

När S/Y Mary fick halkskydd



Utan däcksmatta såg båten ut som en vitmålad konservburk.

Halkskyddsmatta är lika lämpad för plast- som stålbåtar och sitter som original på flera båttyper. Mattan ger i förhållande till ett teakdäck något bättre grepp, är billiga-

re, lättare att lägga och naturligtvis inte ens i närheten lika tung som teaken. Vad som är snyggast däremot avgörs naturligtvis av båtens karaktär och ägarens smak.

TEXT OCH FOTO: LINDA PERSSON

När vi köpte S/Y Mary var däckets klätt med halkskyddsmatta av fabrikatet Polygrip. Mattan hade efter 20 år i solen tappat sin ursprungliga färg och var torr som knäckebröd. Under vår premiärtur från Teneriffa till Sverige visade det sig dock att denna gamla matta fortfarande utgjorde ett alldeles utomordenligt halkskydd. Däremot släppte däcksfärgen på några utsatta ställen och därmed även mattan som var limmad ovanpå färgen. Rent kosmetiskt var alltså vår gamla däcksmatta inte särskilt fräsch.

Vi beslöt oss att byta däcksmatta trots den förra ägarens stora varningar om den stora arbetsbördan det skulle innebära. Han hade rätt.

Det är ett gediget arbete att lägga halkskyddsmatta men är man noggrann blir resultatet både snyggt och bra.

Att välja matta

Det finns ett antal halkskyddsmattor ute på marknaden av olika kvalitet, i olika prisklasser och olika format:

• Treadmaster

Finns i flera färger och i två olika strukturer: den vanliga diamantmönstrade och en slät variant (smooth) vars struktur påminner om en seglarskosula. Treadmaster säljs i ark på 90x120 centimeter à cirka 650 kronor. Treadmaster säljer även färg som fräschar upp mattan efter många år i solen.

• TBS

Finns i många färger och tjocklekar. Köpes på rulle vilket underlättar mönsterpassning. Finns även i en självhäftande variant. Samma priskategori som Treadmaster. Sitter bland annat på Dehler original. Vi beställde prov, men tyckte att den korniga ytan smulade av sig.



Med rätt verktyg är det lätt att skära till mattan.



När alla mattbitarna var tillskurna provade vi dem på båten och gjorde nödvändiga korrigeringar.

- Vetus

Finns i grått och beige och säljes i ark om 90x120 och 90x240 centimeter. Strukturen består av små prickar. Dubbelt så dyrt som övriga märken – dock finns det inget som tyder på att den skulle vara dubbelt så bra.

- Polygrip

Finns i samma färger och mått som Vetus, men prickarna är större (och snyggare). Samma prisklass som Treadmaster och TBS.

S/Y Mary har en mycket liten sittbrunn och vi spenderar därför mycket tid på däck. Därför var det viktigt för oss att lägga en matta som inte bara ger ett bra halkskydd utan även är bekväm att vistas på. Vårt val blev därför Treadmasters släta matta.

Man börjar med att mäta däcket

Att lägga däcksmatta är ingen billig historia om man som vi har ett stort däck. Därför kändes det viktigt för oss att skapa ett effektivt mönster som utnyttjar arkens storlek optimalt.

Vi började med att mäta däck och räkna ut hur vi skulle kunna nyttja arken maximalt och ändå skapa ett snyggt mönster.



Om inte färgen fäster ordentligt på skrovet spelar det ingen roll hur bra mattan fäster mot färgen. Här hade vi tidigare haft en oljeläcka från ankarspelet och trots noggrann avfettning fäste inte färgen – bara att börja om.

Sedan ritade vi in mönstret på en skiss över däck och numrerade varje bit. Ett alternativ är naturligtvis att skarva mattan, men då detta sällan blir snyggt ville vi undvika det.

Om vi skulle göra om detta arbete skulle vi troligen välja att studera hur vattnet forsar över däck och anpassa mönstret därefter. Detta kräver dock fler ark och blir därmed dyrare.

Mallning är tidskrävande

Mallningen var det svåraste och mest tidskrävande arbetet. Vår gamla Polygrip-matta var lagd i ett mycket vackert mönster och vi ville hålla uppe den goda standarden. Den förra ägaren använde de större arken (90x240 centimeter) som Treadmaster inte erbjuder och därmed kunde vi inte använda det gamla mönstret. I stället köpte vi stora kartongark som vi gjorde nya mallar av. Till vår hjälp hade vi en linjal och hela servicen för att få fina jämna kanter. Det är viktigt att man rundar av alla hörn, som annars utsätts för stora påfrestningar.

