	<h1 style="text-align: center;">Refit projecten</h1> <p style="text-align: right;">Doc. 03</p>
<b>Onderwerp</b>	Grote refit polyclassic zeiljacht – Deel 1
<b>Rubriek</b>	Algemeen
<b>Inhoud</b>	Een serie van vier artikelen uit Zeilen over een grote refit van een Polyclassic zeiljacht. In dit document: Deel 1 – De bezieling, de checklist en het plan

In het magazine Zeilen is een serie artikelen verschenen over een grote refit van een Polyclassic zeilboot. Een Contest 36 kitsgetuigd uit 1977. Deze boot is een tijdgenoot van de Trintella Center Cockpit serie (III t/m V) . De strekking van deze artikelen is interessant voor Trintella eigenaren die overwegen een grotere of deelrefit aan hun boot te doen en inspiratie en ideeën op willen doen uit vergelijkbare projecten.

Brongegevens:

Doc. 03: Zeilen 7/2018

Doc. 04: Zeilen 9/2018

Doc. 05: Zeilen 11/2018

Doc. 06: Zeilen 1/2019

Bewerkt: P. van der Waa  
December 2018

**Note:** Technische Informatie Bulletins worden uitgegeven door de Trintella Vriendenkring om leden en overige Trintella eigenaren te adviseren bij het onderhoud van hun boten. Veel van deze bulletins zijn gebaseerd op de ervaringen die boot eigenaren zelf hebben opgedaan met het onderhoud van hun boot. Alhoewel de publicaties met de grootst mogelijke zorgvuldigheid zijn samengesteld kunnen hieraan geen rechten worden ontleend. De TVK staat open voor opmerkingen die de inhoud van deze publicaties kunnen verbeteren.



Deel 1 - de bezieling, de checklist en het plan

# EEN TWEEDE LEVEN VOOR MIJN BOOT



Is er een tweede leven voor de boot die al door meer dan één generatie intensief is gebruikt? Een hoofdbreken voor wie na vele jaren vaarplezier een geliefd schip nog lang niet kwijt wil. Een vraag voor de aspirant koper met een te smalle beurs voor een nieuw of jong schip. Rob Bijnsdorp behoort tot de tweede groep. In vier afleveringen neemt hij ons mee op zijn refitavontuur.

