

	<h1 style="text-align: center;">Refit projecten</h1> <p style="text-align: right;">Doc. 06</p>
Onderwerp	Grote refit polyclassic zeiljacht – Deel 4
Rubriek	Algemeen
Inhoud	Een serie van vier artikelen uit Zeilen over een grote refit van een Polyclassic zeiljacht. In dit document: Deel 4 – Dek, kuip, stand en lopend want

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 4 – Het dek, kuip en staand en lopend want (slot)

EEN TWEEDE LEVEN VOOR MIJN BOOT

Op zijn 22e kocht Rob Bijnsdorp een eigen boot. Omdat zijn laatste boot, een Marieholm IF, minder comfort biedt dan zijn lijf nodig heeft, gaat hij voor het eerst op zoek naar een nieuw exemplaar. Bij het zien van een Contest 36 Ketch uit 1977 raakt hij in vervoering. Na flink wikken en wegen koopt hij de boot en begint hij opnieuw aan een refitavontuur. Deze maand de vierde, laatste aflevering.

Tekst en foto's ROB BIJNSDORP



GROTE REFIT

Ik weet nog goed wat me bij een eerste rondje over het dek van deze boot direct opviel: geen middenborders. Enkele weken na de koopovereenkomst had ik ze al in huis, maar ze zijn nog steeds niet gemonteerd. Het is er nog niet van gekomen omdat ik die ingreep wil combineren met het totaal over laten spuiten van het dek.

Maar ook dat stel ik steeds uit, omdat die aanslag op mijn budget ook weer niet echt nodig is. En misschien wil ik nog meer veranderen; verbeteringen die je alleen gaandeweg ontdekt. Pas afgelopen nazomer, met alweer 5000 mijl achter de rug, ben ik bijvoorbeeld gaan denken over het gemak dat mijn ouder en strammer wordende lijf zal hebben van vallen en reeflijnen die in de kuip uitkomen in plaats van bij de mastvoet. Voor deze klus moet ik op het kajuitdak fundaties maken voor keerblokjes, stoppers en lieren, en ook pijpjes door de waterkering onder de buiskap. Wat ben ik blij dat ik ben afgeweken van de actie 'dek overspuiten' in mijn oorspronkelijke plan van aanpak, en kleine beschadigingen aan dek voorlopig stuk voor stuk met gelcoat heb gerepareerd.

Reparaties en structurele verbeteringen aan en boven dek zijn veel minder goed in een stappenplan te vatten dan een grondige aanpak van de romp, het interieur en de gas-, water- en elektrasytemen. Niet alleen de juiste maten, verhoudingen en locaties van staand en lopend want en dekbeslag spelen een rol, ook moet je rekening houden met ergonomische wetten, grenzen aan wat technisch mogelijk is en persoonlijke voorkeuren. De belangrijkste les die ik tot nu toe heb geleerd, is dat je bovendeks vooral moet onderhouden, repareren of vervangen wat niet meer deugt, maar dat je gedachten over echt structurele verbeteringen het best een tijdje kunt laten rijpen, terwijl je onder sterk uiteenlopende omstandigheden de nodige mijlen maakt.



Refit in vier delen

Deze aflevering is onderdeel van een serie van vier delen.

- | | | |
|--------|------------|--|
| Deel 1 | 7/2018 | De bezieling, de checklist en het plan |
| Deel 2 | 9/2018 | De romp weer in perfecte staat |
| Deel 3 | 11/2018 | Vitale systemen |
| Deel 4 | dit nummer | Het dek, kuip en het lopend want. |

Wil je deze oude afleveringen teruglezen?

Dat kan. Als abonnee heb je gratis toegang tot de hele digitale jaargang van 2018. Meer over digitaal lezen lees je elders in deze *Zeilen*, of ga direct naar www.zeilen.nl/digitaal lezen om je aan te melden. Hier vind je ook een handig stappenplan en de meest gestelde vragen over digitaal lezen.



De oude kuipbanken; een opknapbeurt hielp niet meer.

