

Detaljerat besiktning utlåtande



Skarven, spunningen, där kölplanken möter stävplankan, är ett väldigt känsligt ställe. Skrapa bort färgen och inspektera noga.

Skrov

Skrovets befins vara i relativt bra kondition med undantag för en kraftig krosskada på styrbordsidan i förskeppet som inträffat nyligen. Skadan innebär att cirka 1,5 m av de översta borden måste bytas. Så även balkvägaren som krossats. Även den främre delen av skarndäcksplankan måste bytas. Den var emellertid redan fuktsskadad.

Friborden har relativt nyligen slipats ned och lackats om. Bordläggningen är endast 12-13 mm tjock. Vid nedslipningen har en rondell använts vilket syns i form av cirkulära slipmärken i träet. Lackeringen av friborden är mycket dåligt gjord med omfattande rinningar. Lokalt finns ingen lack kvar. Längst akterut har det översta bordet fuktsskadat.

Botten är täckt av relativt tjock, delvis flagnande, bottenfärg. Köl och bordläggning är i relativt bra skick, men bordläggningen är fortfarande mycket våt.

Akterut strax för om akterspegeln har flera bord börjat frysa sönder.

I stäven har ett par av borden på bågge sidor börjat släppa i spunningen.

Akterspegeln har i sin nedre del skjutits ut från ramträet och troligtvis är både spegel och ramträ rötskadat i botten. Spantning ser ut att vara i bra kondition.



Ruffdörrarna har svällt och går inte att stänga. Men de är lätta att hyvla av en bit.

Invändigt

Invändigt ser båten bra ut med undantag för de fukt- och rötskador i skrov och däck som även syns på insidan. Skottet för om förarplatsen är fukt- och rötskadat under skarndäcken. Skottet behöver helt eller delvis bytas.

Dörrarna in under fördäck går inte att stänga. Däcket innanför vindrutorna behöver renoveras. Säten, ryggstöd, kojbottnar, durkar är i bra kondition.

Däck

Däcksbalkarna är troligtvis original, men det gamla ribbdäcket har ersatts av vitmålad plywood. Denna visar tecken på att vara amatörmässigt lagd och bör nog bytas. Mittfisker i mahogny ligger ovanpå och har börjat få fuktsskador.

Vindrutorna bör kunna räddas, men troligtvis finns det rötskador där mittfisker stöter mot rutorna och här kan man behöva byta ut skadat trä. Skarndäcket har lokala fukt- och rötskador och i stort sett hela skarndäcket bör bytas.

I höjd med förarplatsen har skarndäcken knäckts av det skott som står under. På babordssidan har skarndäcket ruttnat på grund av knäcken så att det är ett stort hål i det. Kaveln under har även den rötskadats och måste delvis bytas. Akterut är skarndäcket delvis sprucket och fuktsskadat.

Akterdäck består i stort sett av fyra luckor ned till motorutrymmet och de två stuvutrymmena på var sida om motorn. Alla fyra luckor är klädda med plastduk imiterande ett teakdäck. Luckorna är skeva och passar dåligt. Luckorna måste bytas. Avrinningen runt luckorna är för smal och grund.

Motor

Motorn utgörs av en Volvo B18 med ett 100-drev.

Motorn har inte provkörts, men det finns risk för att den fått invändiga frysskador då den inte lär vara vinterkonserverad.

Bränsleinstallationen måste gås igenom och påfyllningsslangen bytas. Kopparledningen är helt oklamrad så den bör bytas och då klamras.

Gummiledningen inne i motorrummet får inte hänga som den gör, utan ska bytas och dras om.

Tanken ska fästas bättre. Elinstallationen bör gås igenom av en fackman och då bör batterierna flyttas ut från motorrummet och ställas i fastspända syrabeständiga plastlådor som är ventilerade till båtens utsida.



B18 med AQ 100-drev är aldrig fel. Ägaren Stefan hade haft problem med Stromberg originalförgasaren och monterat en Weber. Bränsleledningen var dåligt klamrad, batteriet stod löst på ena sidan men bör vara placerat utanför motorrummet och stå i en syrabeständig plastlåda som är ventilerad till utsidan av båten.

Övrigt

Knaparna är inte fastsatta på ett tillfredsställande sätt. Det saknas delvis muttrar och brickor. Båten har en elektrisk länsypump vars slang är skarvad, men skarven saknar slangklämmor. Mekanisk länsypump bör anskaffas. Ankare saknas och bör anskaffas, så även en livboj. Båten saknar räddningsstege vilket bör anskaffas.

Sammanfattning

Båten har under senare år missköts och är nu i behov av en omfattande renovering av i första hand däck, men även lokala delar av skrovet.

Mysing-båtarna hör visserligen inte till de bäst byggda båtarna av den här typen, men typen bör bli klassisk och det kan nog vara motiverat att rädda den till eftervärlden.

Kostnaderna för en professionellt utförd renovering blir emellertid så stora att det inte lönar sig. Ska båten renoveras måste man tänka med hjärtat och inte med plånboken.

Jörgen Wallin, skeppsbyggnadsingenjör, besiktningssman.

”Idealet är att först besiktiga på land och sedan lägga båten i sjön och provköra den så även motor och genomförningar kan kontrolleras.”

Jörgen kryper in i ruffen, lyser ned en ficklampa i alla skrymslen och under durkarna. Han ser att det attas muttrar och brickor till knaparna och ser rötskador under skarndäck där den utvändiga skadan finns.

Känsliga ställen i botten

Idag är det dags för botten. Här får man offra sig och krypa runt och tråla för att upptäcka dolda fel. Jörgen börjar föröver. Där stäven möter kölstocken är ett känsligt ställe där man bör se upp.

Sambordet är lite sönderfruset, säger han och petar bort en del av tätningsmedel som döljer skarven. Sambordet är alltså första bordet efter kölplankan. Det har släppt lite och ligger 5 mm utanför stävplankan. På sikt måste det öppnas upp och åtgärdas.

Han fortsätter akteröver och banar lätt med sin träklubba. Ljudet ska ha en ljus klang. Låter det dovt och dystert är det en indikation på öta.

Sprickor upptäcks

Botten i övrigt verkar skaplig men mahogny är mer frostkänsligt än aru (förutom tätvuxen Honduras) och längre akteröver syns lite sfragment som tyder på fuktinomträngning genom bordläggningen. Fler sprickor i borden upptäcks med hjälp av klubban.

Relativt lätt att byta tack vare att båten är klinkbyggd, tröstar Jörgen.

Man bör även undersöka själva ölplankan som kan ha blivit inryckt vid pallningen.

Det kan vara många fel vi inte hittar när båten ligger på land. Idealt är att först besiktiga på land och sedan lägga båten i sjön och provköra den så även motor och genomförningar kan kontrolleras.

Därmed är Jörgen klar med besiktningen som tagit ett par timmar anspråk. Vi önskar Stefan lycka till med renoveringen och inser hur viktigt det är med en sakkunnig besiktning före ett träbåtsköp. □