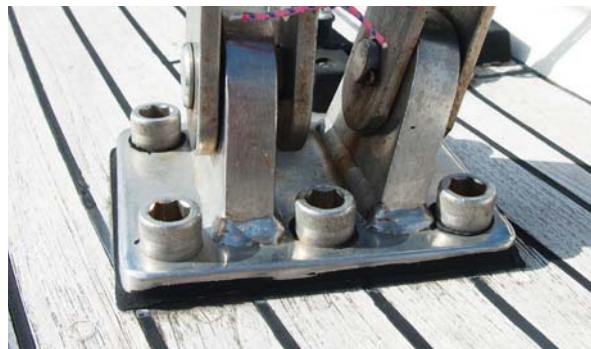


Vand ovenfra

kan ødelægge din båd



Trænger der vand ind her, kan det udvikle sig til en alvorlig skade. Røstjernet er monteret på hovedskottet, og hvis der opstår vandskader, kan det true både riggens og skrogets integritet.



Check for sprækker, manglende fugemasse, eller fuger som er blevet tørre og sprøde.



Indfæstninger til søgelænder giver tit problemer; Scepterne bliver belastet, og der opstår lækage ved boltene. Vand vil typisk bevæge sig ned langs skroget, usynlig bag inderliner/garnering.

De fleste bådere er mest bekymret for det vand, der er under båden. Men måske skal du være mere optaget af det vand, der kommer ovenfra?

TEKST & FOTO ØYVIND BORDAL

Hvis du stiller dig helt agter i din båd, for eksempel ved roret, og kigger frem over cockpit, ruf og dæk, vil du se en hel masse isenkram stikke op fra dæk, overbygning og cockpit. Selv på en ganske almindelig, mindre turbåd er der virkelig monteret meget grej: søgelænder, fodliste, 'grab rails', spil, løjgang, bøjlere og indfæstninger til blokke, faldstoppere, røstjern, luger og så videre.

Himmelvendte huller

Hver eneste af disse mindre og større stykker udstyr kræver et eller flere huller i båden. Disse huller vender i sagens natur op mod himmelen, hvor sluserne jævnlig åbner sig, og lader regnvand overskylle båden. Indimellem sejler du sikkert også i modsø, som fra tid til anden skylder hen over dækket. Og er der noget vand kan, så er det at finde vej til det svageste punkt.

Når du nu har dannet dig et overblik over antallet bolte, der penetrerer dit dæk, kan du passende tage et kig på undersiden. Her, inde i båden, er inderlinere, dekorative plader, skabe og skot højst sandsynligt sat op overalt. Du kan formentlig ikke se en eneste gennemføring nedefra. De er skjult.

Frost og tøj

Gennemføringerne er sat i med Sikaflex eller en anden fugemasse, som gerne skulle skabe en vandtæt barriere. Det virker som regel også fint – for en tid.

Men en fuger varer ikke evigt. Specielt ikke i en båd, hvor alt er i bevægelse i et aggressivt miljø med store svingninger i temperatur og fugtighed. Som årene går, vil nogle af disse fuger begynde at svigte. Der vil begynde at trænge vand ind. Til at begynde med ganske lidt – kun nogle dråber. Men når vinteren kommer, fryser vandet og udvider sig, og skaber mere plads, hvor mere vand kan komme ind. Skandinaviske vintre er særlig gunstige for denne uheldige proces, eftersom temperaturen svinger rigtig meget op og ned omkring nul grader.



Falddastere belastes hårdt, og boltehullerne kan blive utætte over tid.

Totalskader

Det er ikke nogen stor opgave at skifte en fuge. Men som vi var inde på tidligere, foregår den langsommelige vandindtrængning i det skjulte – du kan ikke se det. Ikke før råddent træ eller sorte fugtstriber begynder at dukke op et sted, hvor det er synligt. På det tidspunkt har skaderne ofte fået lov at udvikle sig igennem flere år, og skaderne kan nu være betydelige. Måske er skot eller væsentlige dele af apteringen angrebet af råd og må skiftes.

”Vi ser den her type skader ret tit”, siger Niels Andersen fra Gilleleje Bådebyggeri. ”Det kan være eksklusive, velbyggede både, hvor man bare ikke har opdaget hvad der var på spil. En utæt fuge, som kunne have været fixet på en time, til måske tyve kroner i materialer, er ti år senere forvandlet til en reparation på flere hundrede tusinde kroner. Og vi ved jo alle sammen, hvad der er sket med brugtværdien af både de senere år. Reparationsomkostninger kan hurtigt overstige bådens værdi. I praksis står man med en totalskade. Det er virkelig trist, især da det ville have været så let at undgå, hvis man havde været mere opmærksom fra starten”.

