

EEN SEAHORSE GERED VAN DE SLOOP

Het begin.

Na weken lang op zoek te zijn geweest naar een goed uitzijnde en betaalbare sailhorse, vonden we de H 226. Hij zag er erg goed uit en het leek ons wel wat. Die dag kwam de regen met bakken tegelijk uit de hemel, dus een proefvaartje was er niet bij.

Na wat onderhandelen over de prijs werden wij de nieuwe eigenaar van de H 226. Toen de boot op de trailer stond zagen we dat de grootschootbevestiging met een plaat en wat polyester door en door aan de onderzijde van de boot was vastgemaakt. Maar ja, gezien de prijs die we betaalden voor de boot, konden we de groot-

goede staat te brengen alvorens te gaan zeilen.

Dus eerst maar eens diverse leden van de Sailhorse Sailing Club geraadpleegd en direct lid geworden.

Tijdens een wedstrijddag van de club zagen we dat de boten die daar voeren allemaal met de zelflozers boven water lagen terwijl die van ons onder water zaten. Blijkbaar was de H 226 toch wel erg zwaar. Maar goed het was tijd geworden om de boot op te knappen.

De schrik.

Om te beginnen moest eerst de grootschootbevestiging worden gerepareerd. Het polyesterwerk aan de onderzijde van de boot

Verder onderzoek leerde ons dat de gehele schuimlaag van voor tot achter in dezelfde staat verkeerde. Nadat we de boot hadden gewogen bleek dat hij ongeveer 300 kilo te zwaar was, met andere woorden er zat ongeveer 300 liter water in! Hier moest dus echt wat aan gebeuren. Het schuim drogen bleek niet haalbaar, dus moest, indien mogelijk, de hele schuimlaag worden verwijderd. Wij wisten niet of de constructie van de boot zonder schuim ook sterk genoeg was. Toen stonden we voor een dilemma: moesten we de boot weer verkopen, of wilden we hem, met alle risico's van dien, want ervaring hadden we niet, zelf grondig opknappen.

Om de kans van slagen te bekijken hebben we bij diverse mensen, onder wie bouwers, informatie ingewonnen. Dit maakte de beslissing echter niet gemakkelijk, want de adviezen liepen uiteen van "niet aan beginnen de schaal is te slap" tot aan "natuurlijk is dit mogelijk".

Optimisten als we zijn hebben we ons vastgehouden aan de positieve adviezen en zijn we naar eigen inzicht "gewoon begonnen".



schootbevestiging nog wel repareren. Tevens hoorden we wat water klotsen in de boot, maar optimistisch dat we waren; "dat water krijgen we er wel uit" zeiden we.

Nadat de boot bij ons thuis weer in het water lag, kwamen we er achter dat de tuigage niet helemaal klopte. De mastvoet bijvoorbeeld paste geheel niet en de plaats van de verstaging was veranderd. Dus besloten we de boot eerst in

bleek prutswerk. Met één klap lag het meeste polyester ervan af.

Vervolgens hebben we een gat gezaagd in de vloer en tot onze grote schrik bleek het schuim van boven tot onder even nat als een spons die is ondergedompeld in een emmer water. De spanten aan de binnenzijde hadden meer weg van een oliehoudende substantie dan van een degelijk stuk hout.



De binnenzijde.

Eerst hebben we de vloer er in drie delen uitgezaagd en daarna het schuim (30 vuilniszakken vol!) en de oude spanten verwijderd. Vervolgens hebben we een verstevigende laag polyester aan de binnenkant van de schaal aangebracht. Tevens werd de zwaardkast extra versterkt.

Toen moesten er nieuwe spanten worden gemaakt, een zeer precies en tijdrovend karwei. We hebben hiervoor watervast hechthout gebruikt. Nadat ook deze spanten ingepolyesterd waren kon de vloer er weer in. Tijdens het



hele proces moest ook het draagvlak van de vloer in de gaten gehouden worden.

Omdat we het te kostbaar vonden om de vloer met polyester op dikte te brengen hebben we in plaats daarvan houten balkjes over de spanten gelegd. De kunst was natuurlijk om de zaagsnede weer goed te laten aansluiten, en we kunnen zeggen, dat dit aardig gelukt is.

De vloer is met epoxylijm verlijmd aan de spanten en de zaagsnede is met hier en daar een hoogte verschil, weggewerkt met epoxyplamuur.

De rubberen stootrand.

Nu was de rubberen rand aan de beurt. Dit hebben we aangepakt volgens de manier zoals eerder in een Horsevoer is omschreven. In het kort, rand afzagen, boot omdraaien, losse delen lijm van de romp en dek wegslijpen, het geheel opnieuw verlijmen met epoxylijm, de rand verder uitvullen met epoxylijm en het geheel

vlak schuren. Resultaat, alsof er nooit een rubberen stootrand is geweest.

Het onderwaterschip.

Daar de onderzijde was voorzien van een laag teer en nog wat andere lagen konden we niet goed inschatten hoe de kwaliteit van de gelcoat was. Na veel boenen bleek deze in slechte staat te zijn. Ook was de zwaardkast bijna geheel los van de romp, De schades werden gerepareerd en het onderwaterschip werd voorzien van enkele lagen epoxyteer.

De afwerking.

De romp werd in plaats van kanarie-geel wit gelakt. Het bovendeck blauw en de binnenzijde gebroken wit. De naam werd "Third share", als een vervolg op de Share en de Second Share welke in het verleden eigendom waren van de mede eigenaren. Nu de boot geheel is afgebouwd met de verstaging op de goede plaats en met een juiste mastvoet ziet de boot er als nieuw uit. Alleen als je weet dat de vloer er uit is geweest, dan kun je het zien. En het allerbelangrijkste hij zeilt heerlijk. Misschien kunnen de zeilen wat beter, maar ook dat komt wel goed.

Wim v. Beek sr
Wim v. Beek jr
John Ratsma H226.

Vragen van de Redactie aan de auteur:

Red: Konden jullie het schuim niet droog krijgen door het water eruit te laten lopen of het droog te blazen?

JR: Het leeg laten lopen gaat niet, het vocht blijft zitten waar het zit.

Droogblazen met gedroogde lucht is zeer kochtbaar en men dacht dat dit minstens drie maanden ging duren. Hiernaast was er geen zekerheid dat het zou werken.

Red: waar zaag je de boot open?

JR: Je zaagt de boot open op het gladde gedeelte van de vloer dus niet op de ribbels, in drie delen.

Red: Hoe zorg je ervoor dat de rompvorm tijdens het hele proces intact blijft?

JR De rompvorm blijft intact door het schip voor en achter te laten steunen en in het midden te laten hangen. Hiernaast mogen de polyester versterkingen aan de binnenzijde nooit worden weggehaald.

Red: Welk schuim gebruik je voor het weer volschuimen?

JR: Het is beter de boot nooit meer vol te schuimen, maar te proberen het luchtdicht te lijmen of nooit om te slaan.

Wanneer u vragen heeft naar aanleiding van dit verhaal kunt u contact opnemen met John Ratsma tel: 025-2217937