LEERGELD BETALEN

In de winter valt aan dek weinig te doen, maar de kuipbanken kan ik mee naar huis nemen. Ze zijn groen uitgeslagen, sommige latten zitten los, andere zijn kromgetrokken. Ik heb nog een paar plankjes teak liggen waarmee slechte stukken zijn te vervangen. Met een grondige opknapbeurt kunnen de banken weer jaren mee, denk ik. Het blijkt verkeerde zuinigheid. Aanvankelijk ben ik vrolijk fluitend aan het werk. Ik schroef alle latten los (ze waren niet gelijkmd), haal met de schaaf vanonder de groezelige grauwoegroene laag weer een mooie houtkleur tevoorschijn en schroef - nu wel met een klodder pu-lijm ertussen - de latten op dwarsdragers van nieuw hardhout. Om de facelift te voltooien, komt er nog een laagje overheen uit een duur blikje waarvan het etiket een perfecte beschermende werking garandeert. Allemaal leergeld, want halverwege het vaarseizoen beginnen sommige latten alweer los te laten en wordt het geheel opnieuw smoezelig. Ik heb me laten misleiden door de geelbruine houtnerf die na het schaven weer zichtbaar was geworden. Onder die buitenkant was de binnenkant niet meer in goede staat. Ook grondig ontvetten heeft geen sterke lijmverbindingen opgeleverd en schroefdraad vond geen solide verankering.

NIEUWE KUIPBANKEN

Ineens moet ik kiezen: maak ik een kopie van de oude banken of ontwerp ik iets beters? Een van mijn zeilvrienden adviseert een glooiend profiel, ongeveer zoals de betere bankjes in een park. Ik twijfel. Ik heb ooit een boot gehad met dat soort gewelfde kuipbanken. Onder helling zat je inderdaad heerlijk maar alleen aan loefzijde en dan nog alleen op het breedste deel voorin de kuip. Wie aan lij op zo'n bank gaat zitten, vindt geen steun voor zitbotjes en



Na een middagje zagen en schuren liggen de latten vol belofte te wachten.

Kuipbanken klaar. Ze zijn zo gaaf dat ze thuis wel een tijdje in de gang mogen staan.

billen en hangt met een gekromde onderrug tegen de kuiprand. Dat wordt vervelend als je regelmatig met meer dan twee mensen vaart. Bovendien heb ik aan boord graag dezelfde helling voor alle vlakken waarop je regelmatig loopt. Goed zitten kun je dus beter regelen met kussens of waterdichte zitzakjes.

Toch zijn die tips van anderen altijd nuttig, ook al gebruik je ze niet: ze dwingen je tot nadenken. Zo is het ook met de keuze van de houtsoort voor mijn nieuwe banken. Teak zegt de een, nee composiet zegt een ander. Mijn voorwaarde vooraf is dat het hardhout een FSC-keurmerk moet hebben. Verder ben ik erg enthousiast over het gifloos verduurzaamd grenenhout *accoya*. Het is mooi en zelfs duurzamer dan teak, maar minder geschikt voor een constructie van dunne latten. Verder weet ik weinig van hardhout. Ik wil nog meer advies en omdat ook in de houtwereld menigeen zijn eigen voorkeuren en ervaringen tot geloof maakt, bezoek ik meerdere informatieve websites en bel ik met verschillende groothandels. Uiteindelijk kom ik uit bij de houtsoort *bilinga*, veel voordeliger dan teak, maar wel wat zwaarder. De duurzaamheid is groot en het is oersterk. De hardheid is vergelijkbaar met die van *bankirai*, maar in tegenstelling tot deze soort is *bilinga* goed te lijmen en makkelijk te bewerken. Het wordt gebruikt voor allerhande stoere toepassingen: van sluisdeuren tot zware meubelen en parket.

