Kluslessen na 30.000 mijl zeilen

Floris van Hees en Ivar Smits vertrokken in 2016 met hun gerenoveerde stalen kits *Lucipara²* voor een wereldreis op zoek naar duurzame oplossingen. Na vijf jaar zijn deze Sailors for Sustainability in Nieuw-Zeeland en is het de hoogste tijd voor groot onderhoud. Wat staat op hun onderhoudslijst? Wat zouden ze met de kennis van nu anders hebben aangepakt en waar zijn ze wel tevreden over? Een overzicht van hun ervaringen met boottechniek en uitrusting na 30.000 mijl zeilen.

Tekst en foto's FLORIS VAN HEES en IVAR SMITS

Eindelijk uit het water. Dat hadden we dus veel eerder moeten doen.

‘De natuurlijke toestand van een boot is dat iets stuk is,” relativeert Ivar regelmatig. Dat er altijd wel iets aan *Lucipara*[2] te repareren valt, is hij wel gewend. Na de aankoop in 2004 heeft hij jaren gezwoegd om haar in topconditie te krijgen. Het ontaardde in een volledige refit van de klassieke stalen dame met bouwjaar 1965 (*Zeilen* 2/2016). Tien jaar klussen verlengde haar levensduur en maakte haar gereed voor vertrek. Maar de vraag was natuurlijk hoelang we van deze staat zouden kunnen genieten.
Niet lang, blijkt. Al kort na ons vertrek gaan er dingen stuk. Een lampje geeft de geest, het rubber van de toiletpomp scheurt en de ankerkettinghaak verbuigt. Het zijn kleine ongemakken die we onderweg eenvoudig kunnen oplossen. Twee jaar na vertrek halen we *Luci* al eens uit het water op Tenerife, waar we de antifouling verversen en roestplekjes bijwerken.

Oceaanzeilen eist zijn tol

Na Europa zeilen we grotere afstanden. Via Kaapverdië steken we de Atlantische Oceaan over naar Brazilië en zeilen naar de zuidelijkste punt van Zuid-Amerika. Het vaargebied wordt onherbergzamer, het weer ruiger. In Patagonië stoeien we met tegenwind, hagel en kou, terwijl in de Stille Oceaan alles te lijden heeft van de brandende zon. De vele zeemijlen eisen hun tol. Gestaag groeit de lijst met klussen die niet in een handomdraai te klaren zijn. In Chili en in Frans-Polynesië zijn de mogelijkheden voor groot onderhoud relatief beperkt, ook omdat onze boot te zwaar is voor de gemiddelde botenlift. Daar komt nog bij dat onderdelen ter plekke beperkt beschikbaar zijn en bestellingen lang op zich laten wachten, zeker sinds de pandemie de wereld in haar greep houdt.
Het grote onderhoud hebben we daarom bewaard voor Nieuw-Zeeland. In dit watersportminnende land zijn er werven, vaklui en onderdelen te over. Bijna viel ons plan in het water toen de Kiwi’s hun maritieme grenzen sloten. Maar na een omslachtige procedure kregen we uiteindelijk toestemming om *essential boat maintenance* uit te voeren. Zo konden we na 30.000 mijl en vijf jaar zeilen alsnog aan de slag met onze klussenlijst maatje XXL.

Floris ontroest lastig bereikbare plekjes.