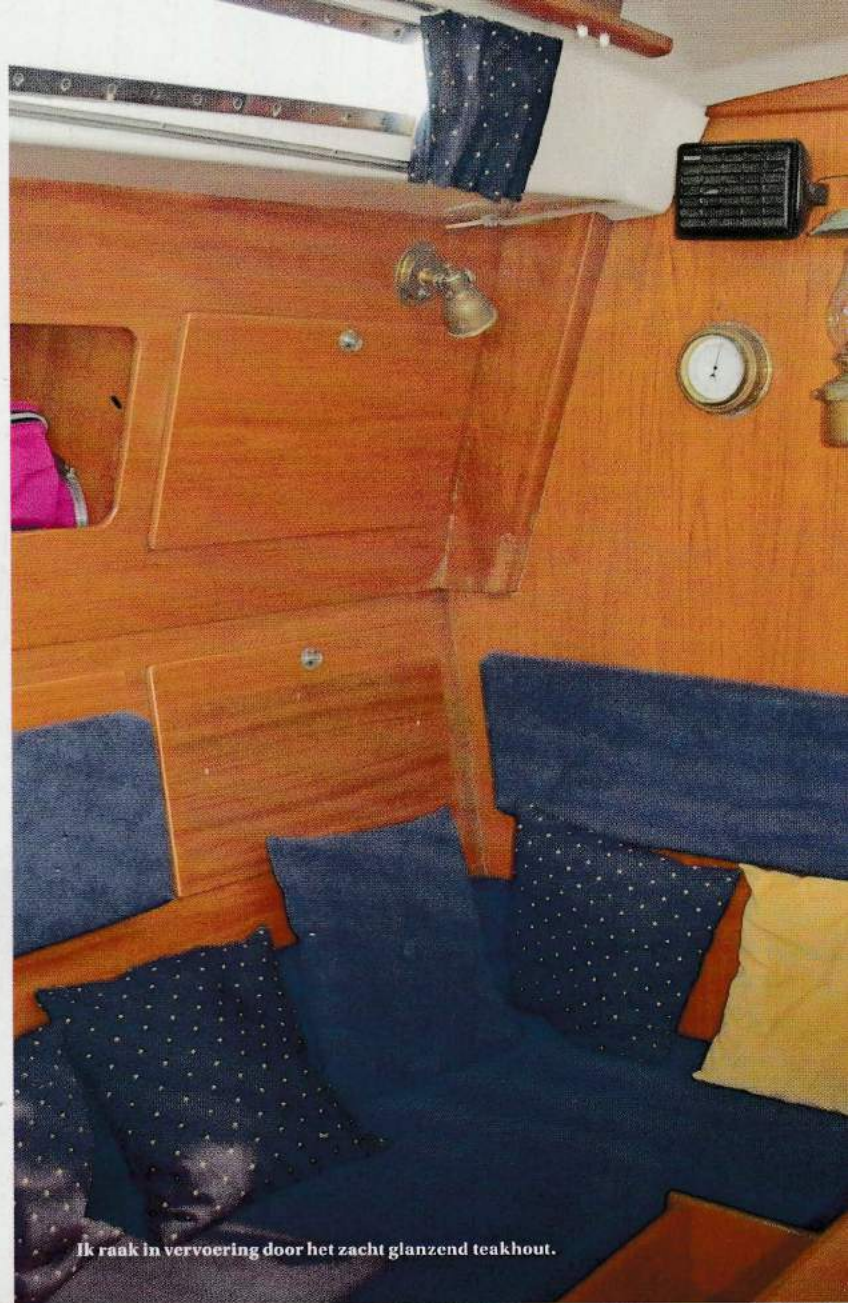
Tekst en foto's ROB BIJNSDORP



## GROTE REFIT

**A**l vanaf mijn 22e leef ik met een boot om voor te zorgen. Na een Compromis, een zelf afgebouwde Wibò, een eigenhandig opgeknapte, houten Golden Hind, en tweemaal een Colin Archer van 46 voet, dacht ik dat een bescheiden maar volmaakt gelijnde Marieholm IF mijn laatste scheepje zou zijn. Maar na tien jaar spartaans zeilen kreeg mijn lijf behoefte aan méér comfort dan de IF kon bieden. "Je moet blijven varen," zeiden mijn zonen, "je bent nog lang niet uitgezeild." Een van hen, die het kon missen, zorgde voor een budget dat voldoende was voor de aankoop van een boot die - in makelaarstermen - 'niet meer zo courant' is. Het soort boot waar het marktsegment dat gaat voor de steile steven, de brede platte kont met zwemplatform en het high aspect voorzeil aan voorbijloopt. Zelf neem ik de kosten voor mijn rekening van alles wat nodig is om zo'n boot weer helemaal tiptop te maken.

En zo sta ik op een zondagmiddag in het najaar te kijken naar een Contest 36 Ketch uit 1977. Aan de lange verkoopsteiger is het 't enige jacht dat me wat doet. Ooit door Dick Zaal ontworpen als cruiser-racer onder IOR-regels en gebouwd volgens normen van Loyds Register. Alles oogt zwaar en degelijk. Als ik binnen een kijkje neem, raak ik in vervoering door het zacht glanzend teakhout. Ik tel achtenveertig kasten, schapjes en schuifladen, geconstrueerd met zwaluwstaart- en pen-in-gatverbindingen, de schroeven bijna onzichtbaar met propjes afgedekt. De navigatiehoek doet me denken aan mijn vorige boten: een rommelige mix



Ik raak in vervoering door het zacht glanzend teakhout.



De robuuste driepitter doet m'n handen jeuken.



Tien jaar geen aangroei problemen? Na een paar maanden op zout water is de bodem veranderd in 60 vierkante meter kweektuin.

### Voordelig? Ja, mits... of nee, tenzij

Rem Schuyt, nautisch technisch expert en begeleider van jachtbouwprojecten, zegt het onomwonden: "Tenzij je gaat scharrelen en sjacheren, daalt je investering in een oude boot direct aan waarde. Voor alle onderdelen en materialen betaal je de nieuwprijs en mijn ervaring is dat daarvan gemiddeld hooguit een kwart bij de aankoopwaarde van de boot kan worden opgeteld. Je eigen tijd, die ook kostbaar kan zijn, laat ik dan nog buiten beschouwing. Je kunt voordelig uit zijn als je niet al te veel moet vervangen, al het werk zelf doet en daarna de boot vele jaren voor eigen gebruik houdt. Maar ga je een groot deel van het werk aan een oude boot uitbesteden, of wil je hem kort na de refit verkopen, dan ben je financieel gezien onverstandig bezig. Neem dus vooral de tijd om te wachten op die mooie oude boot die in heel goede staat is en bijvoorbeeld wegens gevorderde leeftijd van de eigenaar weg moet."

