

# **MASTDEK reparatie Calidris**

## **Westerly Konsort Duo Nr.-47**

2024

In voorjaar 2023 ontstond er in het mast dek een scheur van 40cm in de breedte door een handelingsfoutje met mast rechtop zetten.



*Onder de verwijderde mastvoet*

Nu wordt het dek onder de mastvoet alleen maar op druk belast, dus werd besloten om een reparatie uit te stellen tot de winter 23-24. De scheur werd provisorisch gedicht, maar niet keihard waterdicht, een snel experiment met epoxy verliep niet naar wens. Beetje lui prutswerk dus om de situatie te laten indalen.

Het raamspant of eigenlijk schot onder de mast was verder prima in orde.

Met dichtgeplakte scheur heen en terug naar Denemarken geweest in de zomer.

Na terugkomst de mast en mastvoet van boord verwijderd.

Een enorm natte winter en voorjaar maakte herstel werkzaamheden vrijwel niet mogelijk, maar de angst voor inwateren van het balsahout gedurende de zomer, herfst en winter was wel aanwezig.

Ter voorbereiding van de winter hebben we met gipsplaatsteunen warmtelint tegen het plafond gedrukt onder de mastvoet en staan stoken. De gedachte hiervan was om het vocht toch zoveel mogelijk te verdrijven en eventuele inwerking van water te beperken.

Uiteindelijk was er een werkbare periode aangebroken in mei met temperaturen boven de 5 graden voor epoxywerk. De enige manier om vast te stellen of het hout er onder aangetast is door vocht, is het open zagen van het dek.

En dan zet je zomaar een zaag in je dek, dan kan je niet meer terug.



Met de Fein trilzaag de bovenlaag polyester ingezaagd, daarna handwerk met beitel en hamer.

Alleen het bovenlaag van de sandwich constructie werd verwijderd. Daarna het hout.

De binnenschaal blijft in takt en dient als drager voor de epoxy.









Uiteindelijk bleek al het hout kurk en kurkdroog en geen spoor van vocht indringing.  
Maar ja, dát weet je pas achteraf.