Check og test

Det kan være en svær opgave at finde ud af, hvor vandindtrængning sker. Niels Andersen fortæller, at de jævnligt møder kunder med en bestemt opfattelse af, hvor problemet ligger, men en nærmere undersøgelse afslører ofte, at problemet er noget helt andet. Vand kan bevæge sig i skjulte baner over store afstande i en båd før det dukker op et sted, hvor det kan ses.

Så hvad kan man gøre? Punkt ét er at kravle rundt på dækket i godt lys, helst med stærke briller eller endda forstørrelsesglas. Check alle fuger og gennemføringer visuelt. Er der små sprækker eller slip? Kan man se fugt eller mærker? Er fugemassen stadig spændstig og fleksibel? Er du i tvivl, kan du enten skifte fugen for en sikkerheds skyld – eller teste den.

Vil du teste en fuge, skal du kunne se, hvad der sker under dæk, og det kan nemt blive en væsentlig del af arbejdet. Det kan medføre, at du må fjerne dele af apteringen – oftest dog kun en loftsplade eller lignende. Når der er klar bane til boltens underside, dvs. møtrikkerne, kan du få en ven til at hælde eller spule vand over området ovenfra, mens du kigger nedefra. Kommer der vand ind, er sagen klar.

Grundlæggende er det en god idé at skaffe sig adgang til bådens ”skjulte indre” fra tid til anden, løsne en plade og fjerne nogle skruer for at komme til – lyse med en lygte ind i afkroge, hvor der kan gemme sig fugt eller endda vandansamlinger. Kom helt ind i hjørnerne og kig efter!

Kortfristet løsning

En ”quickfix” som kan redde situationen for en kortere periode, er at lægge noget ekstra fugemasse udenpå det gamle – eventuelt bruge en tyndtflydende ”Crack Sealer”. Der findes flere produkter på markedet. Men en rigtig, langsigtet reparation kræver, at man piller det hele fra hinanden, bortrenser gammel fugemasse, og monterer det igen med ny fugemasse. Tager man én gennemføring ad gangen, kan man i løbet af en sæson eller to komme hele vejen rundt, uden at overanstrenges sig. Når det er gjort, har man sikret sig mod snigende fugtskader, som skyldes utætte dækgennemføringer. Det

kan være en af de bedste investeringer, du nogensinde har gjort på din båd.

Pas på sandwichen!

Det handler ikke kun om at forhindre vandindtrængning under dæk. Lige så vigtigt er det at forhindre vandindtrængning i selve dæk og ruf. De fleste dæk er

støbt i sandwich, det vil sige to tynde lag glasfiber med en kerne bestående af et kernemateriale. At undgå fugtindtrængning i kernematerialet er meget væsentligt – især hvis det er tale om en kerne i balsatræ. Fugtskader i balsatræ fører til råddent træ og delaminering, og dermed ryger styrken i dæk eller overbygning. En reparation løber hurtig op i hundredetusinder kroner. De fleste både, der er bygget i 70'erne og 80'erne og også mange nyere både, er bygget netop med balsatræ som kernemateriale i dæk og overbygning.



Klare tegn på utæthed; og desuden en rustfri legering som ikke er helt rustfri. Her er lækagen stoppet midlertidigt ved hjælp af Crack Sealer.



Her er vandet kommet ned langs røstjernet. Gennemføringen til beslaget på dæk er utæt. Der er ikke sket alvorlige skader – endnu.

Begyndende fugtskade i hovedskot, skabt af utæthed ved røstjern.



Det er ikke altid så let at skaffe sig adgang til bagsiden af gennemføringerne. De er som regel pakket godt ind bag forskellige apteringsdetaljer. Men der er ingen vej udenom.



Niels Andersen har en opskrift på en permanent tæt gennemføring, som sikrer mod vandindtrængning både i kernemateriale og ind i båden. Metoden medfører lidt mere arbejde end en simpel geninstallering med ny fugemasse, men til gengæld er gennemføringen 100 % tæt – og det vedbliver den med at være – god arbejdslyst!

Sådan laver du en 100% tæt dækgennemføring

- ▶ Demonter beslaget og fjern al gammel fugemasse.
- ▶ Bor hullet op igen, så det er lidt større end tidligere.
- ▶ Sæt en bøjet skrue eller en lille umbraconøgle i en boremaskine, og stik den i hullet, så den vinklede ende stikker ind i kernemateriale. Kør forsigtigt rundt i hullet, så du fjerner kernemateriale i en radius på et par centimeter udenom hullet.
- ▶ Tape hullet til nedefra, og fyld hullet helt op ovenfra med fortykket epoxy. Godt at bruge en éngangssprøjte.
- ▶ Når epoxyen er hærdet, så bor hullet op igen. Undersenk hullet med en millimeter eller to – det giver plads til noget mere fugemasse øverst, nogenlunde som en o-ring. Monter nu beslaget med ny fugemasse.
- ▶ Nu kan du spænde hårdt til uden at knuse laminatet. Der kan samtidig heller ikke trænge vand ind i kernematerialet. Gennemføringen er 100% tæt.