Leen Schaap van Ship Care in Lelystad krijgt op zijn werf weinig klanten die denken met een refit voordelig uit te zijn. "Integendeel, we zitten wel eens met een klant aan tafel die we moeten waarschuwen dat het wensenlijstje erg duur kan uitpakken in verhouding tot het type en de leeftijd van de boot die we onder handen moeten nemen. Als de klant dan zegt dat hij het ervoor over heeft, dat het hem écht om het schip te doen is, dan weet je dat financiële overwegingen op de tweede plaats komen. Voor zo'n klant gaan we natuurlijk met liefde aan de slag. Het geeft wel aan dat een refit enkel en alleen interessant is als je die puur voor jezelf doet en niet voor een ander. Het schip staat centraal en niet de financiële waarde, ongeacht of iemand al het werk zelf doet of de vakman erbij haalt."



van uiteenlopende instrumenten van diverse makelij en een kaarten-tafel die nog is berekend op een stapel BA-zeekaarten. In de machinekamer staat een Volvo Penta driepitter die mijn handen doet jeuken om hem eens flink onder handen te nemen.

## HOOFD OF HART?

Ik raak bezield van het idee dat dit dé boot zou kunnen zijn. Een belangrijk moment, maar ook oppassen nu, omdat ik nog helemaal niets weet. Alles wat me aanstaat, kan schone schijn zijn die grote gebreken verhuult. Ik moet zo nauwkeurig mogelijk kunnen inschatten of er voldoende tijd, geld en morele steun zal zijn om deze boot die mij betovert, een tweede leven te geven. Voldoende, plus een niet te krappe reserve, want zelfs na een grondige inspectie kunnen nog weer dieper verborgen problemen voor de dag komen.

Juist daarom is de intuïtie dat deze boot bij mij hoort, zo belangrijk. Dat gevoel moet sterker zijn dan de druk van al het werk en alle kosten die nog gaan komen. Je hoort vaak zeggen dat je een boot – net als een huis – niet met je hart, maar met je hoofd moet kopen. Ik ga daar niet in mee. Juist het hart moet de doorslag geven, anders wordt de aankoop wel je bezit maar nooit jouw boot, en je moet dan al helemaal niet aan een refit beginnen. Experts die ik spreek over de kansen en valkuilen van een complete vernieuwbouw, zien om die reden een refit dan ook niet als financieel interessant.

## LIFECYCLE-BENADERING

De bezieling om voor volledig vernieuwen te kiezen, speelt nog sterker bij zeilers die de boot waarmee ze zijn vergroeid, in een laatste levensfase zien komen. Daar dreigt een afscheid. Dat kan vele, sterkere motieven opwekken dan de verliefdheid voor een te koop

liggende boot waarmee je nog geen mijl hebt afgelegd. Is de gehechtheid aan de boot, die al zoveel jaren in de familie is, groot genoeg om het avontuur van een complete refit aan te gaan?

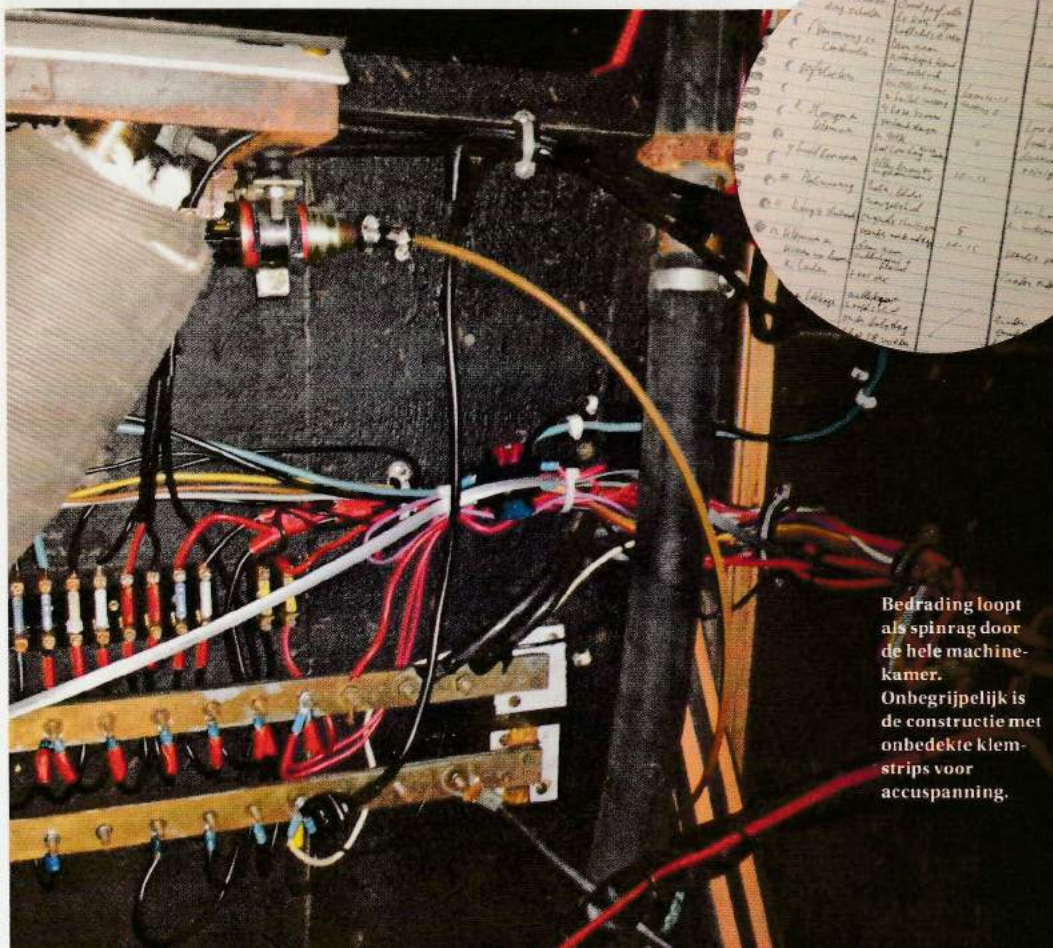
Ook voor het antwoord op deze vraag is een goed onderbouwde inschatting nodig. Welk onderdeel is onmiddellijk aan vervanging toe, wat moet over pakweg vijf jaar worden vervangen en wat kan nog vele jaren mee met alleen maar normaal onderhoud? Het zou handig zijn als je dat – net als in de autowerkplaats gebeurt – kunt inschatten aan de hand van normen of ervaringskennis. Dan hoeft je onderaan een checklist alleen maar de balans op te maken om te zien of het verantwoord is om aan het opknapproject te beginnen.