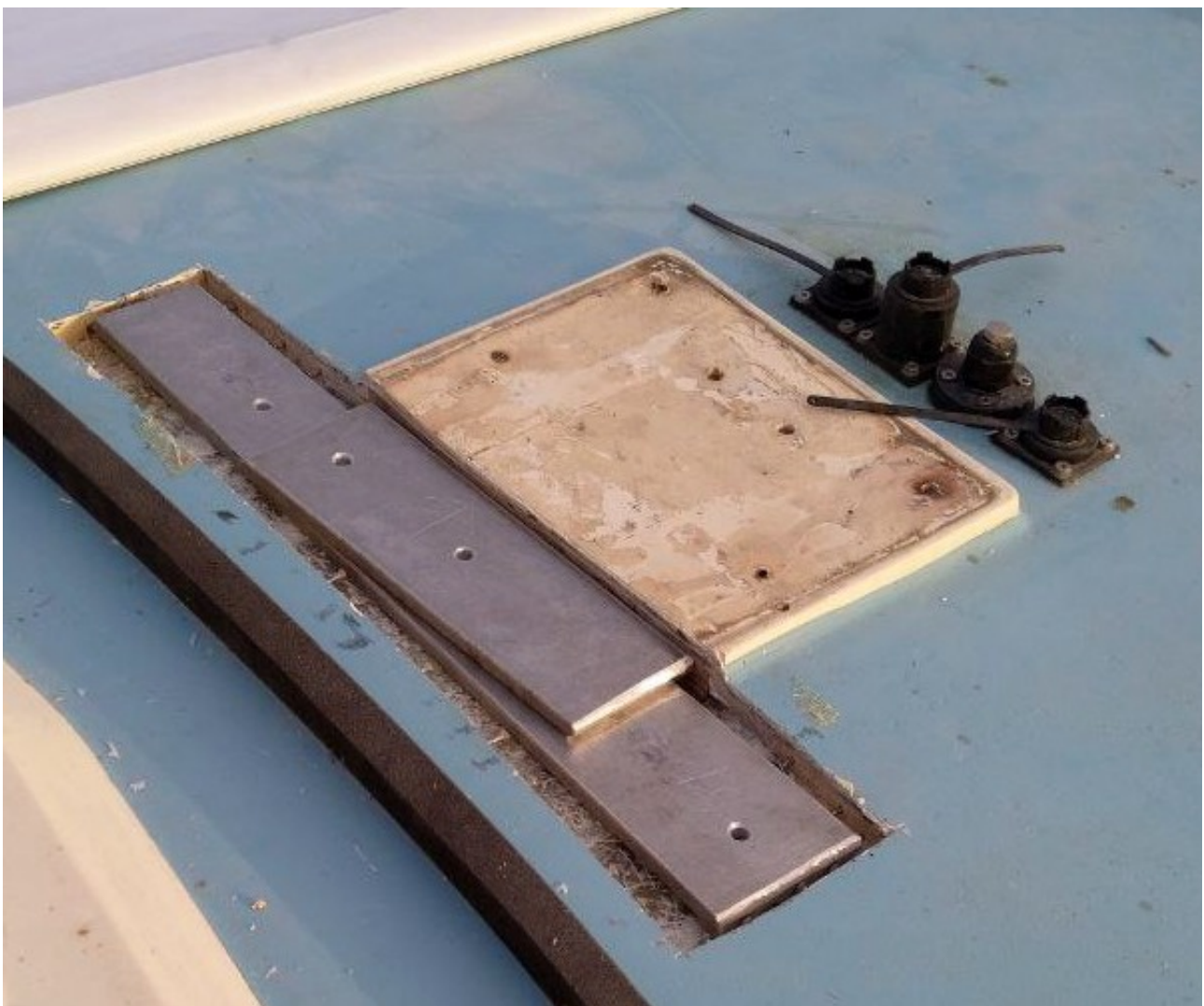
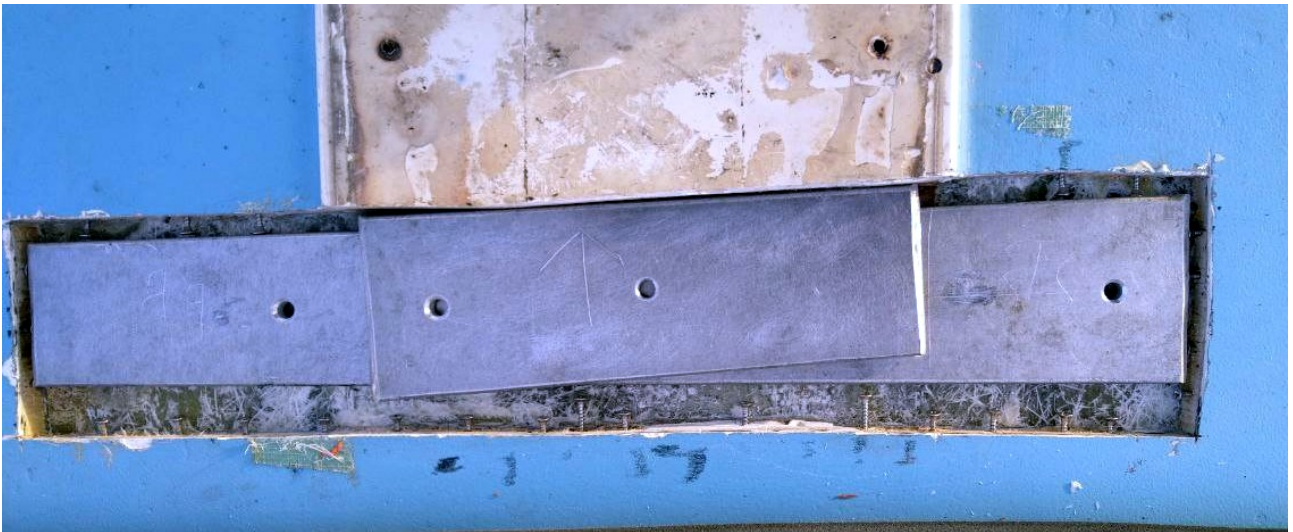




