

## Uren schuren

Zo'n 12 jaar geleden hebben we een geschilderde Phantom 35 met een versleten teakdek gekocht. Het jaar daarop het teak er latje voor latje afgebeiteld. Als "nood"-dek gewoon DD lak met een primer gesmeerd en dat is 11 jaar later op een paar plaatsen beschadigd. De geschilderde romp wordt ook steeds lelijker. De verf begint in kleine stukjes te scheuren en te bladderen. Het onderwaterschip heeft al een jaar of 8 Jotun Seaqueen, mooi spul maar geeft zoveel blauw water dat de haven er bij het afspritzen er niet blij van wordt. Elke jaar wel wat osmose kratertjes, dus: dan maar alles ineen aanpakken.



Op 1 januari 2016 stond ik als goed voornemen rond een uur of 10 's-morgens op een verlaten haven de antifouling te krabben met zo'n gele vaccumkrabber.



Dat krabben ging de eerste jotun-laag voorspoedig. Maar wat zit daar onder? Eerst een harde blauwe AF laag, dan een grijze (gelshield?) laag en dan een witte keiharde epoxy?-laag. Daaronder de gelcoat. Ben ik al kaal genoeg? Krabben tot je blauw ziet. Uiteindelijk maar besloten ook de harde witte laag tot de gelcoat af te krabben. Met name die laatste kan alleen met heel scherpe mesjes. De onderliggende gelcoat is op veel plaatsen echt flink gecraqueleerd.

Na het krabben veel schuren, nog meer schuren (in het begin schiet het niet op, nadat ik grover en beter schuurpapier heb gebruikt op vlakke stukken de bandschuurmachine), schiet het meer op. Waar de gelcoat echt slecht is ga ik wat verder. De verhouding koffie met sigaar tov m2 schuurwerk begint nu de goede kant op schuiven.



Als maart nadert is het onderwaterschip kaal genoeg en begin ik maar aan de romp bovenwater.

Die waterlijn zit niet op de juiste plaats, maar toch maar opmeten waar die zit ter hoogte van elke scepter, maten op een briefje. Tip: raak dat briefje niet kwijt in de enorme zool die zo'n klus oplevert :-).

De houten stootlijst was blijkbaar ooit eens gekit met doorzichtige siliconenkit, flink gesopt met het spul dat die kit verwijdert zodat er bij het lakken straks geen hechtingsprobleem ontstaat.

Je blijft trouwens ontvetten met het schuren, baar het niet dan schaat het niet. Polyservice heeft van die mooie grote kannen vol. Daar wordt je vrolijk van!

Schuren schuren schuren, gaat lekker dankzij de ZF-tip voor een betere excenter, toch moet elk randje met het handje. Als de romp geschuurd is, moet het dek er aan geloven. Beslag eraf, restanten teak eraf, schuren. Alleen de hekstoel en het frame voor de zonnepanelen laat ik staan, dat is me te zwaar.

Dan zo'n 2 weken voor de tewaterlating is het warm genoeg voor de epoxy. Polyservice impregneer met voor de zekerheid een harder voor lage temperatuur.. Dat zou met de roller superglad moeten worden. En dat gaat prima, het trekt prachtig in de craquelee en de plaatsen waar ik wat te ver heb geschuurd, maar het blijft wel een kraterlandschap. Waarschijnlijk heb ik wat te fanatiek geroerd en zitten er te veel luchtbelletjes in. Terwijl het nog nat is besluit ik het na te strijken met een kwast en dat helpt enorm. De luchtballen zijn helemaal weg en het OWS wordt superstrak. De eerste laag zit erop en we zijn aan het opbouwen!



De pantsercoat kan vanaf 5 graden worden opgebracht, dus ook die gaat op het OWS. Dat geeft vertrouwen dat bij tewaterlaten de boot niet als een soort spons de haven leeg zuigt. Ik moet haar overvaren naar de hal en daar wil ik niet weer weken drogen.



Zo, een laagje mooie grijze pantsercoat zit erop. Meteen ook duidelijk wat bedoeld wordt met een sinaasappeleffect. Maar dat schuur je weer weg. Er gaan nog vele lagen volgen met tussentijds schuren, dus een strakke waterlijn is niet zo belangrijk

Dan tewater en even overvaren naar de hal.

En daar weer schoonmaken, ontvetten, schuren en ontvetten natuurlijk.  
En weer door met pantsercoat. Op het OWS een laag of 6. Ik heb emmers wit en grijs en dat is makkelijk om te zien waar je bent gebleven. Het blijkt wel beter om de grijs wat lichter te maken met wit er door, want het is moeilijk de grijze kleur dekkend met wit over te schilderen. Wit wordt ie wel, langzaamaan.



Fijn spul hoor, die epoxies. Je hebt zo heel wat potjes en rollertjes nodig en na een dagje schilderen zie je het allemaal niet meer zo scherp.



Steeds witter wordt het.



Ook op bovenwaterschip romp en dek een laag of 3 panstercoat. Dat vult mooi de oneffenheden op, die zijn ontstaan door het verwijderen van het teakdek.



Niet al het beslag gaat eraf, het meeste wel. Het was 11 jaar terug een enorme klus om de teak voetrail terug te plaatsen, die blijft lekker zitten.

En dan is het weer wit en begint het weer ergens op te lijken.  
Uiteindelijk heb ik voor anti-slip op het dek gewoon voor DD-lak gekozen met anti-slip korrels en niet voor kiwi-grip. Ook op het vorige nood-dek was dat na 10 jaar nog prima.



Met een beetje photoshoppen kom ik tot de conclusie dat oude belijning zo gek nog niet was. Iets aangepast, dat zit er razendsnel op, afplakken viel ook best mee.



Beslag er op en dan kan het naar buiten. Klaar !



Nou ja, behalve de waterlijn dan. Dat briefje met de maten vond ik pas weer toen ie weer in het water lag. Dit resultaat is op basis van meten obv foto's en doublecheck met een andere Phantom. En het zit achteraf precies goed!

Voor de zekerheid zet ik de definitieve waterlijn er pas deze herfst op, op de kant. Dan besluit ik ook welke AF er op gaat. Nu zit nog de laag pantsercoat als laatste laag. Die groeit snel aan, maar na een tochtje over zee afgelopen weekend is die ook meteen weer schoon.

Tjonge wat een klus. Het moest al jaren, blij dat het klaar is. Zonder hal met verlichting was het niet gelukt. Inmiddels vaar ik sinds april/mei weer rond.