

Vinterförvaring



Båten kvar i sjön eller båten på land – vitt skilda situationer. I detta kapitel får du en grundlig redogörelse om hur du hanterar din båt. Läs noga igenom och följ de råd vi ger. Titta till båten då och då.

Allmänt

På land

I sjön bärs båten upp av vattnet med en jämn tryckfördelning över skrovets hela våta yta. På land däremot måste båten bära upp sin vikt på ett fåtal punkter.

Båtens form, storlek och konstruktion avgör på vilket sätt din båt skall pallas/stöttas.

Markens känslighet för tjäle, regn och översvämningar samt vindförhållanden på uppläggningsplatsen bör du också ta hänsyn till. Särskilt på låga stränder är det viktigt att båten är placerad så långt från strandlinjen att den inte kan nås ens av onormalt högt vattenstånd eller av svall.

Ett annat skäl att tveka inför »vintersjöliggning» är att försäkringen inte ersätter skador orsakade av is, snö eller frost.

I sjön

Vinterförvaring i sjön blir allt vanligare, men då är det viktigt att tänka på följande:

- Är båten lämpad att ligga i is? Båtar med utanpåliggande roder, inudrev, utombordsmotorbåt eller träbåtar är generellt inte det!
- Välj om möjligt hamnplats där strömbildare används.
- Har skrovet skador under vattenlinjen skall båten inte ligga i sjön vintertid.

De mest påtagliga riskerna för båten ligger i de frostsprängningar som kan uppstå. Alla genomföringar i skrovet i närheten av och under vattenlinjen skall stängas eller tätas.

Ledningar, kranar, ventiler, pumpar, toaletter, tankar, kylmantlar, kylsystem med mera som innehåller vatten måste tömmas och/eller förses med frostskyddsmedel.

Om elektriska värmeelement används skall de vara godkända för permanent drift. Använd i första hand element utan rörliga delar. Utrustningen skall vara jordat med oskadade kablar. Förlita dig inte på att hålla frostfritt ombord med enbart elvärme. När det är som kallast inträffar ofta strömbrott.

Avriggning

Kontrollera hos ansvarig person att mastkran och lyftstroppar är funktionsdugliga och utan skador. Se till att stroppen anbringas på rätt ställe, att antenner, ledningar, givare och andra känsliga delar av masten inte kommer i kläm.

Lyftstroppen skall vara kopplad innan någon vantskruv lossas. Gå aldrig under hängande last. Avdela en person som hanterar rullflocks systemet så att det inte böjs. Lägg slinget så högt som möjligt så att tyngdpunkten är i nedre delen av masten. Följ mastfabrikantens anvisningar.

Förvara masten efter avriggning på jämnt underlag och på en plats där den inte utgör hinder för andra. En mast på marken försvinner lätt i snön där den kan komma till skada.

Vajer bör ej förvaras surrad tätt intill en mastkropp av aluminium pga risken för korrosion. Detta är särskilt viktigt på platser där luften kan vara salthaltig.

Vantskruvar, antenner etc skall ej vara kvar på masten då den förvaras utomhus eller i gemensamma förvaringsutrymmen, för att undvika stöld.

Torrättning

Lyftpersonalen måste känna till båtens totala vikt och viktfördelningen i skrovet. Detta gäller även

- bottenprofilens utseende
- placering av logg- och ekolodsgivare
- propelleranordning, roder och andra utskjutande delar.

Du markerar lättast dessa ställen genom att till exempel klistra en bit tejp på skrovsidan för drev/axel, logg etc. Skriv på tejpens vad det är du har markerat.

Uppgifterna är mycket viktiga för placeringen av lyftbanden eller stroparna som skall vara surrade (straffade) till varandra i längskeppsriktningen och upphängda i lyftok. Före lyftet måste båten tömmas på slagvatten och den utrustning som kan förskjutas och skadas eller förändra tyngdpunkten under lyftet.

Gå aldrig under hängande last!