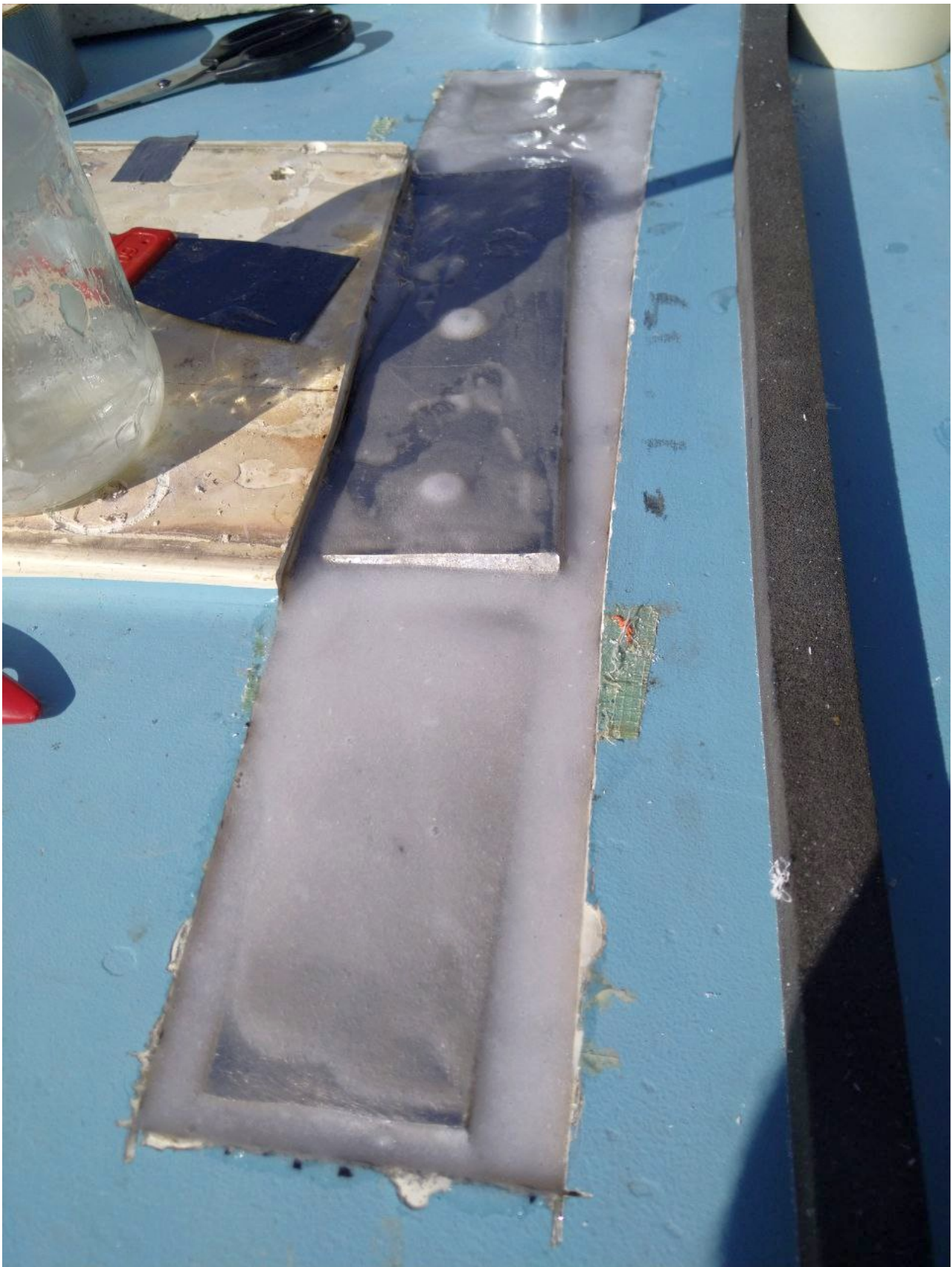
Het gebied schoon en stofvrij voorbereid. En in het hout allemaal ankerschroeven gedraaid.



Het gat opgevuld met aluminium strippen. De bedoeling om meer stijfheid te maken en vulling om de hoeveelheid epoxy te reduceren.  
De alumium strippen van 8mm zijn zeewaterbestendig aluminium (legering 5082, mangaan aluminium) en was eigenlijk restmateriaal.



De aluminium strippen geschuurd met korrel 80 om meer grip te krijgen met epoxy. Alles heel goed ontvet en dan het 1<sup>e</sup> gietsel epoxy.