Van groot belang voor elke keuze is de vorm waarin je kunt bestellen wat je nodig hebt. De lengte, breedte en dikte van planken moeten niet te veel verlies geven, onverschillig of je het laat zagen en schaven of dat zelf doet. In mijn geval komt het perfect uit. Ik bestel zeven planken van verschillende lengten en zaag de latten vrijwel zonder verlies. Wel laat ik de latten in een timmerwinkel op dikte schaven. Ik wil ze een halve centimeter dunner hebben dan de standaarddikte

TIPS VAN ANDEREN ZIJN ALTIJD NUTTIG, OOK AL GEBRUIK JE ZE NIET

van de planken. Dat red je bij deze houtsoort zelfs niet met de beste elektrische handschaaf.

BESCHERMING EN KLEURING

Het *bilinga* van mijn nieuwe kuipbanken is goudgeel. Heel langzaam zal dat goudbruin kleuren. Prachtig, maar na een paar seizoenen zal het grijs zijn. Niet het zilvergrijs van teak dat regelmatig zout over zich heen krijgt, maar asgrijs. Door de jaren heen heb ik van alles uitgeprobeerd om hout aan dek goed in conditie en redelijk netjes te houden. Ik experimenteerde met peperdure impregneermiddelen, allerlei soorten olie, beitsen en lakken of mengsels van het een en ander, zelfs met innovatieve producten op waterbasis. Steeds opnieuw kwamen de hoge verwachtingen niet uit. Alweer een moment om in alle richtingen vragen uit te zetten bij mensen met ervaring, maar ik hoor niets nieuws.

Op een zondagochtend kom ik de loods binnen en word verrast door een indringende maar niet vervelende geur, een mix van lijnolie, bijenwas en nog iets. In het halfduister bots ik bijna tegen de voet van de zware houten mast van een tjalk. Bijna twintig meter verderop ligt de top en daar staat een man zich in het zweet te werken. Met een

GROTE REFIT

Het toplager van de rolgenua-inrichting gedemonteerd. Het is een kleine moeite om kogeltjes en lagerschalen te vervangen: allemaal standaardspul.



Het zijn kleinigheden, maar dit soort tekenen van de vergankelijkheid der dingen gaat storen aan dek.

dikke wollen lap poetst hij het hout alsof het moet gaan glanzen als chroom. Ik kijk; hij ziet mij niet of doet alsof. Hij pakt een blikje, loopt twee meter richting mastvoet, giet vandaar een dun straaltje vloeistof op de mast tot aan een punt nog weer twee meter verder, verspreidt het goedje met een blokkwast rondom de mast en gaat vervolgens poetsen op de twee meter waarop hij kennelijk al eerder de vloeistof heeft aangebracht.

“Wat gebruikt u daar?”

Alsof ik dat behoorde te weten, zegt hij: “Gewoon, Monocoat.”

“Wat is dat voor spul?”

“Ik weet niet wat er in zit, maar ik gebruik het al jaren. Eens in de twee jaar zo'n onderhoudsbeurt.” Hij poetst weer verder en draait z'n rug naar me toe. Die wens om niet gestoord te worden moet ik respecteren, maar ik weet genoeg, want zijn mast ziet er puik uit. Nog diezelfde avond zoek ik naar alles wat maar is te lezen over dit product. Monocoat dringt niet diep in het hout zoals bijvoorbeeld dat Owatrol doet, lees ik. Het ligt er ook niet bovenop zoals alle soorten coating, maar het verbindt zich aan het houtoppervlak met de moleculen van de celstof in de houtvezels. De toplaag wordt daardoor inert, ongevoelig voor water, olie of wat dan ook. Ik probeer het op een proefstukje. Het hout ziet er prachtig uit. Na een paar dagen

uitwerken, mors ik er water, koffie, wijn en olijfolie op. Ja, er komen vlekken en kringen, maar stuk voor stuk poets ik ze zo weer weg. Ik behandel daarna de kuipbanken, handrelingen en berghout. Eerst goed schoonmaken en met een fijne korrel schuren. Daarna een smeeren-poetsklus van een paar uur. Een keer per jaar zo'n onderhoudsbeurt is goed te doen. En nu maar afwachten of de belofte werkelijkheid wordt. Twee dingen weet ik al: vooraf glad schuren met fijne korrel bevordert sterk de goede werking, en aan krassen of andere beschadigingen van het oppervlak hoeft je niet meer te doen dan er met een klein doekje een lijke Monocoat op aan te brengen.