Pallning

En båt får aldrig ställas direkt på marken. Den måste stå på en så kallad pallning, det vill säga ett underlag som består av grövre virke eller bockar av trä eller stål.

Att pallningens bottenbas är bred och stabil är särskilt viktigt för fenkölade segelbåtar som står på en mycket liten kölyta. Om markunderlaget för bockarna inte är hårdgjord mark bör de ställas på och fästas vid plattor av grov plywood eller annat lämpligt material som ger stor bäryta. Dimensionering av bockar skall väljas så att god marginal finns för avsevärda viktökningar och belastningar genom snö, regnvatten, vindtryck och så vidare.

Stöttning

Pallningen eller bocken är underlaget för båtens köl på land. De allra flesta båtar måste dessutom stöttas.

Används båtvagga bör markbredden vara minst lika med båtens största bredd i vattenlinjen. Den måste bestå av en stabil bottenram med kraftiga balkar som pallning för kölén. I denna bottenram skall stöttorna vara fästade.





De skall dessutom stagas i ramen med rejäla bult- skruv- eller spikförband såväl tvär- som längskepps och därmed utgöra en sammanhängande stötningsenhet. Torrt virke skall användas vid tillverkning av trävagga.

En rätt konstruerad vagga av trä eller stål med betryggande materialdimensioner är den säkraste och skonsammaste stötningsmetoden. Skall den också kunna användas för transport av båten ställs stora krav på stötningsfunktionen.

Stötningspunkterna mot skrovet bör helst ligga mitt för tvärskeppsförstyvningarna, det vill säga skott, bottenstockar och så vidare.

Stöttornas tryck fördelas med hjälp av väl fastsatta plattor (mellanlägg) av trä eller metall som om möjligt följer båtens form.

De allra flesta båtar - även de som stöttas i vagga - måste vila på kölpallningen med hela tyngden och inte hänga i vaggan eller på stöttorna.

Justerbara rörstöttor bör användas med viss försiktighet. För att fungera på fullgott sätt måste de anbringas mot bordläggningen i en vinkel så nära 90° som möjligt. Underlaget måste vara hårt. Dras stödpunkterna i marken in mot båten kan stöttorna vid sidotryck böjas eller knäckas om avståndet mellan stagnings- och tryckpunkterna är för långt.

Stöttning för långt in under båten ger dålig stabilitet på samma sätt som en vagga med för liten markbredd. Om Seaquipstötten eller liknande används skall dessa vara sammanlänkade med kätting. Stöttor och kätting skall efterdras och marken ska vara hård.

Tänk på att om du använder stålbockar är det låg friktion mellan båt och bock, öka friktionen med mellanlägg.

Den som har sin båt placerad på yttersidan av en uppläggningsplats, där den kan vara utsatt för starkt vindtryck, måste vara extra noga med stöttningen.

Moderna segelbåtar med platt botten akter om kölen måste ha extra stöttning för akterskeppet. Vikten i aktern gör att det kan uppstå sprickor i de längsgående bottenstockarna, om inte akterskeppet får denna extra stöttning, se bild på sid 16.

Några särskilda råd

Inu-båtar och utombordsmotorbåtar

Inu-båtar har oftast en V-formad bottenprofil och ett brett akterparti. Den bakre bocken bör vara lika lång som båten är bred. Den placeras under akterspegeln. Tunga och långa båtar kräver tre pallningar, en under aktern, en midskepps och en under fören. Givetvis måste båten på den förliga pallningen ha en sidostöttning.

Tänk på att båtar med stora motorer har en ganska liten del av sin tyngd i förskeppet, som därmed blir känsligt för vindtryck från sidan. Tänk på att viktfordelningen förändras mycket på en utombordsmotorbåt när man monterar bort eller på motorn. Ta av drevet vid vinterförvaring, det stjåls många drev.

Rundbottnade båtar – snipor

Dessa båtar är ofta lätta att palla i långskeppsriktningen. Det är klokt att lägga en pallning även under motorn. Stöttningen i sidled sker lämpligast med snedbockar. Metoden ger god säkerhet i sidled om bockarna är väl anpassade till skrovets form och dessutom bultade eller spikade till varandra under båten eller i kölpallningen. Skrov över 7,5 meters längd kräver två bockar på varje sida.