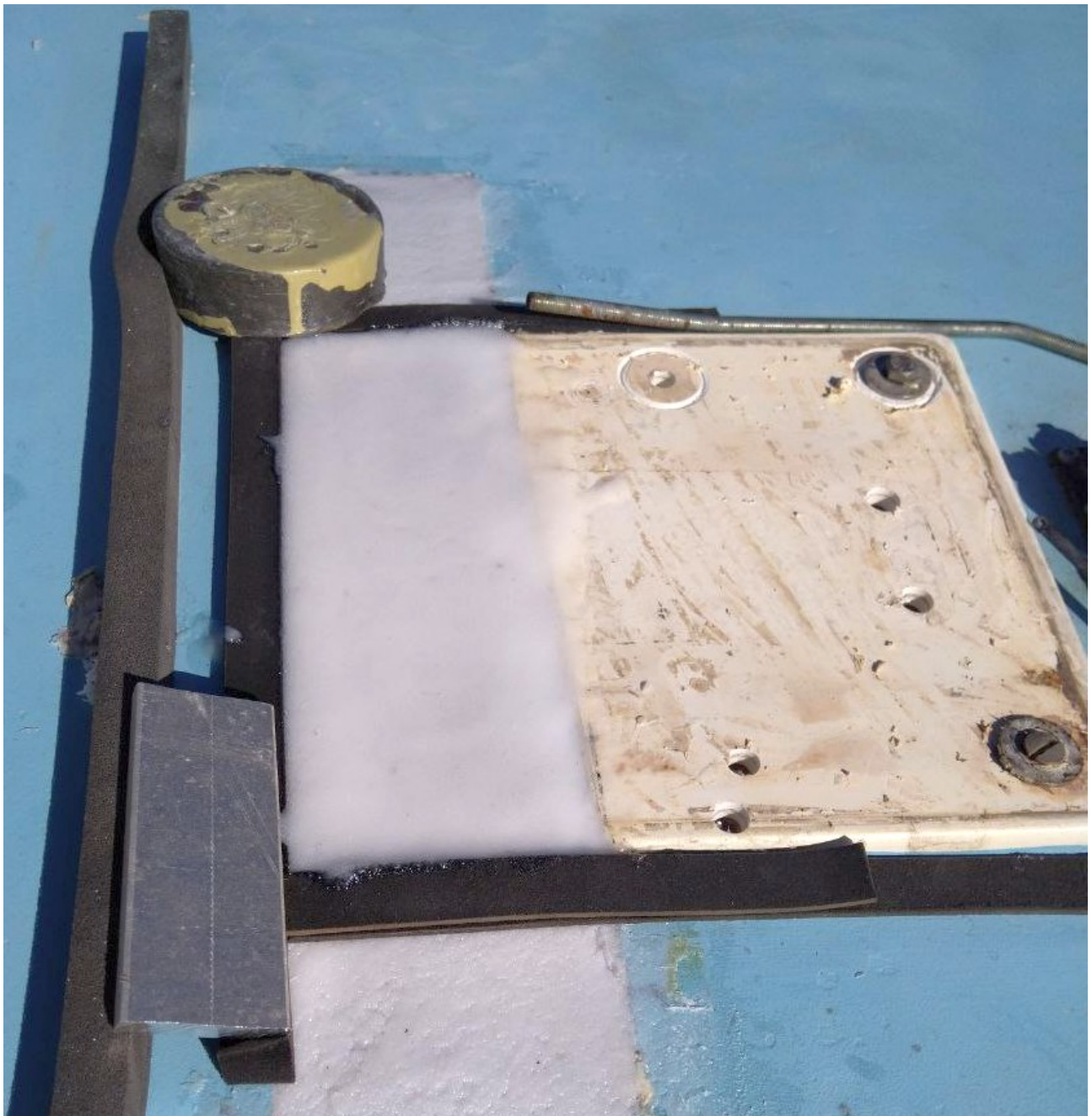
Het epoxy is wel aangedikt met vulmiddel Stewathix tot het een soort stroop wordt en nog net gietbaar is.



Daarna een 2<sup>e</sup> sessie en ingedikt tot pindakaas en zo alles dicht geplamuurd.



Uiteindelijk nog een 3<sup>e</sup> sessie waarbij de mastvoet geplamuurd wordt. Wel wat “dammetjes” aangebracht van tochtstrip om model te geven.



Daarna volgt een schuurproces waarbij ook de randen afgerond worden en stroken met het bestaande deel.



Eerst de mastvoet met oude boutgaten vastzetten en dan de nieuwe gaten boren (dwars door het aluminium heen).  
Mastvoet weer los en alle loze gaten conisch uitboren en opvullen met epoxy.





Bij het “koud” monteren van de mastvoet op het dek, sluit het nooit helemaal waterdicht af en kan er altijd capillair water tussen komen en dus ook in het hout van het dek bij de voorste gaten.

Om dit nu definitief te voorkomen is de mastvoet geplaatst op een pakkingplaat van neopreen schuim met gesloten cel. Uiteindelijk wordt dit plat geperst en sluit alles hermetisch af.



De reden om niet de hele mastvoet/fundatie aan dek te vervangen was omdat je dan je referentiehoogte en gaten kwijt bent.

Onze voorstag heeft geen spanner, dus de mast iets omhoog of omlaag geeft problemen met de voorstag lengte.

Na vakantie en wat tochtjes over zee geen verontrustende dingen gezien of gemerkt,