SOEPEL DRAAIEN EN GLIJDEN

Niets is zo ergerniswekkend als een overlooptraveller die niet soepel van het ene naar het ander boord overkomt. Het piepen van een drooglopende lier gaat rechtstreeks naar je ruggenmerg. Als zo'n lier ook nog knarst, voel je het in je maag. En als vlak voor een haveningang aan lager wal het toplager van je rolgenua muurvast zit, grijp je naar je hart. In feite gaat het hier om onderhoud. Maar als je het complete lopend want op een nieuwe (oude) boot voor het eerst onderhanden neemt, moet je verder gaan dan wat je tijdens een jaarlijkse servicebeurt zou doen. Je wilt immers op de materialen

Borgplaat eraf.



Selftailingbeugel verwijderd.



Selftailingschijven afgenomen.



Liertrommel verwijderd.

Nu kun je de rest demonteren.





Een nieuwe genua II en een nieuwe bezaan maken het tuig weer mooi strak.

kunnen vertrouwen. Daarvoor is een basis nodig. Dat kan een merknaam zijn, maar op de eerste plaats moet je alles demonteren en zelf overal naar kijken. Een schoot waarvan de kern door een gat in de gevlochten mantel naar buiten komt? Afsnijden dat slechte stuk en als je niet genoeg overhoudt, dan opbergen als grondstof voor allerlei hulplijntjes. Een genuablok met duidelijke vervormingen of slijtsporen? Onmiddellijk vervangen. Ik heb één keer een exploderend blok meegemaakt en ik ben er voor de rest van m'n leven beducht voor.

LAGERS SMEREN OF VERNIEUWEN

Nog voor de eerste zeiltocht is het duidelijk wat prioriteit heeft. De schootlieren lopen zwaar en een ervan piept. Met wat gereedschap dat iedereen wel in een koffertje heeft zitten, zijn de meeste types gemakkelijk te openen: afsluitdop losdraaien, borgring weghalen, selftailingmechanisme afnemen en trommel omhoog schuiven. Het eerste wat ik dan zie, is een korrelige massa van half vergaan vet, stof en andere troep. Smeren doet dit zeker niet meer. Ik kan nu ook bij de boutjes waarmee de spil van de lier op het dek is vastgezet. Deze maak ik ook los, doe - om ze niet te verliezen - van elke lier de twee bronzen nokjes met veertjes in een apart zakje en neem het geheel mee naar huis. Nu eerst alles goed met een stug kwastje schoonmaken in krachtige machinekamerdetergent (diesel of petroleum kan ook).

Het enige wat ik nu wil weten, is de mate van slijtage in het binnenwerk. Valt het mee of is het zo ernstig dat de lieren nooit meer soepel zullen draaien en ik ze dus moet vervangen? Tussen de trommel en

de spil zitten twee naaldlagers. Die dingen slijten bijna niet, maar ik check toch even of het oppervlak van de spil nog mooi glad is en of in de trommel geen spoor is ingesleten. Dit blijkt in orde. Dan haal ik de spil in onderdelen uiteen. Ook hier is alles gortdroog en vuil. Ik vind een beetje slijtagespeling tussen de as waarin de lierhandel steekt en de binnenzijde van de bronzen spil. Dit is geen euvel waardoor iets kan breken of blokkeren. De lieren zijn wel gevoeliger voor het binnendringen van (zout) water en het smeervet zal eerder verdwijnen van de plaatsen waar dat het hardst nodig is. Maar of het aanhalen van de schoot daardoor onnodig zwaar zal blijven, kan alleen de praktijk uitwijzen. Je hoort of leest wel eens het advies om schootlieren niet van lagervet te voorzien maar in te oliën. Niet doen, tenzij ze er speciaal voor zijn gemaakt. Ik monteer alles weer met waterresistent liervet en ben gerust.

