

Total däck-make-over

Läckande teakdäck krävde tätande renovering

Under senaste sommaren har jag haft hinkar i stuvutrymmena för att samla upp läckande regnvatten från däckets. Längst akterut på teakdäck har det de senaste åren varit fuktigt och ofta en liten vattensamling. Det var alltså akut att göra något.

Hinkarna stod under de två hål jag borrar i däckets undre glasfiberskikt för att kunna dränera regnvattnet som runnit in i däckets.

Jag beslöt därför att ta bort teakdäck på min 30 år gamla Hallberg-Rassy 29 nr 26. Min första tanke var att lägga ett nytt limmat teakdäck på plats. Men det är ganska dyrt. 130 000 SEK var ett pris jag fick på telefon av ett snickeri i Bohuslän. Det är tveksamt om man kan få tillbaka den summan vid en försäljning om ett antal år. Att sälja en båt med läckande däck är ju inte heller så lätt. Enligt en dansk begagnat-båt mäklare var priserna högre för en båt utan teak jämfört med en med ett 30 år gammalt teakdäck.

Ett annat alternativ till teaken var förståss Flexiteek och liknande plastimitationer. Förarbetet skulle i stort sett vara detsamma som ett målat däck. Osäkerheten med vad som händer under "plast-teaken" var dock densamma som med vanligt teakdäck. Fogarna skulle ju tätas med tätningsmassa. Osäkerhetsfaktorn var stor.

Jag beslöt därför att välja att ta bort teaken, täta däckets och måla det med antihalkfärg. En förutsättning för jobbet var att kunna ha båten inomhus i en uppvärmd lokal. Det löste sig också i och med att Mikael Hammarö tog över driften av "båtladan" vid Höganäs outletområde. I hyran ingick även upptagning och sjösättning samt transporter mellan hamn och lagerhall.

132 beslagsbultar

Så var det i början av oktober bara att sätta igång med att lossa alla beslag. Det är mycket som är skruvat i däckets. Bara skotskenorna satt fast med



Olle Lindskog är nöjd med det renoverade däckets på sin HR 29 nr 26 i Vikens hamn.

34 bultar var. Sen mantågsstöttor och knapar. Samt ett antal skruvar till ankarboxluckans gångjärn, ventil och vantinfästningarnas täckplattor. Innertaket i förpiken måste demonteras för att komma åt muttrarna till knapar och främre mantågsstöttor. Även bokhyllornas främre skott fick skruvas bort för att komma åt skotskenornas främre bultar.

För att få loss teaken gällde det att med stämjärn slå bort pluggen över skruven innan den kunde skruvas loss. Ofta måste skruvens krysspår rensas från limrester med hjälp av en drillborr innan skruven kunde lossas. Totalt lossade jag cirka 680 skruvar!

Teaken satt ofta rätt löst och kunde efterhand brytas loss för hand. Ibland krävdes dock kofot. Där jag tidigare hade bytt nåt satt angränsande teakribbor bra fast i varandra.



680 skruvar höll fast teakdäcket – 680 presumtiva hål för läckande vatten!



När skruvarna hade lossats var det lätt att bryta loss teakdäcket.

Ränder av teakvatten

Under teaken fanns ränder av tätningsmassa som oftast var lätt att dra loss.



På däcket hade man vid tillverkningen markerat med spritpenna var skruvarna skulle sitta. Där man markerat satt tätningsmassan extra bra fast.

Ränderna med teakvatten var mörkare på vissa ställen och det markerade var det runnit extra mycket vatten. Från till exempel förpiksluckans
Tätningsmassan var lätt att riva loss.

styrbords akter hörn kom en extra kraftig markering. Härifrån hade det säkert runnit mycket vatten. Troligen hade luckan fått en kraftig fot i hörnet för plasten på däckets under teaken hade krackelerat en del.