Eerst het periodiek onderhoud

We beginnen met de klussen die ons bekend voorkomen: talloze roestplekjes schreeuwen om aandacht. Hoe goed we ook ons best doen, na een tijdje duiken er altijd weer nieuwe op. De kitnaden werken we eveneens bij.
Dan volgen klussen met een langer onderhoudsinterval. De masten gaan eraf om de verstaging te verwijderen; die is inmiddels 15 jaar oud en vertoont slijtage. Een lokale tuiger gaat een nieuwe set maken die hopelijk weer 15 jaar meegaat. Gretig maken we gebruik van de horizontale positie van de masten. Eindelijk komen we makkelijk bij de windgenerator op de bezaanmast, zodat we die kunnen verwennen met een set nieuwe lagers. Ivar verwijdert roest bij de mastvoet en verft alles weer netjes wit. We vervangen versleten vallen en zetten in een handomdraai een nieuw toplicht op de mast. Dat is een klusje uit de categorie onvoorzien: het oude licht viel ten prooi aan agressieve vogels tijdens de overtocht naar Nieuw-Zeeland.
Net als de masten zijn de gieken originele onderdelen uit 1965. Maar rondom de rvs bouten van het giekbeslag zit corrosie. Bij nadere inspectie blijkt het aluminium veel verder aangetast dan vanaf de buitenkant zichtbaar was. Lasser Adam vervangt de slechte stukken, waarna het oude beslag terug op z’n plek kan. Benedendeks krijgt de motor een grote beurt. Die is weliswaar op dieseldieet, maar moet het wel goed doen als we hem nodig hebben. Hij krijgt nieuwe steunen, filters, vloeistoffen, impeller en V-snaar. We spoelen het koelsysteem door met *barnacle buster*. Dat voorkomt aangroei, zonder dat we de halve motor moeten demonteren om de warmtewisselaar uit te bouwen. Het reddingsvlot is helaas niet meer te redden. Deze jaargenoot van de verstaging krijgen we vanwege zijn leeftijd niet meer goedgekeurd. Er zit niets anders op dan diep in de buidel te tasten voor een nieuwe. En dat voor iets wat – hopelijk – weer 15 jaar werkeloos op de achterkajuit ligt.

Eigen schuld, dikke bult

Zodra er een plek op de wal vrijkomt, gooien we de trossen los. Eindelijk is de tijd gekomen om het onderwaterschip aan te pakken. Met grote moeite manoeuvreert Ivar naar het hellinggat van de botenlift. Na een extra rondje kan *Luci* eindelijk uit het water worden gehesen. Meteen zien we de oorzaak: er kleeft een enorme klont schelpen aan de romp. Zelfs de schroef is volledig begroeid. “Jullie kunnen wel een oesterbar beginnen,” grapt werfbaas Karl.
Hij drukt ons grote scheppen in de handen. “Voor de ernstige gevallen,” knipoogt hij. Nog nooit hebben we zo veel aangroei gehad, maar met de scheppen gaat alles er vrij vlot af. Tien kruiwagens voeren we af, volgens Karl een werfrecord. Een record dat je liever niet op je naam hebt staan. De hoeveelheid aangroei overtreft onze angstigste vermoedens.
We wisten natuurlijk wel dat het onderwaterschip dringend onderhoud nodig had: elke keer als we onderweg aangroei verwijderden, verdween er ook wat antifouling. Om, zoals vereist, schoon in Nieuw-Zeeland aan te komen hebben we in Frans-Polynesië alle aangroei er minutieus afgeboend. Daarna was er van de antifouling, die ruim twee jaar prima werkte, niet veel meer over.
Maandenlang stilliggen in het warme, voedselrijke water van de Hātea-rivier in Whangarei deed de rest. De oesters hadden alle tijd om hun sterke hechtdraden door alle verflagen heen te werken. Hier en daar is zelfs de epoxyprimer aangetast, met kale plekken op het staal als gevolg. Het betekent extra verfwerk en extra kosten. Een belangrijke les achteraf: na aankomst in Nieuw-Zeeland hadden we meteen uit het water gemoeten.

◀ De masten worden eraf getakeld.

▲ Met scheppen gaan we de record-aangroei te lijf.

