

Revival van de White Rose deel 2

De aanhouder wint



Na de grote opknabbeurt van onze Fisher 34 White Rose van mei 2019 tot mei 2020 kom ik na een zomer varen tot de conclusie dat er nog meer valt op te knappen. Bij hoger toerental trilt het schip behoorlijk (schroef en schroefaslager zijn daarvan de oorzaak) en ik vertrouw ook afsluiters en slangen niet. Maar ook andere, kleinere klussen wachten. De boot stond in de winter van 2020/'21 op de wal en gaf alle kans om deze klussen uit te voeren. Kortom: werk aan het schip en dat is altijd weer een uitdaging.

De schroefas en alles wat er bij hoort

In november 2020 maken we een plan: de schroefas gaat er deze winter uit, de schroef wordt bij een schroeven specialist onder handen genomen, we vernieuwen achterlager, gland en vetkoord. En ook zetten we een trillingsdemper op de schroefas, samen met een touwsnijder. Voor mij is het voor het eerst om deze klus te doen. Dankzij internet en advies van clubleden (onder andere Jaco en Herman) en mijn zwager Albert is het goed gelukt. Eerst gaat het roer er af, daarna de schroef. Heavy stuff, dat roerblad. De schroef zit behoorlijk vast en met hulpmiddelen lukt het om deze er af te krijgen. We hebben het idee dat alles sinds 1978 nog nooit los is geweest. De schroefas eruit halen betekent dat eerst de voorste flens waarmee de schroefas aan de flens van de keerkoppeling zit, los moet. De flens is van gietijzer, de schroefas van RVS. Het gietijzer is licht gecorrodeerd en zit muurvast. Hiermee zijn we in stukjes en beetjes dagen bezig geweest. Uiteindelijk lukt het met veel kracht, kruipolie,

kruipolie-extractor, hitte en koude (stikstof) om de flens er heel vanaf te krijgen. Nu kan de schroefas er makkelijk uit en alles wordt netjes door Albert opgeknapt. Alle nieuwe onderdelen komen voorjaar 2021 langzaam binnen. Als de trillingsdemper uiteindelijk binnen is (vertraagd door de nieuwe Brexitregels) gaan we alles weer terugzetten. Niet heel moeilijk, maar wel nauwkeurig werk. Het lukt allemaal, maar de verrassing komt later.

De afsluiters en slangen

Als afsluiters en slangen oud zijn is er een risico op (grote) lekkage en erger: afborrelen. De twee bronzen afsluiters (Blakes) van het toilet zijn nog goed, maar ze kunnen als de boot in het water ligt niet worden gesmeerd (het zijn nog de echte oude zonder smeernippeltje en gaan ze steeds moeilijker open en dicht. De andere drie afsluiters van de natte ruimte zijn oud en vervangen kan zeker geen kwaad. Ook de afsluiter onder de keuken, die minder oud is, wordt vervangen. Ook de twee afsluiters onder de kuip vervang ik. Alleen die van het motorkoelwater blijft zitten. Ook in de winter van '20-'21 dus nog een uit te voeren klus: afsluiters en slangen.

Na speurwerk besluit ik alles te vervangen door afsluiters van kunststof (Tru-Design): ze hebben zeer goede eigenschappen en zijn enorm sterk. Eerst heb ik de rand van de romp doorvoeren aan de buitenkant weggeslepen en toen met beleid en kracht de afsluiters verwijderd. De truuk is de afsluiter dicht zetten en van buitenaf er een dikker schroevendraaier of zoiets er in steken en met zware hamer klap geven; de afsluiter schiet in één keer los. Er is een extra afsluiter (voor afvoer wastafel) bijgekomen. Gaatje boren in de romp: die is ter plaatse 1,8 cm dik. Andere gaten met een trucje iets groter gemaakt en alles netjes voorbereid voor de nieuwe kunststof doorvoeren. Die hebben we verlijmd met dikke 'thixotrope' epoxy om er zo één geheel van te maken met de romp. In stapjes zijn de nieuwe afsluiters geplaatst. Achterin onder de kuip heb ik beide slangen vervangen. Dat ging niet eenvoudig (veel buk- en kruipwerk) en er moesten twee toegangsluiken worden gemaakt in de bodems van de bakskisten (stuurboord en bakboord) om de slangen net onder de kuip te kunnen vervangen. Na plaatsing testen we of de afsluiters dicht zijn. Helaas: ik heb hier en daar te weinig kit gebruikt. Slangaansluiting er weer af en opnieuw gekit en vastgezet. Nu is alles goed. Ook onder de keuken wordt de oude slang vervangen. Deze brak tijdens de demontage spontaan af op twee plekken. Het was een nog een klus om in de keuken alles weer netjes terug te zetten. Ik was weer even Houdini, ook omdat de keuken afsluiter helemaal onderin zat. Door het uitbouwen van de koelkast was er bij te komen. De afvoer van de aanrechtbak was brak en het was puzzelen om alles goed waterdicht te krijgen. Albert ging verder waar ik ophield. Ondertussen heb ik thuis de achterkant van de koelkast die er uit was, onder handen genomen.