Det kan vara enklare att göra mallarna av byggplast, men kartongens stabilitet visade sig vara till glädje när det var dags att skära till mat-
tan.



Vi valde ett kontaktlim som verkar vara både billigare och bättre än mattillverkarnas egna alternativ. Limmet går även bra att spruta in i efterhand om eventuella luftbubblor uppstår.

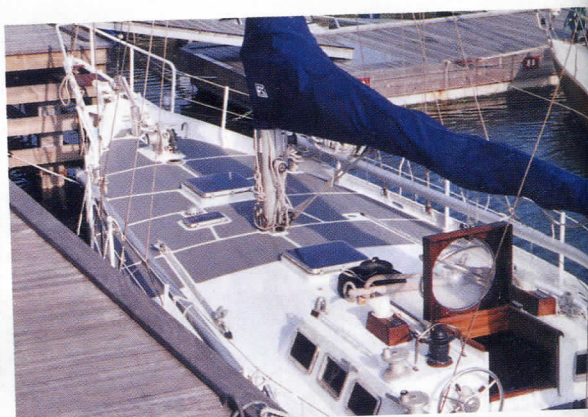
Tillskärning enkelt med rätt verktyg

Även om Treadmasters matta är förvånande mjuk är den tjock och svår att skära i. Vi hade funderingar kring att använda allt från fårsax till bandsåg, men det slutade med att vi hittade fantastiska textilknivar med runda utbytbara knivblad.

De fungerar som pizzaknivar och finns i olika diametrar, vilket underlättar när man ska skära runda kanter. Vi placerade mal-len på mattan, ritade och skar ut. Som underlag använde vi en masonitplatta – naturligtvis fungerar de flesta hårda släta mate-rial bra som underlag så länge de inte ska-dar kniven.

När alla mattbitarna var tillskurna provade vi dem på båten och gjorde nödvändiga korrigeringar.

När bitarna hade fått önskad form färdiga kornringar. När bitarna hade fått önskad form färdiga kornringar. När bitarna hade fått önskad form färdiga kornringar.



Nu börjar man ana slutresultatet.

Svårt att välja rätt lim

Svårt att välja rätt lim
Att välja lim var svårt. Efter allt arbete å det oerhört viktigt att mattan sitter som den ska. Här har TBS självhäftande matta en klar fördel. Vetus och Treadmaster har egna lim som har fått blandade referenser. Båda är dock mycket dyra. SikaFlex är ett annat svårarbetat och dyrt alternativ som dock fäster bra. Vi övervägde att pröva vakumlimning, men övergav idéerna när vi läste en artikel i Oceanseglarklubbens medlemstidning om en man som hade provat Vetus lim men blivit besviken och i stället använt ett billigare kontaktlim från Casco som rekommenderas för limning mot golvet i brygg, brunnar, golvsocklar med mer.

Cascos lim är väder- och oljebeständigt och kan dessutom penslas ut, vilket innebär att det är ganska lättarbetat.

Vi beslöt oss för att pröva Cascos PU-kontaktlim.

Underarbetet viktigt

Innan vi kunde lägga ny däckmatta tog vi bort den gamla och skrapade bort all färg in till zinken på vår galvaniserade stålbe-
Vi behandlade den rost vi strö-
på, avfettade och gav sedan den
samma behandling som skro-

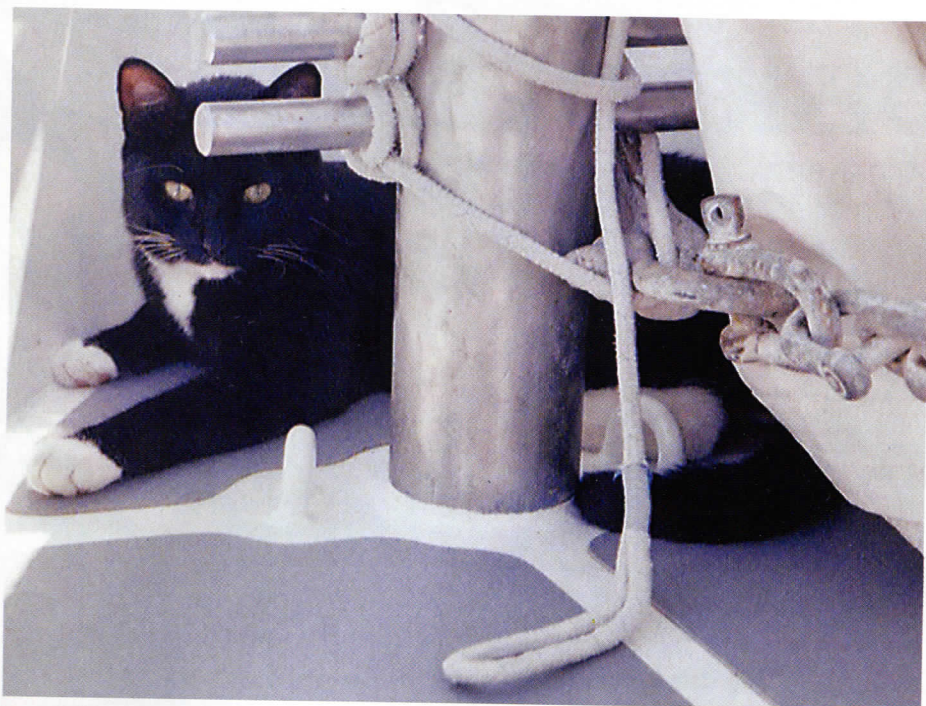
sidorna: två lager Light-primer och tre lag
tvåkomponents polyretanlack.