Geluk bij een ongeluk

Terwijl Floris het onderwaterschip schuurt, gaat Ivar binnen aan de slag; bij een routinecontrole is hij in een badkamerkastje een roestplek tegengekomen. Na wat harde klappen klinkt ineens luid gevloek: Ivar heeft dwars door de scheepshuid heen geslagen. De roestplek had de romp plaatselijk veel verder verzwakt dan hij vermoedde. “Ik heb de hele romp vóór vertrek van binnen schoongemaakt en geverfd. Hoe kan dat nou?” vraagt hij zich teleurgesteld af. Kennelijk is dit plekje toen niet goed behandeld en heeft de gulzige roest gestaag het staal verder aangevreten. Floris relativeert het leed: “Gelukkig heb je dit klusje bewaard tot we op de kant stonden.”
Weer schiet Adam ons te hulp, dit keer om het gat te dichten. Hij zet er vakkundig een nieuwe staalplaat in, inclusief een nieuwe flens voor de toiletafvoer. Gealarmeerd door deze tegenvaller inspecteert Ivar als een Sherlock Holmes de rest van de romp. Onder de kajuitvloer en in de machinekamer ontdekt hij nog meer roest, ditmaal gelukkig alleen oppervlakkig. Zijn zerotoleranceaanpak zorgt wel voor veel extra slijp- en verfwerk. Dit soort werkzaamheden zijn een (bijna) onvermijdelijk, terugkomend geschenk van een stalen boot.

Balen, maar gelukkig staan we op de kant.

Niet vergeten

Alles waar een houdbaarheidsdatum op staat, hebben we waar nodig laten keuren of vervangen, zoals:

- **gasslangen en drukregelaar**
- **reddingsvlot**
- **reddingsvesten**
- **brandblussers**
- **duiktanks**
- **epirb**
- **medicijnen**

Floris rolt onze nieuwe Seajet kopervrije anti-fouling erop.

Sterk verfwerk?

Over verf geschreven: boven de waterlijn wacht een andere tegenvaller. Met onze neuzen boven op de romp kunnen we het niet langer ontkennen: de donkerblauwe verf bladdert vrijwel overal. “Zo halen we Nederland niet,” verzucht Ivar, die had gehoopt alleen wat slechte plekken bij te moeten stippen. Voor vertrek hadden we het dek en de opbouw in de tweecomponentenverf gezet. Die is nog perfect. Voor de romp had Ivar nog blikken eencomponent-jachtlak staan. Die had hij beter kunnen verkopen of weggeven, want nu wacht ons een extra verfklus. Op naar de verfwinkel dus, voor extra schuurpapier en goede tweecomponentenlak, inclusief bijbehorende primers. Zodra het eindeloze schuren en roest verwijderen achter de rug zijn, verbetert onze stemming. Een verse laag primer bedekt in no time onze vele uren geploeter. De egaal grijze laag geeft meteen een fris gezicht. Nadat die laag droog is, volgt onze nieuwe kopervrije SeaJet antifouling. Het stralende lichtblauw kleurt prachtig met het donkerblauw van de romp. Ook de schroef krijgt een laag antifouling, goudkleurig maar liefst. De kleurenpracht maskeert evenwel dat er nog een aantal klussen op ons wacht.

▼ Heel ander gezicht, die grijze primer.