Extra lenspomp, extra bilge-alarm, nieuwe waterslangen

Er zitten in de White Rose twee lenspompen: een handpomp (Henderson Mk5, werkt goed) en een oude ITT lenspomp met automaat (is oud maar werkt). In mijn voorraad reserveonderdelen zit al jaren een nieuwe lenspomp en een bilgealarm en ik besluit deze in te bouwen, voor extra veiligheid. De extra lenspomp komt helemaal onderin te zitten, net voor de motor op de bodem en er moet een extra afvoer in de romp worden gemaakt. Even puzzelen, maar het lukt uiteindelijk op de zeer ongemakkelijke en vooral diepe plekken. Ook het bilgealarm hangt en werkt nadat ik de elektra heb aangesloten en in het dashboard achter het stuurwiel twee bedieningspaneeltjes heb bevestigd. De nieuwe bilgepomp en het nieuwe alarm staan permanent stand-by. Een relatief kleine klus was het vervangen van de waterslangen en het plaatsen van een nieuwe afvoerslang en nieuwe kraan onder en in de wastafel.

Als de White Rose begin april 2021 weer in het water ligt werkt alles goed. Er is bij meer snelheid vrijwel geen trilling meer in de boot, lager en schroef zitten perfect. Ook de afsluiters werken goed en alle nieuwe slangen en afvoeren zijn weer nieuw. Samen met mijn zwager Albert hebben we weer een paar belangrijke vernieuwingen zelf kunnen doen. Maar ook dankzij clubgenoten Jaco en Herman (die weer stimulerende adviezen gaven) lukt alles nog beter. Albert is enorm handig waar het gaat om metaalmaatwerk. Ook heeft hij met diverse stukken houtwerk al eerder geholpen.

De dikke staart van het verhaal

We hebben een fout gemaakt waardoor de schroefas tijdens een van de eerste vaartochten loskomt van de flens en naar achteren verdwijnt. De oorzaak: een spietje werd hergebruikt, geen verstandig besluit (een nieuw spietje kost

nog geen euro...). De schroef komt tegen het roer en gelukkig zit de schroefas nog in de schroefaskoker, maar er komt wel (vrij snel) water binnen. Snel een keg er in. Gelukkig is er een andere Fisher in de buurt die ons naar Huizen terug sleept. De havenmeesters staan al klaar, de White Rose gaat er gelijk uit. Een weekje later zit alles weer op zijn plek en varen we weer.

WERKVOLGORDE SCHROEF, ROERBLAD, SCHROEFASFLENS EN SCHROEFAS (in het kort)

- 1 Vier bouten/moeren op platen bovenop het roer loshalen, borgboutje in ring op roerkoning loshalen.
Roer verwijderen (zwaar, gebruik zware autokrik, plm 5 cm omhoog krikken en werk met z'n tweeën)
- 2 Schroefmoer en splitpen verwijderen
- 3 Schroef verwijderen (met zelfgemaakte poelietrekker), warmte, geduld
- 4 Borgpen uit schroefasflens verwijderen, flens er afgehaald (zelfgemaakte poelietrekker, hitte/kou/kruipolie/tijd/geduld), losdraaien oude slangklemmen gland
- 5 Schroefas er uitgeschoven
- 6 Gland er uitgehaald, inclusief bronzen koppelstukken
- 7 Alles schoongemaakt
- 8 Montage in omgekeerde volgorde, ook trillingsdemper en touwsnijder geplaatst
Nieuw rubber voor gland, nieuwe slangklemmen, nieuw vetkoord
- 9 Afstellen: flens bij vetkoord, trillingsdemper (gebruiksaanwijzing)

Aandachtspunten

Verschillende gereedschappen zijn door Albert en een kennis van hem zelf gemaakt: poelietrekker schroef en schroefasflens, ijzerzaag om schroefaslager in de lengte door te zagen, houten hulpstuk om nieuwe schroefaslager er in te zetten. Het oude schroefaslager is er met een zware poelietrekker uitgetrokken. Bekijk de foto's.

De trillingsdemper moest op maat worden besteld (bij Dintra), net als de touwsnijder (via Exalto). Het gebruikte vetkoord is 5 mm. Rubber slang gland bij Klaas Mulder in Zaandam gehaald. Schroef is geserviced bij Jooren in Dordrecht. Afsluiters besteld bij Jos Boone, overige slangen bij Klaas Mulder.

