

LEKKAGE RAMEN FRIENDSHIP 28.

De lekkage van de ramen van mijn FS 28 werd steeds ernstiger, waardoor ik besloot dit euvel grondig aan te pakken.

Eerst werden de Al-afdekstrippen aan BB verwijderd. Er zitten ongeveer 200 kleine parkers in deze lijsten, velen waren dol. De ramen sprongen daarbij aan voor en achterkant los. Het nog hechtende stuk werd van binnen uit los gesneden met een scherp aardappelschilmesje. Alle siliconenkit werd nu grondig verwijderd door schrappen en schuren. Ook van de strips en de ramen, op zich een heel karwei. Daarna werden de beschadigingen hersteld met polyesterplamuur en na drogen gladgeschuurd.



De ramen werden nu zonder kit erin gezet. Hier bleek dat het voorste raam over een afstand van 2,5 cm, zowel voor als achter gebogen moest worden en bovendien van boven en van onderen over eenzelfde afstand. Mijn zoon en ik begrepen toen direct waardoor deze lekkage ontstond. Het was niet mogelijk om het raam met de hand in de sponning te drukken en vlak tegen de kajuitopbouw te krijgen. We hebben dit met fors geweld moeten aandrukken. De bijgesloten foto geeft een duidelijk beeld hiervan.

Een lat van 2,5x4 cm en 1,5 m lang werd tegen de voetrail gezet en loodrecht hierop een klein aandruklatje met een aandruk-stukje om punt belasting te voorkomen. De lange lat werd met touwen aangetrokken en op de voetrail aan de overzijde vast gezet. Dankzij dit geweld kregen we de ramen mooi vlak in de sponning tegen de kajuitwand aan. Tot onze grote verbazing brak geen van de ramen.

De touwen stonden snaar-strak en de lat was aardig gebogen.

We hebben de druklatjes zo geplaatst dat wij de Al-lijsten erop konden schroeven zonder de aandruklaten los te maken. Toen alle drie de ramen naar genoeg geplaatst waren, hebben we het achterste raam los gemaakt en grondig ontvet evenals de sponning. De sponning gevuld met zwarte SICAFLEX siliconenkit. Deze kit heeft een enorme kleefkracht. Daarna het raam weer op zijn plaats gebracht en aangedrukt totdat het weer mooi tegen de opbouw aan lag. De overtollige kit werd verwijderd met een plamuurmes, zowel van binnen als van buiten en de resten met terpentijn. Als het raam schoon is, kan het middelste raam los gemaakt worden en op dezelfde manier als het achterste raam geplaatst worden. Evenzo het voorste raam. Wij hebben de kit 48 uur laten doorharden, gezien de enorme krachten die voor het buigen van de ramen nodig zijn.



Terwijl de ramen onder druk bleven, hebben wij de Al-strippen er weer opgezet. Wel is bijna iedere parker vervangen door een van dezelfde maat, maar dan 2,5 cm lang. Voorboren was noodzakelijk omdat we door de binnenwand heen moesten. Ook op deze lijsten is een dunne laag van die kit aangebracht. Overtollige kit werd verwijderd en direct werd de sponning tussen de lijst en het glas opgevuld met de kit. Dan de overtollige kit verwijderen en grondig schoonmaken met terpentijn.

Na het verwijderen van de latten bleven de ramen goed op hun plaats zitten en hebben we een dag rust genomen. De SB-kant is op dezelfde manier aangepakt.

De hele operatie is in een loods uitgevoerd bij een temperatuur van 25 tot 30 graden C, waarbij de boot in het water lag. We hebben twee en een halve week werk gehad.

Van lekkage hebben wij geen last meer. Voor nadere informatie kan men altijd contact met mij opnemen. Van de werkzaamheden heb ik een klein stukje videofilm gemaakt waarop wij aan het werk te zien zijn; duur ongeveer 2 minuten.

E.J.de Boer.
'LE GRAS FAYT'

Uit Friendship Flitsen 1998, nr. 3