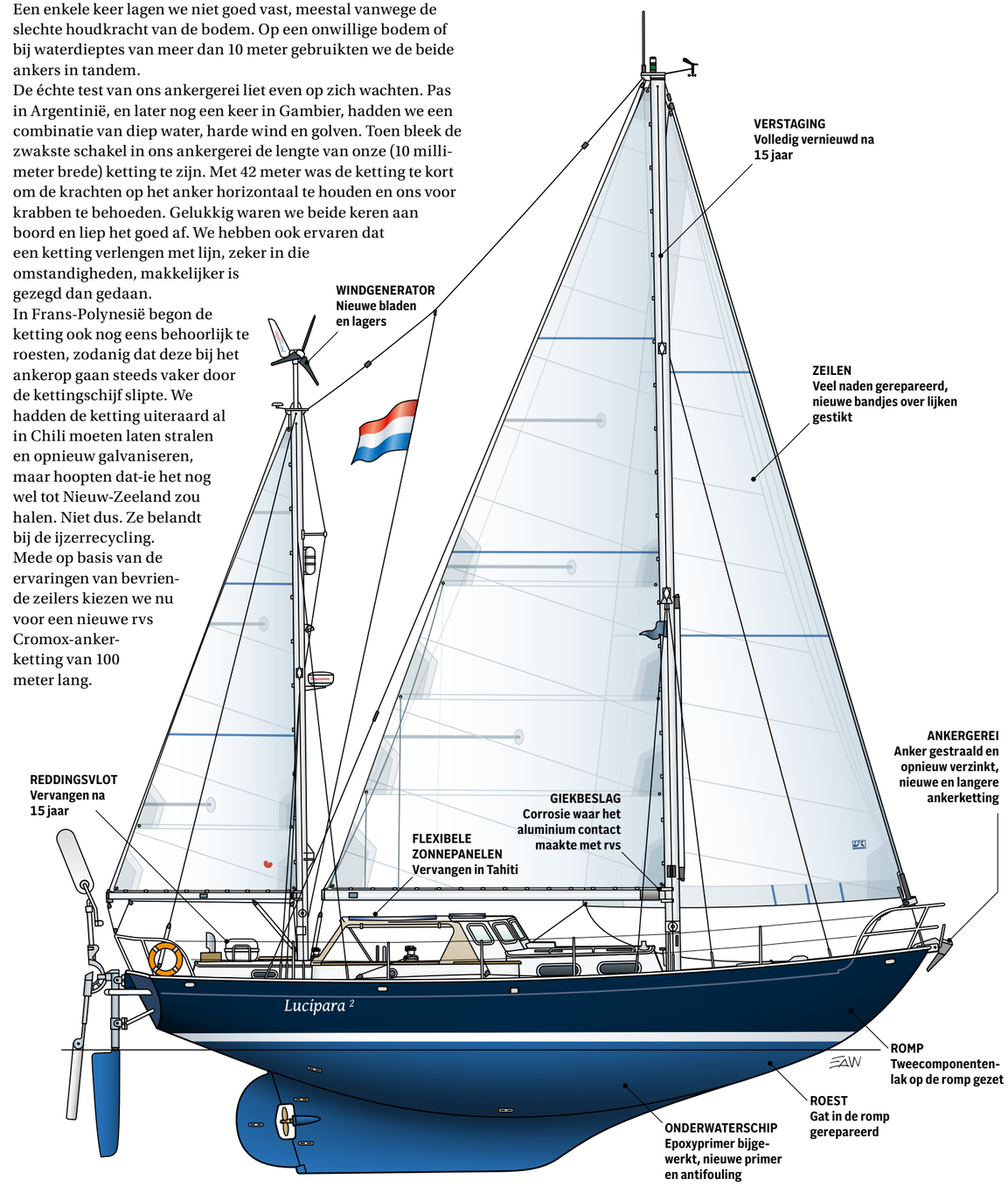
▶ Onze nieuwe ankerketting: beter laat dan nooit.

Zo sterk als de zwakste schakel

Dat ankergerei erg belangrijk zou zijn, vermoedden we voor vertrek al. Daarom kozen we als boeganker voor een Rocna van 40 kilo, iets zwaarder dan voor onze boot wordt aanbevolen, en hingen we een makkelijk te hanteren aluminium Fortress-anker op de hekstoel. Onze veronderstelling bleek juist. Al vanaf ons vertrek ankeren we bijna altijd en overal; als er al marina’s zijn, zijn ze vaak prijzig. Ankeren werd routine en onze ervaringen waren meestal goed. Een enkele keer lagen we niet goed vast, meestal vanwege de slechte houdkracht van de bodem. Op een onwillige bodem of bij waterdieptes van meer dan 10 meter gebruikten we de beide ankers in tandem.

