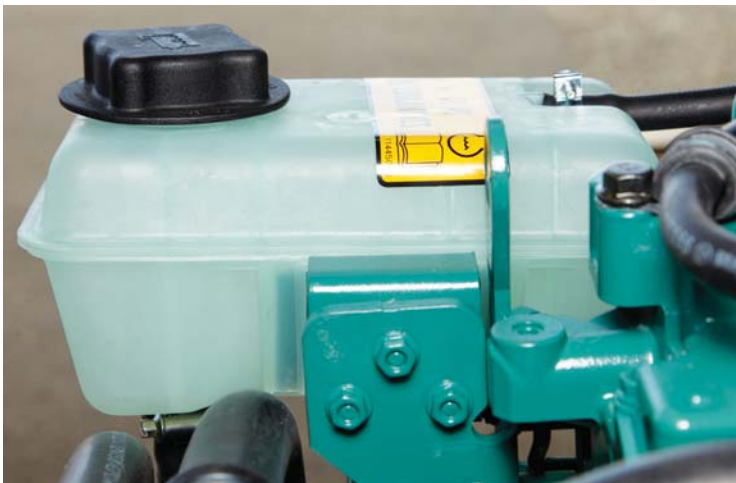
Læs mere om el-systemet om bord i Bådmagasinet nr. 12/2011.



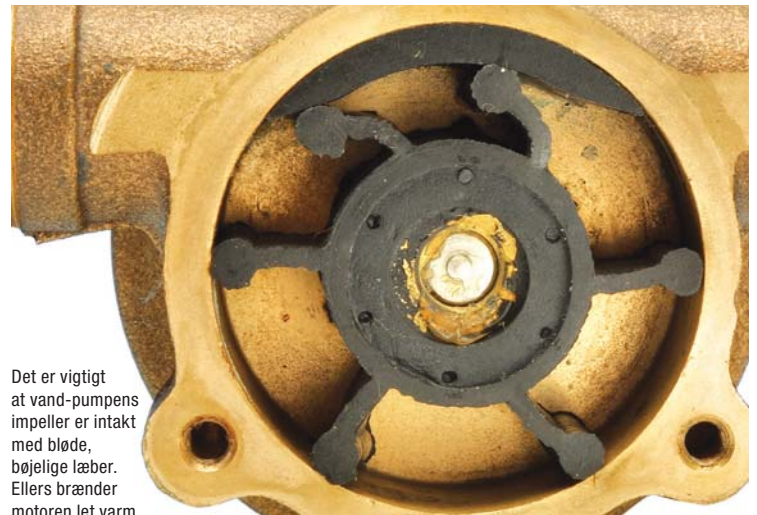
Olien skal skiftes inden første sejltur, hvis den ikke blev skiftet ved vinterkonserveringen.



Drivremme skal være spændt korrekt efter motorens manual.



Kølevæsken skal skiftes inden første sejltur, hvis den ikke blev skiftet ved vinterkonserveringen.



Det er vigtigt at vand-pumpens impeller er intakt med bløde, bøjelige læber. Ellers brænder motoren let varm.