



De romp was **nét** droog toen Niels en Greetje drie jaar geleden losgooiden met hun *Black Moon*: een vreemde schade was keurig gerepareerd en de romp kreeg een nieuwe laklaag. Eenmaal aan de andere kant van de wereld ontdekt het stel delaminatie aan de roerscheg. En, nadat ze die verholpen hebben, dient de volgende verrassing zich aan: een gebroken roerkwadrant. Waar komen al die verborgen schades toch vandaan?

Tekst GREETJE TOPS & NIELS EIKELBOOM
Foto's Archief @sailingblackmoon

OP NOODROER DOOR HET PARADIJS

En toen zei het stuurkwadrant **KRAK!**

Ik ga het toch proberen”, zegt Niels vastberaden. “Ga jij maar op de boeg uitkijken naar ondieptes.” Tergend langzaam kruipen we tegen 6 knopen stroom in, onze maximale bootsnelheid. Met beide handen om de preekstoel geklemd bid ik dat *Black Moon* ommekeer maakt, dat zij dat voor ons besluit – liever 50 knopen wind op zee, dan hier op de klippen lopen. Ik voel *Black Moon* trillen en kantelen, en ik tril en kantel mee. Met de zon achter me is het alsnog moeilijk in te schatten hoe ondiep het werkelijk is. De dieptemeter flippert tussen 10 en 3 meter. “Ik probeer hier links af te buigen, wellicht stroomt het daar minder hard,” roept Niels boven het kolkende water uit. Roffelend stomen we door de pas. Door een onzichtbare kracht worden we terug naar het midden van de entree gezet. Tientallen meters lang heeft Niels geen controle over het roer. Maar we gaan wel de goede kant op en ineens zijn we veilig, in ons eerste koraal atol. “Ik check het anker, maak jij snel de stootwillen gereed.” Niels plons in het water, terwijl ik de lussen voorzie van karabijnhaken. De wind trekt aan en ik zie een onheilspellende lucht op ons afkomen. De ankerketting staat snaarstrak en schraapt langs het koraal onder de boot. De stootwillen liggen al een half jaar nutteloos in het ruim – ik had niet verwacht dat we ze als drijvers zouden gebruiken. Ik werp de eerste in het water, Niels duikt onder om het haakje halverwege de ketting te klikken. Dan begint het te regenen en neemt de voorspelde wind alsmaar toe. De boeg beukt op en neer, de ketting knarst. Ik zet de motor een beetje in z’n vooruit om de boel te ontspannen. “Het zit

helemaal verstrikt; het gaat niet meer lukken zo,” proest Niels. Onze eerste kennismaking met de Tuamotuarchipel is minder positief dan verwacht. En dan volgt nog een grotere onaangename verrassing.