Underarbetet varierar med däcksmaterialet. På en plastbåt är det vanligast att limmar direkt på skrovet, medan det är bättre med några lager färg mellan skrovet och matta på en stålbåt. Det är viktigt att följa limtillverkarens rekommendationer.

Limning enklare än väntat

Trots alla skräckhistorier om kontakt var limmomentet överraskande enkelt.

Vi ruggade upp både matt- och däcksbil med en slipkloss och rengjorde sedan motoroljegrant. Mattbiten placerades på sin exakta plats. Sedan tejpad vi runt den (en till millimeter utanför) och tejpad även runt den i den rakaste kanten för att hålla mat-



Det är viktigt att man rundar kanterna – både för utseendets skull och för att förhindra att kanterna fläks upp. Skeppskatten Båtsman vilar sig i skuggan av förseglet.

tan på plats. Innan det var dags att limma avfettade vi däck med aceton för att få bästa grepp. Det är viktigt att täcka ordentligt med lim på bägge sidor.

Vid själva limmomentet tyckte vi det var enklast att vara två personer. En som håller i mattan och en som "simmar" den på plats för att minimera antalet luftbubblor. Treadmasters matta kan töja sig något och även styras en millimeter eller två åt något håll, vilket underlättar precisionen i limningen.

Slutligen använde vi en kavel för skapa momentantryck, få ut eventuell luft och jämna ut limklumpar.

Enkelt att fylla i lim efterhand

Direkt efter limmomentet bör man kontrollera att alla kanter sitter ordentligt. Det är ganska enkelt att fylla i lim i efterhand, vilket känns trygghet eftersom det innebär att man skulle kunna limma om ett hörn om det i framtiden mot vår förhoppning skulle lossna.

I starkt solsken expanderar eventuell luft under mattan och luftbubblor kan på så sätt upptäckas. Bubblorna punkteras enkelt med en nål. Sedan kan man spruta in nytt lim med en grov injektionsspruta. Efteråt bör man lägga något tungt ovanpå för att

JOBBFAKTA

Tidsåtgång: Beroende av hur detaljrik däcksytan är och hur noggrant man genomför arbetet. Om man bortser från underarbetet och det slutliga finliret så tog det oss cirka 130 timmar att lägga den nya mattan (måttning 10 timmar, mallning 60 timmar, tillskärning 30 timmar, limning 30 timmar).

Kostnad: Beroende av storleken på däck och precisionen i måttningen. Matta och lim kostade oss totalt cirka 20 000 kr.

Svårighetsgrad: Medel.

Verktyg: Se artikel.

Material: Se artikel.

undvika att det kommer in mer luft innan limmet torkar.

Det blir lättare att se eventuella limrester efter några dagar när det genomskinliga limmet gulnat. Ju längre man väntar desto svårare blir det dock att avlägsna limmet. Arbetet är tidskrävande, men kan göras med hjälp av bara fingrarna och en skruvmejsel.

Den noggranne kan välja att måla ännu ett lager färg mellan mattbitarna för att färgen på så sätt ska fixera kanterna. Detta kan dock var svårt att få snyggt om man som vi har olika färg på matta och underlag.

Vi har valt att låta bli.

Nöjda med resultatet

Att resultatet blev snyggt såg vi på en gång, men nu efter sommarens seglatser kan vi med stor glädje konstatera att mattan även ger ett alldeles utmärkt grepp och sitter precis så bra som vi hade hoppats. PB



Så här såg båten ut när den var färdig. Mattan ger inte bara bättre halkskydd utan även ett kosmetiskt lyft.