De experts waarschuwen dat zo'n benadering bij zeiljachten niet werkt. Maar omdat ik bij mijn beoordeling toch houvast en maatwerk wil, ben ik eigenwijs en ga ik aan de slag met een lifecycle-checklist. Een schema met kolommen voor: onderdelen (groep), vitale of ondergeschikte functie, kwaliteit (merk), verwachte levensduur, actuele toestand, de intensiteit van het toekomstig gebruik en de noodzakelijke actie plus geraamde kosten.

## OVERZICHT EN ORDENING

Een anker lijkt gesmeed voor de eeuwigheid; het mechaniek en de elektronica van een autopilot hebben de neiging op een willekeurig moment te falen. Tussen die twee uitersten krijgt elk bootonderdeel in mijn schema zijn eigen score. Een schatting van de totale levensduur van onderdelen vanaf de nieuwstaat laat ik achterwege omdat ik die niet weet en bovendien van veel onderdelen niet is te zien hoe lang ze al dienst doen. Het komt dan vooral aan op mijn eigen inschatting van de tijd die het onderdeel nog mee kan.

Zijn er bij vitale onderdelen sporen van slijtage of vervorming, dan



Bedrading loopt als spinrag door de hele machinekamer. Onbegrijpelijk is de constructie met onbedekte klemstrips voor accuspanning.

## Staffellijstjes werken niet

Rem Schuyt: "Elke boot is uniek, zelfs de jachten die bij een werf in serie zijn gebouwd. Ze varen overwegend op beschut zoet binnenwater of vooral op zout water, ze worden af en toe gebruikt of intensief, ze krijgen goed of gebrekkig onderhoud. Eventuele schade wordt wel of niet goed hersteld. Het enige waaraan je een verwachting zou kunnen ontlenuen is kennis van de geschiedenis van een boot, maar over dat verhaal hangt meestal een dichte mist.

Daarbij komt dan nog de variabele van je eigen ambities. Als je veel van de boot wilt vragen, zul je op alle vitale punten het zekere voor het onzekere moeten nemen. Droom je over een Atlantisch rondje of nog verder, denk dan niet: die stagen zitten er nog maar acht jaar op, ze kunnen nog wel zeven jaar mee, maar laat ze vervangen."







doe ik geen schatting. Vernieuwen is dan het enige goede besluit. Voor zaken waarvan ik te weinig kennis heb om erover te kunnen oordelen, trek ik een paar dagen uit. Ik grasduin op zeilersfora, ook Britse en Amerikaanse, of bel naar iemand met grote vakkennis. Zo kom ik er bijvoorbeeld achter dat de fokroller waarvan ik al bij mijn eerste bezichtiging opmerk dat hij zwaar draait, niet onderhoudsvrij en wél demontabel is, in tegenstelling tot wat de fabrikant ooit in zijn reclameteksten schreef. Een Amerikaans zeilersforum geeft een complete beschrijving van de demontage én de bemoedigende informatie dat de lagers standaardmaten hebben en nog gewoon voor een paar centen in de handel zijn.

Nog zo'n dingetje. Ik haal uit mijn archief een oud dossier over brons versus messing en verbaas me opnieuw over de schappen vol messingafsluiters bij gerenommeerde watersportwinkels. Over de oude fors bemeten afsluiters van brons die ik in mijn droomboot heb zien zitten, maak ik me weinig zorgen. De afsluiters van messing daarentegen komen zonder meer in de kolom 'vervangen'.