Zo controleer ik ook elk ander onderdeel van het staand en lopend want, laat in een badkuip oud zout wegtrekken uit vallen en andere lijnen, en haal die daarna door de wasmachine en beoordeel pas dan of, en hoeveel seizoenen, ze nog meekunnen. Twee sledes met blok op de genuarails gaan in de bak met oud metaal omdat ik ze niet meer vertrouw. Uit een plaatje tufnol zaag en frees ik nieuwe keerblokken voor de spischoten omdat de wangen van de oude te sterk zijn ingesleten en op de markt van nu geen type is te vinden dat op de oude gaten in het dek past. Het bovenste aangrijpingspunt van de grootschoot is een rvs-beugeltje aan een sleetje dat zit geborgd in het profiel van de giek. Maar als ik goed kijk, zie ik dat de verbinding tussen beugeltje en sleetje maar half is doorgelast. Een inferieur onderdeel dat op een boot niet thuishoort! Er is zelfs al iets te zien van

“PEES IN HET VOORLIJK GEKROMPEN,” LUIDT HET OORDEEL, “DAT FIKSEN WE EVEN EN DAN KUN JE MET DIT DOEK NOG ZEKER TIEN JAAR VOORUIT”

een beginnend scheurtje naast de las. Ik wil maar liever niet denken aan de ontredde die hierdoor had kunnen ontstaan na een ongecontroleerde gijp. Dit soort onvolkomenheden ontstaan op elke boot, gewoon door het gebruik. En als sprake is van vorige eigenaren weet je nooit tot in detail wat zij goed of fout hebben gedaan. Zo breekt de periode aan van de eerste tochten, niet wetend dat dan bovenin de mast nog een onzichtbaar probleem huist dat ons later flink te pakken zal nemen.

VREUGDE OM EEN GOED ZEIL

Een van de eerste tochten gaat richting zeilmaker. We hebben dan al ontdekt dat de boot matig presteert als gevolg van een inferieure coating op het onderwaterschip waarop zich binnen een half jaar een dik tapijt van pokken en mosselen heeft uitgerold. We hebben die rommel weggekrabd en dat zeilde een stuk beter, maar nog niet perfect.

Er is meer te verbeteren, de zeilen bijvoorbeeld. Laat je nooit aanpraten dat een perfecte performance van de zeilen er niet zo toe doet op een stoer en relatief zwaargebouwd schip. Het is juist andersom: als een boot qua ontwerp wat minder scoort in snelheid en kleinste windhoek, dan moet je bij alle overige factoren die daar invloed op hebben juist voor de best mogelijke prestaties gaan.

Doe je dat niet, dan vermenigvuldig je meerdere onvolkomenheden met elkaar wat een sterk negatief effect heeft op je zeilplezier. Stel dat de romp 90 procent presteert van wat een ander ontwerp van gelijke afmetingen doet. En dat een vuil onderwaterschip de bootsnelheid drukt tot 80 procent van wat die had kunnen zijn. Dat oude of niet goed gesneden zeilen maar 70 procent van de voorwaartse kracht leveren die haalbaar zou kunnen zijn. Dan komt de totale prestatie rond de 50 procent te liggen. Dit gaat wellicht niet op bij een harde bakstagwind, maar zeer zeker wel op een aandewindse koers en dan reken ik het effect van de slechte aandewindse prestaties op de lengte van de af te leggen weg nog niet eens mee.