Långkölade segelbåtar

De långkölade segelbåtarna pallas normalt under ballastkölens för- och akterkant. Långkölade segelbåtar med kraftigt överhäng måste ha en extra pallning under förskeppet. Båtar med långt akterligt överhäng bör även ha en pallning under aktern. Stöttningsproblemen i sidled är gemensamma för de lång- och kortkölade segelbåtarna. En bra vagga är den bästa lösningen.

Fenkölade segelbåtar

Finns inte någon vagga måste stor omsorg ägnas åt pallning och stöttning. Beroende på kölens ringa längd skall en stadig pallning finnas under såväl försom akterkant. Dessa båtar kräver en stabil och kraftig tvärställd pallningsbock både för och akter om kölen, inte

enbart för balansens skull utan även för att undvika onormala påfrestningar på skrovet. Tvärbockarna bör även utrustas med anordningar för att motverka vridningsrörelser i sidled vid hård vind. Ytterligare stöttning skall finnas vid båtens största bredd. Längre båtar kräver flera stöttor. Vid injustering av pallning och stöttning med kilar måste dessa ha lika stor anliggningsyta som stöttorna och pallningspunkterna.

Master på under vintern

Om du vinterförvarar båten riggad måste du vara extra noggrann med stöttningen av båten. Masten får hävstångskraft när det blåser.

Vaggan skall vara extra kraftig. Anliggningsytan mot skrovet skall vara stor eftersom skrovet utsätts för större belastning. Det är också viktigt att stöttor hamnar mitt för skott eller andra invändiga förstärkningar.

När du tagit upp båten lättar du på spänningen i riggen genom att släppa några varv på vantskruvarna.

Har du förstagsprofil bör denna straffas åt så att den ej kommer i egensvängning.

Båtens vinterstöttning bör kontrolleras regelbundet men i övrigt helst inte röras fram till sjösättningen. Justeringar som betingas av markförändringar, blåst och så vidare ska dock utföras utan dröjsmål.

Täckning

Om båten skyddas mot regn, snö och nedsmutsning med någon form av täckning, måste denna vara så stabil och gjord på sådant sätt att den inte orsakar skada på vare sig den egna eller intilliggande båtar.

Vid valet och dimensioneringen av materialet i den bärande stommen för täckningen måste man ta hänsyn till den extra tyngd som kan komma att belasta konstruktionen vid ett häftigt och överraskande snöfall.

Avlägsna därför snarast den snö som fastnar på täckningen och se till att inga »vattensäckar« eller »isfickor« bildas.

En spetsig takvinkel är en god hjälp att hålla täckningen snöfri. Nackdelen är att

vindfånget kan bli stort. Försök därför att hålla täckningen så låg som möjligt!

Tänk på att den täckning som står fast monterad på däck väsentligt ökar vindpressen på själva skrovet och därmed risken för skador. Därför är en stabil separat täckställning över vilken presenningen kan spännas hårt den bästa lösningen. Används plastpresenning bör den vara armerad och ha förstärkningar vid hörn och öljetter.

Presenningar eller annan täckning får aldrig surras i båtens bockar eller stöttor!

Täckställning och presenning skall förankras till båtvaggen eller på annat sätt göras »jordfast«. Sörj för god luftväxling och förhindra tryckskillnad under täckningen vid hård vind genom öppningar vid gavelpetsarna.

Ta bort kapellet

Du bör ta bort kapellet så det inte sitter kvar under presenningen. Om presenningen skadas är risken stor att även kapellet blir skadat.

Ventilation

Se till att det är god ventilation i båten så att det inte blir mögel i båten. Det bör finnas utrymme för luft att kunna strömma in under presenningen. Du bör ha avfuktare i båten som till exempel torrboll.

