

De Chantal krijgt kimkielen.

Auteur: Kees Hamelink.

Varend en voor anker vissend met onze Albin op de Westerschelde werden onze keukenkastjes voor de honderd en zoveelste keer leeggehaald door een ca. 2,5 meter hoge boeggolf van een voorbij varende zeeboot waardoor ons Albintje als een gek gaat rollen.

Tijdens dit rollen kwam Pa Sam(77) ten val en bezeerde zich lelijk.

Door dit voorval realiseerden wij ons dat dit zo niet langer kon en er waren 2 opties: of de boot verkopen aan iemand die er mee in een polderslootje gaat varen, of proberen iets aan dat extreme rollen te doen. We besloten beiden te doen, de boot te koop zetten maar gezien het langere tijd kan duren voordat een serieuze koper komt opdagen, toch iets aan dat rollen te doen.

Eerst bij een Albin gaan kijken in België, die van kimkielen was voorzien.

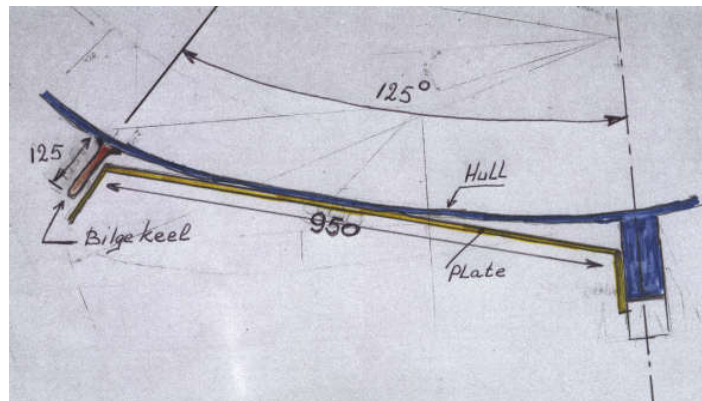
De eigenaar vaart er mee op de Noordzee en had de kimkielen gekopiëerd van een Albin motor sailor en op dezelfde plaats gemonteerd. Hij was er echter verre van tevreden mee, z'n boot rolde dan wel iets minder, maar kwam zeer traag terug rechtop, wat hem grote zorgen gaf voor de volgende aankomende golf.

Dit was het dus niet en teneinde raad Hugo Plokker, die na een tochtje met zijn Adriana op de Oosterschelde met windkracht 5, het rollen ook wat te gek begon te vinden, om raad gevraagd.

Hugo, o.a. scheepstechnisch ingenieur, kwam opdraven met scheepstechnische leerboeken, verhandelingen over kimkielen en foto's.

Toen bleek dat ook onder de reddingsboot deze dingen hangen, werd ik voorzichtig optimistisch.

Wel bleek er een groot verschil tussen kimkielen voor een motorboot en kielen voor een zeilboot, die niet echt in de kim geplaatst zijn.



Nadat met hulp van Hugo de maat bepaald was, [zie tekening](#) een evenwijdige stalen mal gemaakt van 2000 mm. lang en 950 mm breed. (De kimkiel begint gemeten vanuit de neus op 2500 mm. Hierbij is de ronding meegemeten. Verder zitten ze vanuit de buitenkant kiel, onder een hoek van 125 graden met de centerlijn van de boot.)



De stalen mal werd aan één kant tegen de kiel geklemd, waarop aan de andere kant de kimkiel werd gelegd, zodat deze exact evenwijdig aan de kiel loopt. Daarna kimkielen gezaagd uit watervast verlijmd multiplex. afm: (2500 mm x 125 mm) Daarna over een breedte van 200 mm alle gellcoat van de Albin weggeschuurd tot op de polyestervezel. Daar deze gellcoat niet overal even dik bleek (zat zo'n 3 mm. verschil in dikte) nogmaals kimkielen pas moeten maken in exacte ronding, van 3 lagen impregnatie hars voorzien en met epoxylijm tegen de huid gelijmd, 24 uur onder druk gehouden door een schaarkrik.



Na 24 uur konden de krik en mal verwijderd worden en werd aan beide zijden wederom met epoxy lijn een verstevigings ronding angebracht.



Daarna het zelfde ritueel aan de andere kant van de boot. Na glad schuren van de keiharde epoxylijm, de kimkielen voorzien van 8 lagen geweven glasmat, die per laag steeds verder op de huid lopen en 24 uur laten uitharden.



Volgende stap is het geheel te voorzien van 4 lagen HB primer (soort gellcoat) en 2 lagen antifouling.

Toen kwam het uur van de waarheid, te water laten en proefvaren. Al bij het aanboord stappen bleek het dartele verdwenen en tijdens proefvaren gedroeg de boot zich voorbeeldig en hield veel beter koers.

Aan topsnelheid heeft ze zo'n 1/2 km/uur verloren, maar daarvoor in ruil rolt ze zeker 50% minder dan voorheen.

Wat we eigenlijk niet hadden verwacht is dat ze ook voor anker heel erg rustig is, ze rolt natuurlijk wel als een zeeboot passeert, maar zeker 30% minder en stopt ongelofelijk snel.

Mijn dank gaat uit naar Hugo, ik had nooit verwacht dat 2 kielstijlen van 2300mm x 125 zulk een ingrijpend effect zouden hebben.

Ik kan daarom iedereen die op open water vaart met een Albin, deze modificatie aanraden.

Groet,
Kees.