HR 29 såldes på sin tid i två versioner. Scandinavia och Standard. Den förra med teakdäck och värmare, medan

Standard hade vanligt plastdäck med inbyggt halkmönster. Samma däck användes till båda versionerna. Längs reling och rufföverbyggnad avslutades det upphöjda halkmönstret med avrinningsytor. Dessa var på båtar med teakdäck täckta med spackel som jag fick hugga loss med stämjärn i stora och små bitar. Även fisken för om förpiksluckan var spacklad.



Under teaken hade vattnet runnit. De vita områdena visar var tätningssmassan suttit fast i plasten.

Fukthetsmätning

Med hjälp av en lånad fuktighetsmätare kunde jag kartlägga var det var mest vatten i divinycellen mellan glasfiberlagren i däckets sandwichkonstruktion. Mest fukt fanns i ett stråk från förpiksluckan på styrbords sida akteröver och längs styrbords reling.

Under mantågsstöttornas bottenplatta och under spacklet fanns runda plastpluggar. Varför de fanns där vet jag ej, men nu användes de som ventilationshål för att få ut den fuktighet som var kvar i däckets. Plastpluggarna spacklades sen över med gelcote.

Under hela december fick båten därför ligga och torka med öppna skruvhål. Jag hade till och med borrarat upp alla skruvhål med en skruvförsänkare så att det skulle bli en större konisk anliggningsyta för den plast de skulle fyllas med. Förutom dammsugning av varje hål körde jag periodvis med bilens kupévärmare inne i båtens bokyllor och skåp för att påskynda torkningen.



Spacklet fick huggas bort med stämjärn.

Noggrann rengöring

Hela däckets gick jag sen över med en roterande stålborste för att om möjligt komma ner i halkmönstrets fördjupningar och eventuellt kvarsittande gammal tätningsmassa. Slipning med sandpapper var också en del av förberedelserna. Liksom dammsugningen.



Fastsittande tätningsmassa togs bort med roterande stålborste som även nådde ner i halkmönstrets gropar. Sen slipades däckets med sandpapper innan det dammsögs och tvättades med aceton.

Sen var det dags för tvättning med aceton, vilket krävde både ansiktsmask med filter och skyddshandskar, båda avsedda för aceton. Eftersom jag var inomhus fanns det inga vindar som blåste bort de farliga ångorna varför skyddsutrustning var nödvändig. Även knäskydd var bra att ha för det mesta jobbet gjordes knäliggandes.

Efter att ha dammsugit och tvättat varje skruvhål var det dags att fylla dem med gelcote. Med hjälp av en omröringspinne droppade jag ner gelcoten i hålen. Efter härdning så hade nivån skunkit någon eller några millimeter så det var bara att fylla upp. Här använde jag delvis spackelspade för att få en jämn nivå.

Mellan varje spackling slipades de nyspacklade ytorna. Jag passade även på att spackla de små hack som blivit i gelcoten när jag stämde bort spacklet i kanterna.

Nivåhöjning och förstärkning

Ursprungligen var HR 29:an försedd med däcksdrenering via hål i däckets och

ner i slangar anslutna till självlänsen. Dem hade jag fått borttagna för flera år sen. Istället hade jag ett avlångt spygatt på var sida. Höjd var avpassad till teaken varför deras underkanter nu måste sänkas. Alternativt måste däckets höjas.

Det blev både och. Spygattens underkant sänktes och däckets fick ett par lager extra glasfiber från däckets akterkant och cirka 30 cm förut. Även förpiksluckan förstärktes med ett par lager glasfiber för att bättre kunna motstå framtida tunga fötter.

Dags för gelcote

Efter ännu en dammsugning och tvätt med aceton var det dags att måla gelcote längs relingen och mot den maskeringstejpade rufföverbyggnaden, samt att rulla gelcote på alla plana ytor. Nu var det viktigt att få rätt kulör. Enligt Hallberg-Rassy så ska det vara färg nummer 3032. Dessvärre blev det fel nyans från den skånske leverantören, men Hallberg-Rassy Parts hade två burkar kvar och skickade dessa direkt.