Trailerlast

Lastens tyngd får inte överstiga det som anges i trailerns och bilens registreringsbevis och den skall fördelas riktigt på fordonet. Stöttor och stödhjul ska inte punktbelasta skrovet. Surrningen måste ske med stor omsorg och anpassas efter lastens art och tyngd.

Lampa och flagga för varningsmärkning skall finnas i utrustningen och användas vid behov. Om färdvägen ej är välkänd bör den fria höjden kontrolleras.

Båten på trailer

Det finns många regler om hur man får framföra en båt på trailer efter bil. Det finns också många nya regler som gäller det som man i dagligt tal kallar oreggad trailer men som egentligen heter efterfordon.

För att du inte ska göra några fel rekommenderar vi dig att gå in på www.vv.se som är vägverkets hemsida och se vilka regler som gäller för dig. Under rubriken Trailerlast står de vanligaste reglerna och några goda råd.

De vanligaste felen är att man glömmat att kontrollera att båten är ordentligt fastspänd på trailern och att handskan sitter på fast på kroken.

Sjösättning

Kontrollera att alla kranar för vattenintag är hela och stängda och att dyvika, logg- och ekolodsgivare är monterade och täta. Genomgående bultar till utombordsmotorer och liknande montage måste tätas noga. Kontrollera alla slangklämmor. Se till att tätningar (manschetter) för styr- och reglagekablar och bränsleslangar är täta och hela. Utombordsmotorn skall monteras enligt tillverkarens anvisningar före sjösättningen. OBS! Godkänt motorlås krävs för alla utombordsmotorer. Gör en efterdragning efter första båtferden och kontrollera att inget läckage finns.

Tänk på att en nymålad botten är hal och inte ger fullgott fäste för lyftstroppar eller band på en sluttande köl eller på en slipvagn. Lyftstropparna skall vara surrade (straffade) till varandra i långskeppsriktningen.

Påriggning

Vid vårutrustningen gör du en noggrann genomgång av stående och löpande rigg samt mastroret. Kontrollera att det inte finns några trasiga kardeler vid övergången mellan riggvajer och ändstycke.

Kontrollera lyftanordningarna innan du lyfter masten, se även sidan 11 under »Avriggning«. Lägg slinget så högt som möjligt så att tyngdpunkten är i nedre delen av masten. Se till att få masten betryggande stagad på båten innan lyftstroppen lossas helt. Håll uppsikt på förbipasserande båtar som kan ge svall som stör eller försvårar påriggningen.

Se till att alla vantskruvar har tillräckligt fäste i båda gänggångarna och är låsta. Gör en efterkontroll under och efter första seglingen för året. Följ mastfabrikantens anvisningar.



Råd och Tips

Om det är svårt att förankra presenningen till båtvaggen eller göra den »jordfast« kan den säkras genom att hänga sandfyllda dunkar som vikter.

Checklista vinterförvaring

–Inför upptagning kontrollera att:

- Båten har rätt viktfordelning och är stuvad så att inget välter vid lyft
- Propeller och logg är lyftmarkerade
- Båten är tömd på stölbegärliga tillbehör. Se »Stöld och inbrott«
- Vagga, bockar och stöttor är oskadade
- Presenningen aldrig surras i båtens bockar eller stöttor
- Dyvikan tas bort så att snö-, regn- och kondensvatten som kommer in i båten kan rinna ur båten.

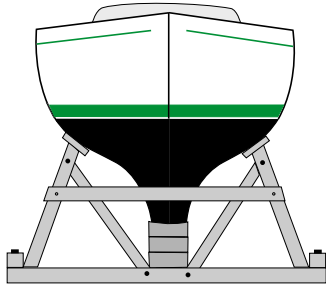
– Inför sjösättning kontrollera att:

- Självlänsen inte är igensatt
- Alla genomföringar är hela. Ryck i slangar, stäng/öppna/stäng alla kranar
- Dyvika, logg- och ekolodsgivare är monterade och täta
- Tätningbälgar är hela och oskadade då utombordare monterats
- Utombordsmotor är låst med godkänt motorlås
- Styrning, gas- och växelvajer fungerar felfritt