## VEILIGE KANT

Het aspect 'aard van het gebruik' in mijn schema is een beetje *tricky* omdat je daarmee in feite anticipeert op een toekomst die je niet kent. Dit kan daarom geen fijnmazig onderscheid zijn tussen weinig, matig, gemiddeld en veel. Bovendien moet je rekening houden met het onvoorziene moment waarop een ander – misschien wel eerder dan de bedoeling is – de boot van jou overneemt. Dan kun je maar beter aan de veilige kant zitten met de kwaliteit van wat je hebt te bieden.

Ik heb geen plannen voor Atlantische rondjes of nog verder weg. Toch kies ik bij de romp, het stuurmechanisme en de motorinstallatie voor 'zeer intensief gebruik'. Voor alle andere onderdelengroepen vind ik 'intensief gebruik' (lange, goed bestede zeilseizoenen met af en toe een flinke tocht op groot water) voldoende. Dan zit ik goed. Mocht ik toch nog eens een oceaan willen oversteken, dan vertrek ik sowieso met gloednieuwe verstaging. Ik zou dat ook ieder ander willen aanraden. Met dit uitgangspunt voor het toekomstig gebruik vaar ik de komende jaren met een gerust gemoed, ook als het weer zwaarder is dan verwacht.

## OUD HOEFT NIET MINDER TE ZIJN

Het overzicht dat een lifecycle-schema biedt, laat verrassend zien dat de leeftijd van de boot een veel minder grote rol speelt dan ik dacht. Neem bijvoorbeeld het staand want, een onderdelengroep waarvoor verzekeraars een vage norm tussen tien en vijftien jaar hanteren. Als de verstaging op een boot uit 1978 twee jaar geleden is vervangen, geeft dat meer vertrouwen (en waarde) dan wanneer de staglijnen nooit zijn vernieuwd op een veel jongere boot uit 2005. In *Zeilen* (mei 2014) schreven Vivian Oskam en Bram Stevens een mooie aflevering in de reeks verhalen over hun wereldreis met *Duende*. 'De prijs van het paradijs' heet het artikel. Het is een inventarisatie onder medewereldomzeilers van wat er zoal stuk gaat of moet worden vervangen als een boot zich écht moet bewijzen. Een van de conclusies luidt: "Een goed onderhouden oude boot zal uiteindelijk minder problemen geven dan een slecht onderhouden nieuwere." Opvallend in die inventarisatie is het grote aandeel van 'pechgevallen', veroorzaakt doordat verstaging, dekbeslag en andere onderdelen waarop langdurig grote krachten worden uitgeoefend, te krap door jachtbouwers zijn bemeten. Dat soort gebreken kom je niet meer tegen op een boot waarop in de harde praktijk al van alles is aangepast. Wederom dus geen kwestie van oud versus jong, maar van kwaliteit die al of niet is afgestemd op het gebruik.

## SYSTEMATISCH ONTLEDEN

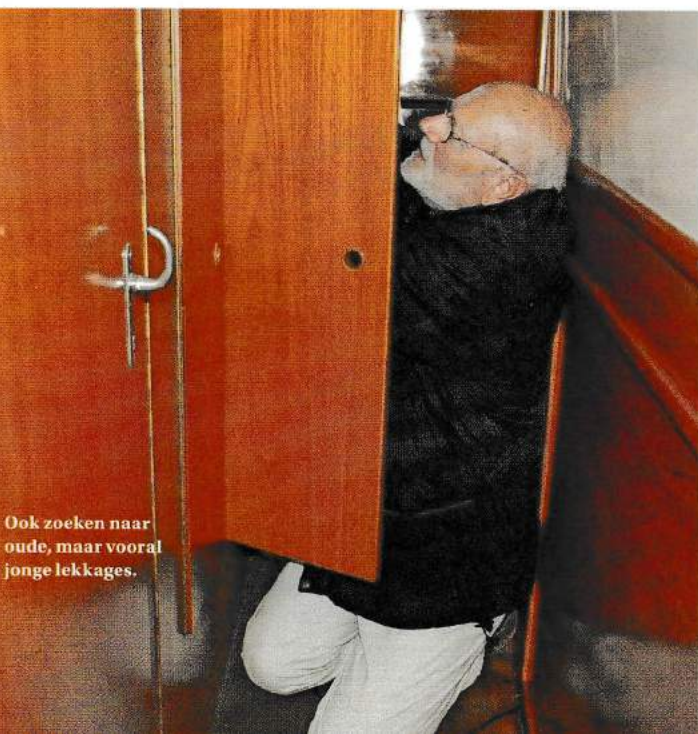
Met een blocnote in mijn tas stap ik na een afspraak met de makelaar weer aan boord van 'mijn' misschien wel nieuwe boot. Alleen al het maken van een checklist dwingt me tot het systematisch ontleden van het schip in groepen van onderdelen.

