

Werken aan het roer van een F34

Door Herman Dekker (F34 Juist)

Als aan het eind van het seizoen 1998 het schip uit het water gaat, blijft er steeds water uit het roer druipen. Dit komt aan de onderzijde tussen de RVS roerkoning en het polyester uit. Om het roer goed te kunnen laten drogen, heb ik besloten om het van het schip af te halen. Dit gaat als volgt: Boven de vlakke platen aan de bovenzijde van het roer, welke met vier bouten tegen elkaar zitten geklemd bevindt zich een ring welke met een inbusbout (Engelse maat) op de roerkoning is geborgd.

Nadat de inbusbout er uit is gedraaid, kan deze ring met een pijpetang iets heen en weer worden gedraaid, als er beweging inzit kan de ring langs de as (eerst de as onder de ring, helemaal vrij maken van anti-fouling etc.) naar beneden worden gewrikt. Om het roer omhoog te kunnen krijgen en op z'n plaats te houden, een spanband van de BB kikker onder de onderste roerplaat door, naar de SB kikker aangebracht. Nu de vier RVS bouten M10 waarmee de twee vlakke platen tegen elkaar zitten geklemd losdraaien. Tot mijn verbazing braken twee bouten na een kwartslag draaien spontaan af.



De RVS bouten waren in de moer op een klein deel na geheel weggeteerd. De derde bout was voor een deel verdwenen en de vierde bout mankeerde niets. Geen prettig idee dat het roer door 1 bout op z'n plaats wordt gehouden. De bouten waren van A2 (304) kwaliteit en dat is niet geschikt voor gebruik in zeewater. Bij montage bouten van kwaliteit A4 (316) gebruikt en elke keer als de boot op het droge komt de toestand van de bouten controleren door ze los te draaien.

Verder met de demontage. Het bovendee van de roerkoning in het achterschip moet nu een paar centimeter omhoog gewrikt worden, om voldoende ruimte te krijgen om het roer uit het onderste lager te kunnen krijgen.

Om te voorkomen dat het roer wegvalt is de spanband al aangebracht, maar voor de zekerheid worden twee 100mm lange M10 bouten losjes in de platen aangebracht. In de kuip wordt m.b.v een bandenlichter onder de helmstokbevestiging de roerkoning iets naar boven gelicht. Doordat er nu ruimte tussen de platen is gekomen kan hiertussen met de bandenlichter meer ruimte worden gemaakt. Als er voldoende ruimte is kan 1 persoon het

roer op z'n plaats houden, de ander kan de spanband en bouten verwijderen en dan kan, door het roer op te tillen, het achterover er uit gekanteld worden. Pas op, het roer weegt ruim 50 kg en is onhandig vast te houden.

Nu kan het mee naar huis om te drogen. Ik boorde vlak voor de roerkoning aan de boven en onderzijde een gat van 6mm er liep ca. ½ liter water uit. Na schoonkrabben (met een scherpe houtbeitel) van 6 lagen antifouling 3 lagen epoxyprimer en nog drie lagen antifouling was een door osmose aangetast roerblad te zien ca. 50 plaatsen ter grootte van een kwartje aan elke zijde van het roerblad. Bulten opengekrabd, schoongespoeld en verder laten drogen. In december 1999, ruim een jaar nadat de boot op de kant was gezet, de opengekrabde plaatsen en de twee geboorde gaten gevuld met epoxyplamuur (gebruikt onder water nooit polyesterplamuur want dat neemt water op). Aan de boven- en onder zijde rond de roerkoning met een minifreesje het polyester rond de roerkoning ca. 3mm breed en diep weggefreesd. Na schoonspuiten met perslucht de ontstane groef geprimerd en gevuld met polyurethaankit.

Ik hoop dat dit het water voorlopig buiten het roer houdt, bij navragen blijken vele oude roeren tussen roerkoning en polyester te lekken. Epoxyplamuur geschuurd en vijf lagen epoxyprimer aangebracht. Hierover de antifouling aangebracht. Nu kan het roer in omgekeerde volgorde, weer onder het schip gemonteerd worden. Nadat dit gebeurd was viel het ineens op dat de bovenste vlakke plaat welke aan de onderzijde van de roerkoning is gelast. In de las tussen plaat en roerkoning in het midden van de las over ruim de helft van de omtrek een haarscheur vertoonde. Met een schroevendraaier en een hamer was de scheur zo open te tikken en bleek van de las niets overgebleven dan wat roest. Blijkt het roer niet alleen aan slechts 1 bout onder het schip te hangen, ook de as zit voor de helft los, als dit door was gegaan viel er op een gegeven moment niets meer te sturen. Het lijkt met zinvol een en ander elk jaar te controleren. De las is zover mogelijk weggeslepen en met een RVS 316 elektrode weer gelast. Nu moet we weer betrouwbaar kunnen sturen.