Nu kunde man än bättre se alla ojämnheter och kunde spackla och slipa där det behövdes. Sen dags för det sista gelcotelagret. För att jag inte skulle plasta igen alla beslagshål, som ju skulle användas igen, så stoppade jag i lösa gipsskiveskruvar. De hängde löst men deras skallar hade lagom diameter för att täcka hålen.



Däcket med två lager gelcote ...

Antihalkfärg

Nu var det dags att maskeringstejpa för antihalkfärgen. I princip följde jag det gamla halkmönstret med tapen. Två rullningar grå antihalkfärg av Internationals fabrikat – Interdeck. Färgen var lätt att rulla på eftersom den var färdigblandad med sitt antihalkpulver.

Blå färg också

När jag nu ändå hade båten inomhus så borde jag även måla det blå breda bandet på skrovsidan och vattenlinjen. Den senare hade

... och med grå antihalkfärg.





Den blå randen samt vattenlinjen fick ett lager blå färg när nu båten stod inomhus i vinter.

jag för ett par år sedan gjort smalare i aktern eftersom båten är lite baktung i vattnet och jag tidigare därför höjt bottenfärgens övre kant. Det breda bandet på akterspegeln hade jag målat om för många år sen, dock med en ljusare blå färg.

Nu var det därför dags för en rejäl make-over, nu när båten ändå var inomhus. Slipning, tvättning med aceton och maskeringstejning innan det var dags för den blå färgen. Det blev Epifanes 1-komponentslack i Hallberg-Rassy blå kulör. Den var lättstruken med pensel och täckte bra utan att rinna. Jag tyckte det räckte med ett lager. Ny text på akterspegeln blev en följd av nymålningen.

Sikaflex under alla beslag

Sen var det bara att montera beslagen. Det krävde en cm kortare bultar. Speciellt i förpiken där bultar och muttrar skulle få plats under innertaket. Jag böt dock alla bultar till kortare varianter. Jag passade även på att öka storleken på alla brickor under muttrarna.

Förutom under beslagens anliggningsytor mot däck, sprutade jag Sikaflex även på alla bultars gängor närmast skruvskallen samt på skruvskallens undersida. Jag kunde montera allt själv utom skotskenorna där vi var två. En på däck som höll bulten still och en som drog åt muttern.

Svårast att montera var förpikens innertak. Där måste man också vara två. En som håller och en som skruvar. Det gällde ju att helst hitta de gamla skruvhålen. Dessa två plywood-skivor, täckta med plastmatta, var förmodligen



Ny blå rand krävde även ny text till namnet.

ursprungligen monterade innan däckets lades på skrovet. Nu skulle undertaksskivorna in i en springa mot skotten, men de kunde inte böjas i läge för skrovsidans hyllor. Lösningen blev att kapa den ena skivan två cm.

Hur många timmar?

Jag har inte hållit koll på

hur många timmar jag har lagt ner på båten denna vinter. Men ett överslag säger mig att jag har jobbat två till tre timmar tre till fyra dagar i veckan. I december och i början av januari gjorde jag ingenting – då fick båten torka. En uppskattning ger cirka 200 timmar.

Jag har inte använt några komplicerade verktyg. I maskinväg endast en bormaskin och en oscillerande slipmaskin. De enda ”verktyg” jag köpt är ansiktsmasken och skyddshandskarna, några penslar och en kinaspackel.

Båten klar

Nu när detta skrivs i början av maj ligger båten vid kaj, mastad och klar. Vi har under en av de soliga dagarna i veckan hunnit med en premiärtur till Hornbæk med en ”nästan” ny båt. Än har däckets täthet inte visat om det håller tätt för överspolande sjö eller häftigt regn. Jag har dock kvar dräneringshålen i stuvorna för säkerhets skull och som läckageindikatorer.

Olle Lindskog

Mare III Viken

HR 29 nr 26