Ik begin bij de romp. Daaraan is al heel wat te zien nog voordat de boot op het droge staat: de toestand van de kielbouten, eventuele sporen van vervorming in de constructie, de hechting van laminaat aan schotten en grondhout, de conditie van afsluiters, slangen en klemmen, de toestand van de mastondersteuning. Ook de staat van onderhoud op moeilijk bereikbare plekken wil ik zien. Is het daar droog en schoon, dan zegt dat iets over de zorg die aan de hele boot is besteed.

Zo werk ik groep na groep af. Soms volstaat een snelle blik, soms demonteer ik een paneeltje om ergens achter te kunnen kijken. Ik vind op drie plaatsen een flinke kluit spaghetti van elektriciteitskabels, -draadjes en kroonsteentjes. Tegen een wand in de machinekamer zie ik vlak bij elkaar twee forse, ongeïsoleerde koperstrips met aansluitklemmen voor plus en min. Doodeng om met een stuk gereedschap daar in de buurt te moeten zijn. Afkeuren, het hele bestaande systeem!

De naaf van de schroefas voelt niet goed aan. Ik sleutel hem los van de flexibele koppeling en zie tot mijn verbazing dat de naaf niet op de as klemt. Hij kantelt zelfs een beetje rond een holle spanstift die als borgpen is gebruikt. Als dat lullige pennetje breekt of doorslijt, zit de schroefas los! Hup, de hele schroefasinstallatie komt op de lijst 'compleet vervangen'.

Maar ook het omgekeerde komt voor. De boot is uitgerust met een dure Cetrek autopilot. Mooi als derdehandje tijdens een solotocht. "Hij vertoont kuren en is onbetrouwbaar," had de eigenaar van de boot aan de makelaar doorgegeven. "Ook niet te repareren want de Engelse fabrikant bestaat niet meer en in Nederland heb ik niemand kunnen vinden voor een reparatie." Ik zet het apparaat in werking. De display van de afstandsbediening licht op en toont een voorliggende



Ook zoeken naar oude, maar vooral jonge lekkages.



## GROTE REFIT

koers die ongeveer haaks staat op de werkelijke ligging van de boot. Ik zie ook hoe dat komt. Het kompas van de autopilot is gemonteerd aan de binnenzijde van een van de tafelsteunen. Goed in de mid-scheeps en op een plaats die weinig heen en weer zwaait als het schip slingert. Maar die plek is niet meer dan vijftig centimeter verwijderd van de drieënhalve ton staal van de kiel die er vlak onder hangt. Ik draai twee schroefjes los en beweeg het kompas voorzichtig omhoog. De kabel die eraan zit, is gelukkig lang genoeg. Naarmate de afstand tussen kompas en kiel groter wordt, verandert de koers op de display. Even boven het tafelblad is de invloed van de kiel bijna verdwenen en valt de voorliggende koers ongeveer samen met de richting waarin de boot ligt. "Half uurtje klussen, kosten nihil," komt bij dit onderdeel te staan in de kolom voor te ondernemen acties.

### NIET ALLES TEGELIJK

Na een lange ochtend weet ik veel meer van de boot dan de verkoper in zijn advertentie kwijt wilde. Een week later heb ik ook het onderwaterschip en de werking van de scheepsmotor bekeken. Ik trek nog een paar dagen uit om over een paar punten fabrikanten, leveranciers of ervaringsdeskundigen te raadplegen en maak dan de balans op. De belangrijkste conclusie is dat een tweede leven voor deze boot heel veel tijd vraagt. De echte kostenposten zijn: de revisie of vervanging van de motor, een nieuwe genua 2 en een nieuwe bezaan, vervanging van de schroefinstallatie, de hydraulische leidingen van de stuurinrichting en de helft van de afsluiters, opnieuw installeren van de elektriciteitsvoorziening en de bedrading, nieuwe kuipbanken en op termijn (tussen de vijf en tien jaar) nieuw berghout met een rvs-schuurlijst.

Al het overige is vooral veel werk om onderdelen waarvan een kleinigheid niet meer deugt, te repareren of reviseren: de heteluchtverwarming, de kajuitlampjes, een paar navigatie-instrumenten, de rolfook waarvan de kogeltjes in zand lijken te lopen, oppervlakkige beschadigingen in de gelcoat, nieuwe kit in de raamlijsten en onder het dekbeslag, herstellen van de oorspronkelijke indeling in de

Op de scheepsmotor zit een filmpje hydrauliekolie. Op zoek naar de bron kom ik uit bij een lekkende aansluiting op de stuurpomp.

achterkajuit... De lijst is lang, heel lang, maar de meeste klussen hoeft ik niet uit te besteden.