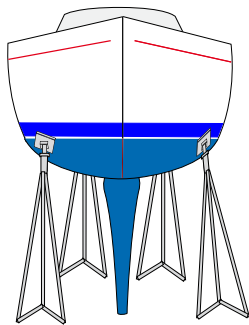
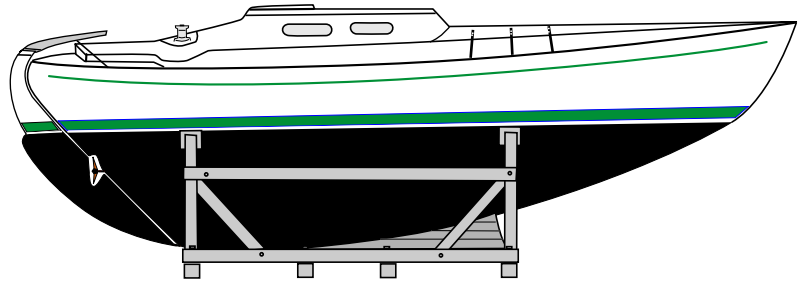
OBS! Skador orsakade av is, snö, frost, vatten, fukt, mögel eller djur ersätts inte

Kan du bocka av checklistan uppfyller du våra aktsamhetskrav enligt försäkringsvillkoret

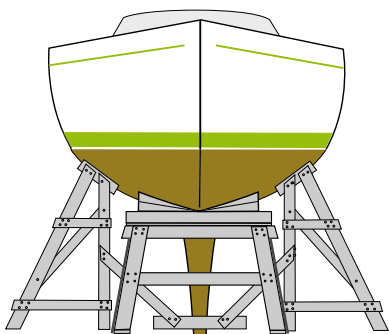
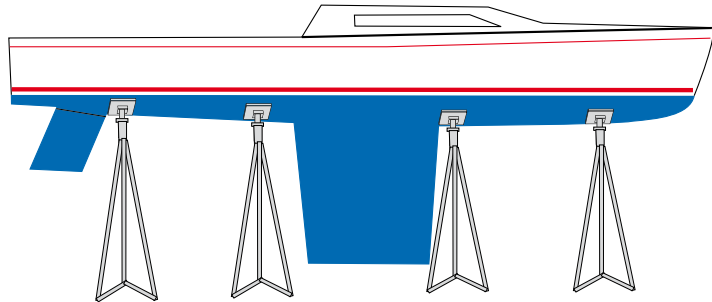
Några exempel på bra vinterförvaring



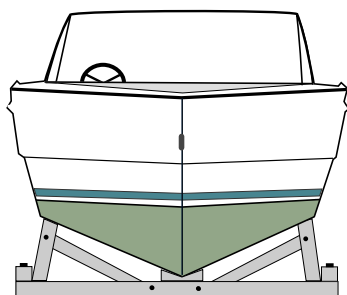
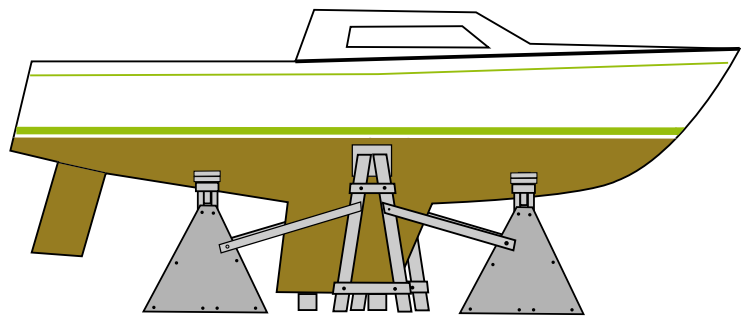
Långkölad segelbåt i vagger med pallning under fören



Modern segelbåt med tungt akterskepp som behöver extra stöttning



Fenkölad segelbåt med sido- och tvärbockar



Vagger är det bästa alternativet även för motorbåtar