. Eerst meer over het vervangen van de afsluiters in dezelfde winter ('20-'21).

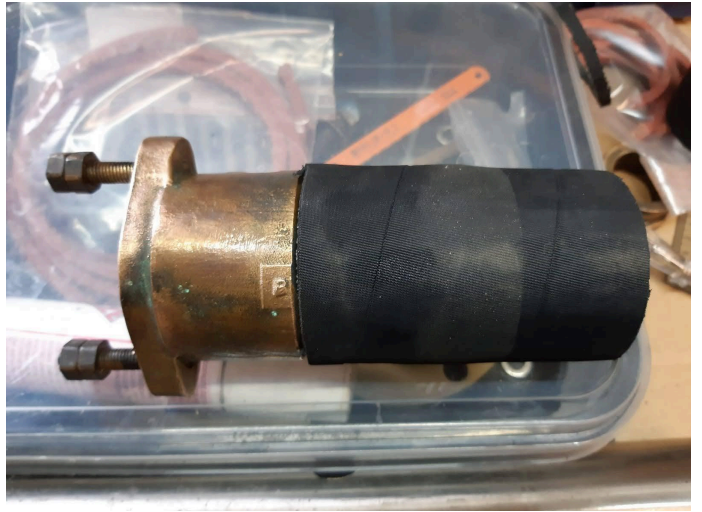
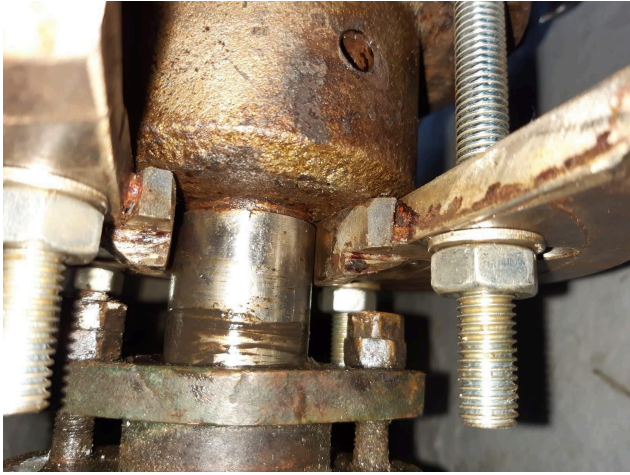
WERKVOLGORDE AFSLUITERS

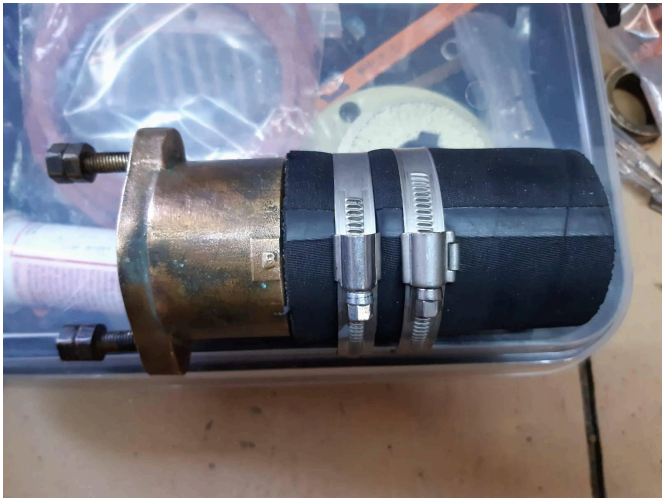
- 1 Keuze gemaakt voor afsluiters en deze besteld
- 2 Slangen losgehaald
- 3 Rand rompdooorvoer aan de buitenkant weggeflex, afsluiters van binnen uit weggehaald
- 4 Gaten aangepast en strak gemaakt (epoxy), nieuwe rompdooorvoeren in Thixotrope epoxy vastgezet
- 5 Afsluiters en slangaansluitingen geplaatst
- 6 Testen op waterdichtheid
- 7 (nieuwe) slangen geplaatst, overal dubbele RVS slangklemmen gezet
- 8 De afsluiters en slangen onder de kuip hadden speciale aandacht nodig (gat in bodem bakskisten, lastige plekken).
- 9 Alles grondig getest en gecontroleerd.
- 10 Bodem bakskisten voorzien van nieuwe bodemplaat: HPL, deze met Teroson butylkit vastgezet. Goed weer los te halen.