De échte test van ons ankergerei liet even op zich wachten. Pas in Argentinië, en later nog een keer in Gambier, hadden we een combinatie van diep water, harde wind en golven. Toen bleek de zwakste schakel in ons ankergerei de lengte van onze (10 millimeter brede) ketting te zijn. Met 42 meter was de ketting te kort om de krachten op het anker horizontaal te houden en ons voor krabben te behoeden. Gelukkig waren we beide keren aan boord en liep het goed af. We hebben ook ervaren dat een ketting verlengen met lijn, zeker in die omstandigheden, makkelijker is gezegd dan gedaan.

In Frans-Polynesië begon de ketting ook nog eens behoorlijk te roesten, zodanig dat deze bij het ankerop gaan steeds vaker door de kettingschijf slipte. We hadden de ketting uiteraard al in Chili moeten laten stralen en opnieuw galvaniseren, maar hoopten dat-ie het nog wel tot Nieuw-Zeeland zou halen. Niet dus. Ze belandt bij de ijzerrecycling. Mede op basis van de ervaringen van bevriende zeilers kiezen we nu voor een nieuwe rvs Cromox-ankerketting van 100 meter lang.



Waar we wél tevreden over zijn

Op Tahiti installeren we nieuwe flexibele zonnepanelen.

Less is more

Ondanks alle waardevolle lessen zijn we tevreden over veel keuzes. Zoals over ons uitgangspunt dat wat niet aan boord is, ook niet stuk kan gaan. Maar waar leg je de grens bij het toepassen van nautisch minimalisme? Die keuze is persoonlijk en hangt af van je budget. Doordat we geen generator aan boord hebben, kozen we dus ook voor geen grote vrieskist, duikcompressor, wasmachine en andere stroomslurpers. We kozen wel voor een zuinige watermaker en een uitstekend geïsoleerde koelkast met externe compressor. Beide werken op een beperkte hoeveelheid elektriciteit die we zelf kunnen opwekken. Ze geven genoeg drinkwater, koud bier en minimale voedselverspilling, en blijken gelukkig betrouwbaar. Geen davits hebben bevalt ook; we worden zo niet verleid om er een zware dinghy met nog zwaardere buitenboordmotor aan te hangen. Onze spiegel is het domein van windvaan Herbie: hij gebruikt geen stroom en kan bij nood als reserveroer fungeren. Onze kleine dinghy met elektrisch motortje (voor gasten) hijsen we aan het spival. Veel vaker gebruiken we de opblaasbare tweepersoonskajak: licht, werkt op spierkracht – een uiterst storingsvrije voortstuwingsbron – en er passen verrassend veel boodschappen in.

Kombuiswonderen

In de kombuis hebben we nog altijd erg veel plezier van onze energiebesparende thermoskan en snelkookpan. Broodbakken in de wonderpan scheelt veel gas. De elektrische oven (1000 watt) en losse kookplaat (1500 watt) gebruiken we als we aan de walstroom liggen. Dit spaart niet alleen gas, maar scheelt ook vocht in de kajuit. Omdat de walstroom in onze Nieuw-Zeelandse wintermarina inclusief is, komen deze gadgets extra goed van pas.

Koester de zeilen

We zijn erg tevreden over onze zeilen van UK De Vries, van extra zwaar Dacron. Ook onze gennaker gebruiken we veel. Met onze Sailrite-naaimachine kunnen we zelf zeilreparaties doen: een extra beschermbandje over een lijk stikken of stiknaden met uv-schade vernieuwen. Vaker nog gebruiken we de machine voor canvaswerk, zoals het vervangen van stiknaden en ritsen.