Zeer gemotiveerd en met een matige dunk van de kwaliteit van de zeilen meren we af aan een steiger bij de zeilmakerij. Elke zeilmaker wil natuurlijk graag een nieuwe opdracht, maar een goede zeilmaker die ook integer is, zal je niet onnodig op kosten jagen. Mijn zeilmaker hoeft niet lang naar de bezaan te kijken. Die is duidelijk vele jaren achtereen stiefmoederlijk behandeld. Het weer zit er in, samen met nog allerlei andere vlekken. Bij een schijnbare windhoek van 60 graden is er al geen goede bolling meer in te krijgen. De rolgenua zou nog wel een paar jaar meekunnen. De vorm is niet meer ideaal, maar als ik er om budgettaire redenen nog een paar jaar mee wil doen en niet al te hoge eisen stel, kan dat. Het grootzeil krijgt de meeste aandacht. De collega-zeilmaker die dat zeil heeft gemaakt, krijgt een compliment: vakkundig en van het allerbeste doek. En toch is het niet goed te trimmen. We hijsen het grootzeil en zetten het val strak door. Meer is niet nodig. “Pees in het voorlijk gekrompen,” luidt het oordeel, “dat fiksen we even en dan kun je met dit doek nog zeker tien jaar vooruit.” Zo'n krimpde pees in het voorlijk van het grootzeil blijkt vaker voor te komen. De operatie is in een kwartiertje gefikst en wat een verschil ervaren we zodra we onze tocht vervolgen.

SCHRIK

Het wordt najaar. Ik maak met een vriend een meerdaagse tocht door de Delta. In de avondschemering zijn we op weg naar Strijensas. Alleen de genua staat bij. Een bakstagwind van tussen de 25 en 30



Een aanrader: doe eerst het achterstallig onderhoud, ga dan veel en ver zeilen, en pak pas daarna de meer structurele dingen aan.

knopen jaagt ons over het Hollands Diep. Als we in het bijna-donker voor het smalle geultje tussen de lange havenhoofden komen, draaien we de genua weg – tenminste, dat willen we, maar alles zit muurvast. Een van ons haast zich naar voren om met de hand de trommel rond te draaien, maar er zit geen beweging in. Schrik! We zeilen de havenhoofden voorbij. Aan bakboord ondiep, vijftig meter aan stuurboord de drukke scheepvaartgeul die ons met een bocht naar de Dordtse Kil de pas afsnijdt. We starten de motor, keren om en dan begint op het stampende voordek het gevecht met het heftig slaand zeil en de striemende schoten. Het voorlijk van het zeil moet zo snel mogelijk uit het rolprofiel worden getrokken. Ten koste van een paar blauwe plekken en een gescheurde nagel lukt dat. We schuiven de hele zooi door het luik naar binnen en zoeken in de haven een plek. Zoiets mag niet gebeuren! We dachten dat we bovendecks alles op orde hadden.

ONVERWACHTE PUZZEL

De volgende dag onderzoeken we het bovenste lager. Het draait soepel in beide richtingen en het heeft een beetje speling. Verder niets aan te zien. Genua weer omhoog, alles werkt goed, maar als we het val strakker doorzetten om het voorlijk te spannen, gaat het weer mis. Er zit niets anders op dan de rest van de tocht het voorzeil in het profiel te hijsen en te strijken. Als een maand later de mast van de boot is, neem ik het bovenlager en ook meteen het onderste lager met haspel mee naar huis. Ik haal vetresten, corrosie en zoutaanslag weg, vervang tweehonderd kogeltjes en hun lagerschalen, zet alles weer in elkaar, maar ben nog niet gerust. Als straks de mast weer staat en het euvel is niet verholpen, kan ik er niet meer bij.

Eerdere pogingen om iets over dit probleem op Nederlandse zeilersfora te vinden, leverden niets bruikbaars op. Ik verleg mijn zoektocht naar webfora in het Engels. Na twee uur zoeken is het raak. Een Canadees met exact hetzelfde merk (Facnor) en type rolreef-installatie had hetzelfde probleem. Hij ontdekte een constructiefout. De harp waaraan het val wordt bevestigd, zit aan de binnenzijde van het lagerhuis vast en heeft maar een millimeter vrije ruimte tot de ronddraaiende ovale bus waardoorheen het profiel schuift. Komt in het geheel een beetje extra speling, dan gaat de harp kantelen en blokkeert de ronddraaiende bus. Omdat de harp zeer solide is uitgevoerd, kan het geen kwaad om een of twee millimeter weg te slijpen. Dat heb ik dus gedaan en sindsdien gaat het goed.