FOTO'S SCHROEF, ROERBLAD, SCHROEFAS EN FLENS

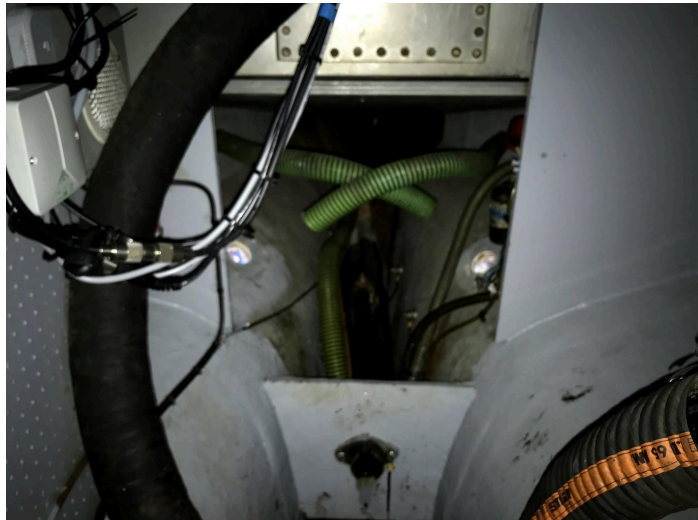


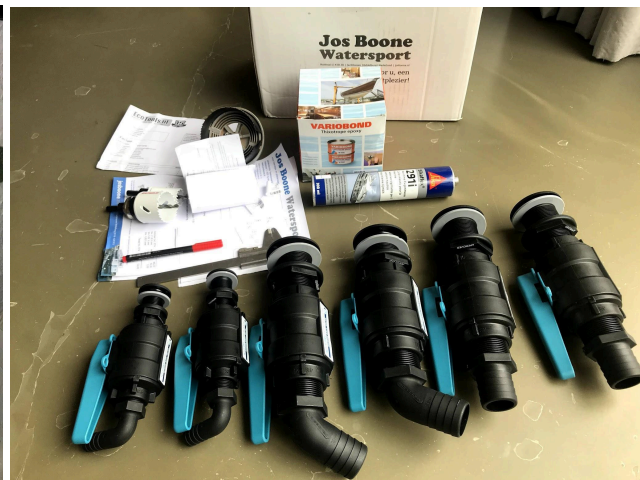
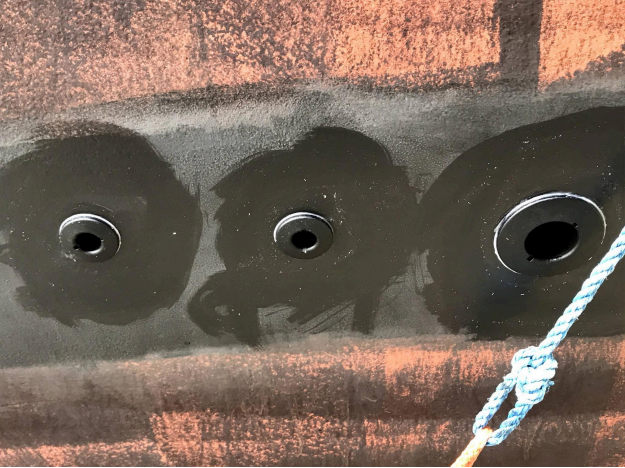






FOTO'S AFSLUITERS VERVANGEN









Het vervangen van de afsluiters is niet moeilijk, maar vraagt wel wat werk in de ontwerpfase. Belangrijk is goed gereedschap gebruiken en de goede afdichtmiddelen, waaronder epoxy en goede kit. Neem de handleidingen serieus. Ik heb mezelf van tevoren goed verdiept in de klus van het vervangen van de afsluiters en ik deed dit voor het eerst. Niet alle plaatsen zijn makkelijk. Het lastigst was het vervangen van de afsluiters en de slangen onder de kuip. Daarvoor heb ik een luikje gezaagd in beide bakskisten en dit later met HPL plaat dichtgemaakt (met goede eventueel weer los te halen kit). Alle slangen dubbel vastzetten met goede RVS-slangklemmen. Als onze boot onbemand in een haven ligt, zijn alle afsluiters dicht. Anders drijf je op je slangen.

Wat een feest, klussen aan onze boot! Of we al klaar zijn? Nee, met een Fisher blijf je bezig en een nieuw lijstje met verbeteringen ligt al weer klaar. Maar we gaan ook weer genieten van ons fijne schip door er mee te gaan varen. Tijdens het nieuwe vaarseizoen merken we dat de oude motor (een Thornycroft) echt op leeftijd is en behoorlijk wat uitlaatgas uitblaast. Gaan we de motor wel of niet vervangen?
Wordt vervolgd in deel 3