Zelfvoorzienend met hernieuwbare energie

Omdat we onze trouwe dieselmotor zo min mogelijk gebruiken, rekenen we niet op de dynamo voor onze energiebalans. Elektriciteit wekken we vooral hernieuwbaar op met zonnepanelen (450 wattpiek) en een windgenerator (350 watt). Ons vaste zonnepaneel prijkt al zeven jaar op onze vaste buiskap. Onze flexibele zonnepanelen hebben we na vijf jaar moeten vervangen in Tahiti. Elk nadeel heeft z'n voordeel: de nieuwste generatie biminibedekkers leveren aanzienlijk meer watt per vierkante meter op dan hun voorgangers. Onze windgenerator staat op een winderige plek: de top van de bezaanmast. Maar dit voordeel heeft tegelijk een nadeel: vanwege de grotere slingerkrachten waren de lagers misschien wat eerder aan vervanging toe. Onze lithiumionaccu's van SuperB doen hun naam eer aan; ze werken nog altijd super!

Woeste haak

Ook niet onbelangrijk: de ankerkettinghaak om de reklijn aan te bevestigen. Hierdoor worden de grote krachten die wind, golven en stroming kunnen veroorzaken, van de ankerlier afgeleid. Al in het eerste jaar van onze reis hebben we diverse soorten ankerkettinghaken verbogen. Misschien is *Luci* wat aan de zware kant voor de standaardspullen uit de watersportwinkel, maar handig is het niet als eerst de slijptol eraan te pas moet komen wanneer je vlot ankerop wilt. Uiteindelijk kwamen we uit bij de woeste Mantus-haak. Die bevalt ons uitstekend.

Met de woeste Mantus hebben we eindelijk een ankerkettinghaak die het volhoudt.

PIXABAY

Duurzaam motoren en verwarmen?

Al proberen we onze CO_2-afdruk zo klein mogelijk te houden door veel te zeilen, een motor is handig en onmisbaar voor de veiligheid gebleken. Met name het in- en uitvaren van ankerbaaien en het schadevrij manoeuvreren in havens was zonder motor onmogelijk. Natuurlijk dromen wij wel eens van fossielvrij motoren met een elektrische aandrijving. Maar onze huidige motor (bouwjaar 2006) is nog prima. Voorlopig doen we dus nog maar even zo zuinig mogelijk met diesel. Onze andere dieselverbruiker, de Kabola-kachel, is ook op rantsoen. In het koude Patagonië hebben we flink wat diesel bespaard door dagelijks onze houtkachel te gebruiken. Dankzij de steenwolisolatie en dubbele beglazing in de kajuit stookten we het razendsnel warm. In de vrij milde Nieuw-Zeelandse winter kwam de isolatie goed van pas. Daar hield een klein elektrisch kacheltje onze kajuit op kamertemperatuur. Aangezien de walstroom hier voor ruim 80 procent uit hernieuwbare bronnen komt, scheelde dat aardig wat CO_2 ten opzichte van de dieselverwarming. In de tropen konden de kachels heerlijk uit blijven.

Om deze onderdeks kwijt te kunnen is wel een kleine verbouwing in ons vooronder nodig. Timmerman Patrick helpt ons de bestaande ankerkluis te vergroten. Ook is het anker door het vele gebruik roestig geworden. Dat is gelukkig makkelijk te verhelpen: een lokaal bedrijf staalt en galvaniseert het, waardoor het er weer als nieuw uitziet.

Brandhout zonder zeemijlen

Vooral op hoge breedtegraden hebben we onze Dickinson-houtkachel veel aangehad. Zo brandde hij in Patagonië elke dag om de kajuit lekker warm te stoken en onze natte zeilpakken te drogen. Onze favoriete brandstof was drijfhout: vrijwel overal te vinden en snel te drogen. We hadden echter geen rekening gehouden met het zout dat erin achterblijft als het hout opdroogt. De combinatie van hitte en zout zorgden voor een verregaande roestvorming die onze sfeervolle kajuitverwarmer uiteindelijk te veel werd. De verbrandingskamer en pijp zijn zo ver aangevreten dat reparatie geen zin meer heeft. Wéér een tegenvaller.
Er zit niets anders op dan een nieuw exemplaar te installeren. Adam helpt ons weer uit de brand, dit keer door een stevige nieuwe rookgaspijp te fabriceren. Voortaan laten we het strand maar links liggen als we houtsprokkelen en richten we ons op brandhout dat geen zeemijlen heeft gemaakt.