Tel ik de te verwachten kosten op, inclusief een royale post 'onvoorzien', dan kan het! Probeer ik de benodigde tijd in te schatten, dan kan het ook, maar enkel en alleen doordat ik werken aan een boot bijna net zo leuk vind als het varen ermee en van tijd tot tijd een paar goeie hulpen heb. Wil ik het? Ja, want als de klus is gedaan, kan ik weer jaren vooruit met een boot waarvan ik elk onderdeel vertrouw. Bovendien: voor wat het uiteindelijk kost, koop ik geen jongere boot die me dezelfde zekerheid biedt.

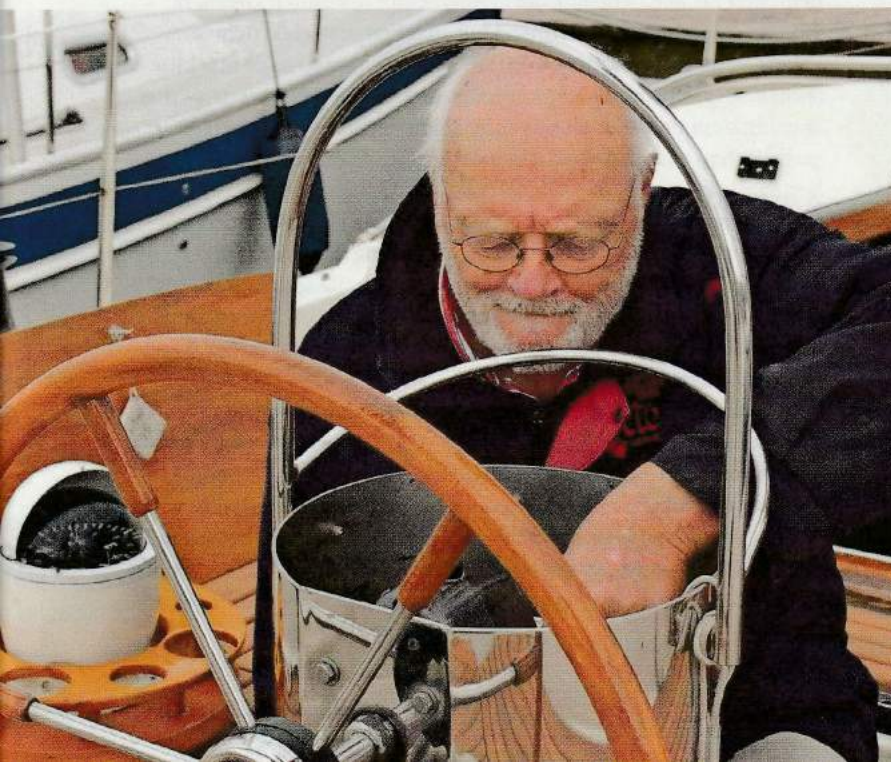
Er zijn nog twee voorwaarden: ik moet er stapsgewijs meerdere jaren over kunnen doen en tussendoor ook wat kunnen varen, en voor de bulk van het werk is een loods nodig waarin echt mag worden gewerkt. Zo'n loods vind ik op de werf van Simon Rhebergen in Amsterdam-Noord. Een paar dagen later wordt de koopakte getekend, uiteraard op basis van een goed onderbouwd lager tegenbod. Nog een paar dagen later varen we de boot met een rokende en sputerende motor over een winters Volkerak naar zijn voorlopige ligplaats in Bruinisse.

### PLAN EN PLANNING

Gaandeweg is een plan ontstaan. Eerst die motor laten reviseren. Ik kies voor revisie omdat de motorfundatie dan niet hoeft te worden aangepast en ook omdat ik groot vertrouwen heb in de robuustheid van de 'vorige generatie' scheepsmotoren. Vervolgens zal ik de boot niet meteen onderhanden nemen, maar er eerst een seizoen voorzichtig mee varen. Stel dat er nog verborgen gebreken zijn. Dan wil ik die voor de opknopbeurt kennen, en niet erna.

Na een kort seizoen gaat de boot de loods in voor alles wat aan de romp, het interieur en aan dek moet gebeuren. Daarna komen volgens afnemende prioriteit de verbeteringen die ik in de haven of onderweg kan uitvoeren. Ik bespreek het plan met familieleden en vrienden en we maken een planning voor de perioden waarin helpende handen meer dan welkom zijn.

Nergens scheurtjes rond de wantputtingen.