GELCOATREPARATIE

Kunststoffen zijn fantastisch, maar met de beperkingen ervan moet je letterlijk dealen. Voor het werken met gelcoat bijvoorbeeld zijn mooie, droge en windloze dagen nodig met een temperatuur rond de twintig graden. Je kunt hogere en lagere temperaturen wel wat compenseren met wat minder of meer harder in de gelcoatmix, maar in een verhouding van 98:2 procent en een standaard verwerkingstijd van ongeveer tien minuten wordt dat al gauw gokken.

Vroeg in het jaar volg ik bij Polyservice een workshop over het werken met kunststoffen. Na afloop ben ik beslist nog geen vakman, maar de eerste onwennigheid in het omgaan met al die hocuspocuspotjes en -flesjes is verdwenen. Het *Praktijkhandboek kunststoffen* is aansluitend een goede raadgever. Overigens is een cursus of workshop geen vereiste; ook op YouTube vind je met het trefwoord gelcoat heel wat informatie over gelcoatreparatie in de praktijk.

Tijdens het voorjaar, nog in de loods, gaan mijn geplande gelcoat-reparatiedagen niet door: het blijft te vochtig en te koud. Als de boot

NA AFLOOP BEN IK BESLIST NOG GEEN VAKMAN, MAAR DE EERSTE ONWENNIGHEID IN HET OMGAAN MET AL DIE HOCUSPOCUSPOTJES EN -FLESJES IS VERDWEENEN.



Boven: Workshop 'Eerste beginselen voor het werken met kunststoffen', een aanrader!



Deze is goed gelukt, nu alleen nog schuren en polijsten.



Bij het vastplakken van het cellofaan blijkt dat ik te zuinig ben geweest met gelcoat. Snel nog wat extra toevoegen.



Hier zijn luchtbelletjes tussen gekropen. Geen probleem, gewoon nabehandelen.

weer buiten ligt, word ik op de dagen met tijd steeds weer geplaagd door regen of te harde wind. Zo besluit ik een aantal al open-geschuurde butsen en krassen tijdelijk weer af te sluiten met een likje polyesterlak. Mijn tweede poging bereid ik beter voor: ontvetten met MP-reiniger, uitschuren, weer ontvetten, afplakken en gelcoat opbrengen in één aaneengesloten periode van een paar dagen goed weer. Per kleine beschadiging heb ik maar heel weinig gelcoat nodig, maar het blijkt onmogelijk om in zo'n minimale hoeveelheid de harder te mixen. Doe ik het kleinste mengbekertje halfvol, dan kan ik na tien minuten bijna alles weggooien als het mengsel plotseling zijn vloeibaarheid verliest. Mijn uitdaging wordt: met een bekertje van pakweg vijftig gram gelcoat in één run zoveel mogelijk plekjes behandelen.

Deze voorbereiding begint met het aanmaken van de juiste kleur in het hele blik transparante gelcoat. Dat kan, gemengd met pigmentstof, wel een jaar (vorstvrij) blijven staan. Zo bereik je dat alle reparaties, ook later, dezelfde kleur krijgen. Vervolgens komt het ontvetten en uitschuren van de kras, butsen of andere beschadiging. Het gaat erom het kale polyester op te ruwen, de beschadiging te ontdoen van losse schilfers en de overgang naar de intacte gelcoat vloeiend te maken. Na het schuren moet je weer ontvetten en vervolgens stukjes cellofaan op maat knippen om straks de opgebrachte gelcoat mee af te dekken. Gelcoat die na een dag uitharden onder cellofaan vandaan komt, is spiegelglad, maar daar gaat het niet om, want je moet de hele reparatieplek toch weer schuren en polijsten. Afdekken met cellofaan zorgt ervoor dat je een zo egaal mogelijk laagje aanbrengt dat ook nog op z'n plek blijft en dat vooral op ronde hoeken mooi de ronding volgt. Ik plak het cellofaan aan één zijde vast, op een verticaal of hellend vlak aan de onderzijde, en breng alvast stukjes plakband aan op alleen de overige zijden van het cellofaan. Als ik zo een stuk of twintig plekjes heb voorbereid, meng ik de harder door vijftig gram gelcoat en ga als een lopendebandwerker in één run langs alle plekjes. Steeds een beetje gelcoat op de goede plek, cellofaan voorzichtig en zonder druk met een plastic spateltje over de kale plek strijken, plakband aandrukken en hup, naar de volgende.