Onderdelendilemma

Per installatie hebben we ons best gedaan om genoeg cruciale reserveonderdelen mee te nemen. We werden eraan herinnerd dat je desondanks nooit genoeg bij je hebt, toen ineens alle navigatieapparatuur uitviel. Het euvel bleek onze 24/12 V-omvormer te zijn. Omdat ons boordnet 24 volt is, maar de apparatuur 12 volt, is zo'n omvormer voor ons vrij essentieel. Gelukkig deden de Navionics-apps op de tablet en telefoons het nog prima en konden we de omvormer tijdelijk aan de praat krijgen. In Nieuw-Zeeland installeren we wel een nieuwe én nemen een op reserve. Ook andere elektrische apparatuur gaf de geest. De Raymarine-windaangever boven op de mast konden we in Auckland laten repareren – een printplaat werd vernieuwd – maar het klokje van de windmeter werd overleden verklaard. "Er zit niets anders op dan een nieuwe kopen," was het (voorspelbare) advies van de lokale dealer. *Ka-ching!* Eenzelfde lot overkwam onze draagbare marifoon. Nou moet je natuurlijk ergens de grens trekken qua onderdelen, maar hoe verder je van de bewoonde wereld wegzeilt, hoe belangrijker het wordt om cruciale reserveonderdelen bij je te hebben. Zo heb je niet te veel last van onvermijdelijke storingen, hebben wij gemerkt.

Stil en betrouwbaar?

Een oud pijnpunt is onze elektrische autopilot. Die deed het nooit echt goed, ondanks dat we in de loop van de tijd alle onderdelen afzonderlijk hebben vervangen. Op één na dan. De antieke elektrische aandrijving is altijd blijven hangen onder het motto: 'Deze maken ze tegenwoordig niet zo goed meer.' Gelukkig hadden we hem amper nodig dankzij Herbie, de windvaan, maar toch wringt het dat-ie snel warmloopt en daarom niet betrouwbaar is.

Revisie blijkt niet mogelijk, dus slikken we de bittere pil en investeren we in een nieuwe, hydraulische aandrijving die we rechtstreeks op de roerkoning monteren. Als met dit laatste onderdeel de complete installatie vernieuwd is, testen we het systeem. We horen niets. "Hij doet het niet," zegt Floris teleurgesteld. Maar dan zien we dat het stuurwiel wel degelijk meedraait. "Wat een verschil met die oude, lawaaierige kettingaandrijving," juicht Ivar. De nieuwe *drive* blijkt ook nog eens een stuk energiezuiniger. Zouden we dan eindelijk een werkend systeem hebben? Ondanks alle eerdere ervaringen durven we voorzichtig optimistisch te zijn.

Dankjewel, *Luci*

Als we met de hulp van een kraan en de tuiger de masten weer overeind zetten, past de nieuwe verstaging gelukkig perfect. De nieuwe plakletters zijn als de kers op de taart; wanneer die op de romp zitten, gaat *Luci* weer te water. Na alle klussen zijn we behalve moe toch vooral dankbaar. *Luci* heeft ons veilig naar Nieuw-Zeeland gebracht, en heeft de flinke aai over haar romp dik verdiend. Ze ligt er glimmend bij en is mede dankzij onze ervaringen na 30.000 mijl zeilen beter uitgerust dan ooit.
Zo is ze helemaal klaar voor de tweede helft van onze reis, terug naar Nederland. Ook al weten we dat dit niet haar 'natuurlijke toestand' is, genieten we nu dan toch weer even van een blanco klussenlijst!

◀ Hydraulische drive: werkt stil en zuinig.

▼ Weer helemaal klaar voor het water.