## SCHRIK

Het idee om de boot eerst maar eens een seizoen te proberen, blijkt een gouden greep. We stuiten al snel op een verborgen probleem. De vorige eigenaar had als groot voordeel genoemd dat het onderwaterschip was behandeld met Neosil, een zachte siliconenhoudende coating die garantie zou geven op bijna tien jaar probleemloos varen zonder aangroei. Ik had geen ervaring met dat product en raadpleegde tijdens de checklistperiode een aantal websites. De lofzang op Neosil door enkele professionele onderhoudswerven was behoorlijk overtuigend en bij de inspectie van het onderwaterschip kwam de boot inderdaad schoon uit het water. Dat water was zoet.

Toen we na vier maanden stilliggen in het zoute water van de Grevelingen voor het eerst de haven uitvoeren en zeil zetten, hadden we wat weg te slikken want we kwamen nauwelijks in beweging. Bij minder dan 10 knopen wind was een aandewindse koers niet meer mogelijk en werd de boot onbestuurbaar. Even dachten we dat het lag aan de zeilen, die erbij hingen als vuil beddengoed, maar toen ook de inmiddels gereviseerde motor op volle kracht niet meer dan vijf knopen snelheid in de boot kon krijgen, zijn we maar eens onder water gaan kijken. De scheepshuid bleek te zijn veranderd in zestig vierkante meter kweektuin van wieren en zeepokken.

Met verlengde dekwabbers kregen we die wildgroei er in een uur tijd redelijk af, dat wel, maar dat is niet wat je aangroeiwerend noemt. Ik heb toen al die lofzangadressen op het internet gebeld en trof zonder uitzondering mensen aan die zich ervoor excuseerden dat het Neosil-verhaal nog steeds op hun site stond. "Nee, we doen er al jaren niets meer mee. Het is rommel."

Een medewerker van Hempel wilde wel kwijt dat er "redenen waren geweest om zich uit het project terug te trekken", en ook van hem een excuus voor die achtergebleven pagina op het web. Ook een jachtschilder die aanvankelijk een van de promotors van het product was geweest, wilde er niets meer mee te maken hebben en voorspelde me een heidense klus om het van de boot te verwijderen. Die zomer staat in mijn journaal als het jaar van het pokkenvegen.

Toen ik in september deelnam aan de vierdaagse Duotocht van De Schelde in Vlissingen, had de boot ongeveer een maand geen dekwabber gezien. Voorafgaand aan de tocht zetten we het schip op de helling en haalden we zestien kilo zeepokken en mosselen van de romp. Het was wel duidelijk dat de planning van het winterwerk moest worden herzien. Werfbaas Simon Rhebergen verlangde dat ik tot na het verwijderen van de laatste siliconenmoleculen mijn boot hermetisch van de andere schepen in de loods zou afsluiten. Ik geef toe: dit gedeelte valt niet onder het bootwerk dat ik "bijna net zo leuk als varen" noem.

Naast het verborgen probleem oogstten we die eerste zomer ook een serieus verborgen gebrek. Onder een helling van meer dan twintig graden hing de staglijn van het hoofdwant aan lijszijde slap. We draaiden de spanner aan. Het gevolg was een duidelijk mindere spanning in het onderwant. Toen we ook dat weer strak zetten, was het hoofdwant weer ontregeld. Kortom: we waren bezig de mast naar binnen te duwen. Toch was in de mastvoet geen enkele vervorming te zien en ook de sterk gebouwde mastondersteuning toonde geen spoor van werking of vervorming.

Het wegwerken van dit gebrek komt uitgebreid aan de orde in een volgende aflevering over de werkzaamheden aan de romp, maar ik kan alvast verklappen dat we niet alleen te maken hadden met een verrot stuk hardhout in de mastvoet. De relatief nieuwe mast bleek door een vorige eigenaar ongeveer 20 centimeter naar voren te zijn geplaatst ten opzichte van de plaats van de oorspronkelijke mast, waarschijnlijk om de gepijlde zalingen in lijn te brengen met de wantputtingen. Daardoor kwam de druk van de mast niet meer midden op, maar vóór de ondersteuningsconstructie en werd het kajuitdak een beetje ingedrukt. Ik kwam daar achter door bij de ontwerper Dick Zaal de bouwtekeningen van de boot op te vragen. Hij had ze nog liggen en ik heb er veel aan gehad. Terug naar de bedoelingen van de ontwerper, een aanrader voor ieder die een grondige vernieuwbouw begint. ●

**Zonsopkomst boven de Westerschelde. Hier doen we het voor!**  
Blij met het besluit om het refitproject over meerdere jaren te verdelen.



### Volgende afleveringen

Zeilen 9/2018

Romp (onder water en interieur) en wat daarbij hoort, weer in perfecte staat

Zeilen 11/2018

Draadjes, kabels, leidingen en apparaten

Zeilen 1/2019

Dek, kuip, staand en lopend want