Wie weet wat dit is? Ik fantaseer over een hulpmiddel waarmee in één beweging zowel op- als neerhouder van de spi zijn te verstellen.

IK ZOEK MAAR STEEDS DE GENIALE OPLOSSING DIE ER MISSCHIEN WEL IS, MAAR DIE IK NOG NIET ZIE

Dit moet je beslist een paar keer anderen zien doen (bijvoorbeeld op YouTube) en een paar keer op een proefstukje oefenen. En dan nog kom je voor problemen te staan als een beschadiging niet in een plat vlak of op een gewone bolle of holle rand zit, maar op een plek die in alle richtingen bol, hol of een combinatie van die twee gebogen is. Gegarandeerd komt op moeilijke plekken geen gave reparatie onder het cellofaan vandaan. Maar geen nood, het spul is geduldig. Je schuurt weg wat er te dik op ligt en vult in een tweede ronde alsnog de kuiltes en gaatjes.

Na een dag ruim ik alle plakband en cellofaan op en ben tevreden. Schuren en polijsten hoeft niet meteen en ook niet alles in één keer. Het belangrijkste is dat het polyesterlaminaat weer goed is afgedekt en dat ik weet dat het te zijner tijd, na een paar dagen schuren en polijsten, ook weer strak en glanzend is.

LAATSTE LIJSTJE?

Alweer een lijstje, het zoveelste, maar hier ben ik gauw mee klaar. Er moet namelijk niets meer. De boot is oké voor vele jaren. Wat ik nog wil, zijn verbeteringen waaraan ik nog steeds niet ben begonnen omdat ik er niet voldoende zeker van ben. Het betere is vaak de vijand van het goede en daarom ben ik regelmatig blij dat ik niet onmiddellijk ben begonnen aan een klus. Dat zijn dan meestal klussen waarover ik graag de ervaringen van andere lees, in *Zeilen* bijvoorbeeld of op het Zeilersforum. Zo heb ik nog steeds niet zo'n halfronde bank gemaakt om achter het stuurwiel verticaal te kunnen zitten. Ik zie het voordeel, maar wil eigenlijk het platte vlakje daar niet missen op alle momenten zonder hellend schip. Ik heb nog geen kuiptafel gemaakt omdat die hoe dan ook een extra obstakel vormt en een demontabel ding alweer iets extra's is om binnen weg te stouwen. Het idee van een flexibele voetensteun in de kuip voor bemanningsleden die korter zijn dan 1,85 meter houdt me al lang bezig, maar ook daar heb ik nog geen ultieme oplossing voor gezien of bedacht. Tot slot ben ik nog op zoek naar de ideale constructie voor de op- en neerhouder van de spiboom. De boom zit vast op een rail met slede op de mast. Op- en neerhouder ontbreken. Vorige eigenaren hebben blijkbaar een reserveval gebruikt en een los lijntje naar de bolder op het voordek. Ik doe dat tot nu toe ook, maar het is verre van ideaal. Het probleem schuilt in het babystag. Dat maakt dat bij een gijp het hele zaakje los moet om het vervolgens over de andere boeg weer op te bouwen, terwijl de spi niet onder controle is.

Ik zoek maar steeds de geniale oplossing die er misschien wel is, maar die ik nog niet zie. Misschien ligt een deel van de oplossing in een geheimzinnig stuk beslag dat aan bakboord op de mast zit. Ik heb er menigeen naar gevraagd, maar niemand heeft tot nu toe het antwoord, zelfs zeilmakers niet. Zie de foto: wie weet wat dit is en waar het voor dient? Suggesties mogen naar info@zeilen.nl. ●