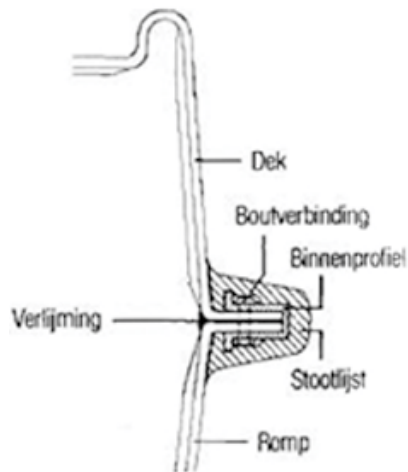


## Dek-rompverbinding C777

Zoals bekend is de dek-romp verbinding van veel oudere (?) Compromis typen een punt van zorg en ergernis. Ondanks dat de vorige eigenaar van onze C777 uit 1988 na hardnekkige lekkages al een keer een ingrijpende operatie aan BB zijde had laten uitvoeren, openbaarde zich na enige tijd een steeds verergerende lekkage aan SB in de kastjes ter hoogte van de dek-romp verbinding. In zware zeegang drong ook in de punt water naar binnen.



In de originele folder van Zaadnoordijk staat een prentje van de constructie van de dek-romp verbinding (foto dek-romp). Dek en romp zijn simpel op elkaar gebout, en qua afdichting wordt vertrouwd op de kitlaag die daartussen is aangebracht. Als een eerste klas kit wordt gebruikt, mits die goed wordt aangebracht, heeft men een kans dat zo'n constructie gedurende langere tijd waterdicht blijft.

In ons geval heb ik, na het rondom verwijderen van de afdekking aan de binnenzijde, vastgesteld dat zowel de kwaliteit als de verwerking van de kit, en het vakmanschap van degene die onze boot in elkaar heeft gezet ernstig tekort heeft geschoten.

Hier gold duidelijk uit het oog - uit het hart. In de hele dek-romp verbinding heb ik zorgvuldig van binnenuit de kitnaad V-vormig uitgesneden, en vervolgens met Sikaflex 291 opgevuld.

Dit heeft op korte termijn de lekkage gestopt, maar in de punt van het schip ter plaatse waar de ankerkist zich bevindt, is de kitnaad van binnenuit onbereikbaar. Vandaar dat ik tijdens de winterstalling dit jaar besloot om ook aan de boeg over een meter of drie de buitenkant aan te pakken en de romp-deknaad met epoxy en een glasmattje af te dekken.

Na het verwijderen van de polyesterafdekkap op de neus kan de rubber stootrand verwijderd worden. Hierbij wordt het kunststof U-profiel blootgelegd, waardoor de bouten van de dek-romp verbinding zijn bevestigd.

Ook hier een onaangename verrassing: de bouten in de neus zaten alle volledig los. Verderop bij de bevestiging van het U-profiel zijn duidelijk te weinig bouten gebruikt waardoor de flenzen van dek en romp tussen de bouten onaanvaardbaar van elkaar wijken, en de kitlaag gedeeltelijk loslaat.

Op foto 1 is duidelijk de golfbeweging in de kunststof rand te zien.

In foto 2 is ook het U profiel verwijderd.

Vervolgens heb ik na zorgvuldig afwerken en voorbereiden van de randen, deze rondom ingepakt in een laag epoxy met een glasmattje. na uitharding het U-profiel hier overheen geschoven. De originele boutgaten weer doorgeboord, en tussen elke bestaande bout nog een bout (M5x25) gemonteerd (foto 3).

De epoxylaag wordt hier weliswaar doorboord, maar het idee is dat door de druk van de bout op de plaats van het boutgat toch een afdichting gewaarborgd is.

De welving in het U-profiel en de rand zoals die bij de bouw is ontstaan, wordt door het aanbrengen van de extra bouten volledig teniet gedaan zoals uit foto 3 blijkt. Blijft over het herplaatsen van de rubber stootrand.

De werf monteert deze door de rubber rand in een vat heet water te verwarmen en dan in langsrichting over het U-profiel te schuiven. In mijn geval was dat niet aan de orde omdat niet de hele stootrand verwijderd was. Ik heb van aluminium strip (Gamma) een tweetal hulpstukken gemaakt (foto 4) waarmee de rubberrand na verwarming met een föhn vrij eenvoudig over het U-profiel kan worden gewipt (foto 5).

Na het aanbrengen van een nieuw polyester 'neusje' is de rand van onze C777 weer als nieuw (foto 6).

En, belangrijker, hopelijk afdoende waterdicht!