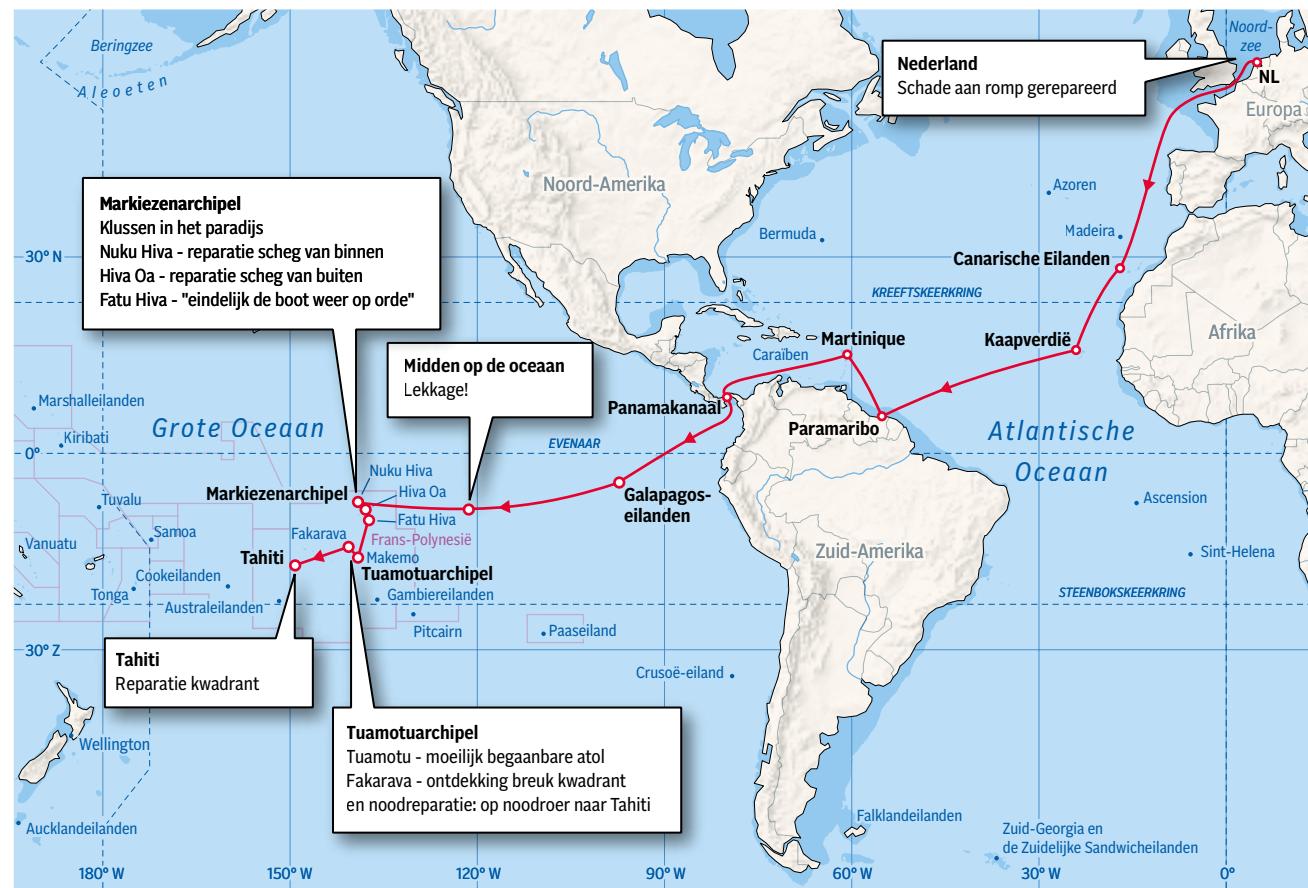
250 mijl op noodroer

“Het stuurt raar,” merk ik op wanneer we in rustige conditie van ankerplek wisselen. “Het roer reageert laat en gaat niet helemaal naar stuurboord.” Niels duikt de achterka-juit in en volgt een loszittende stuurkabel richting stuurkwadrant. “Er zit een barst in ons stuurkwadrant.” Met een spiegeltje controleert hij de onderkant ervan om te zien of de scheuren helemaal door zijn of alleen oppervlakkig op de bovenkant. “Nou ja, ik zie gewoon oude lasreparaties!” Uitgerekend hier. Op een van de meest afgelegen plekken ter wereld. Het interne doe-het-zelfzaakje wordt weer uitgesteld om een noodreparatie te doen. We maken een soort hechting met metalen plaatjes, zetten alles weer in elkaar, nog even alle bouten een voor een goed aandraaien en dan... KRAK!

Met een gebroken kwadrant is *Black Moon* eigenlijk stuurloos. Gelukkig hebben we een Hydrovane, een type windvaanstuurinrichting met een secundair roerblad – een soort noodroer dus. We zetten het primaire roerblad vast, zodat dit buiten gebruik is. We staan voor de keuze: véél wind of géén wind? Zonder wind werkt de Hydrovane niet en zijn we alsnog stuurloos, dus die keuze is snel gemaakt. Nu is het wachten op een goed weervenster om naar Tahiti te zeilen. Er zijn hier gewoonweg te weinig faciliteiten om



- ▲ We loggen 15.000 mijl, vlak voordat het kwadrant brak.
- ◀ De Tuamotus wordt niet voor niets Danger Islands genoemd.
- ▼ Black Moon aan drijvende ankerketting vanwege koraal 1.



SPECIFICATIES ROERKWADRANT

Black Moon is voorzien van een zogeheten 80-gradenkwadrant, gemaakt van gietaluminium. Het bestaat uit twee delen die samen om de roeras geklemd zitten en met vier bouten aan elkaar bevestigd worden. In het voorste kwadrantdeel zit een borgpin die met inbusbout aan de roeras wordt geborgd. Aan de buitenzijde zitten de stuurkabels bevestigd die naar het stuurwiel lopen. De oude breuk was alleen aan de onderzijde goed zichtbaar en destijds met een enkele las gerepareerd. Lassen aan een gietaluminium kwadrant is altijd een noodoplossing, omdat na een initiële breuk het materiaal zwakker is geworden. Op termijn zullen we dus een nieuw kwadrant moeten installeren.



Kwadrant gescheurd en tijdelijk gehecht met metalen plaatje.



Kwadrant noodreparatie, metalen plaatje verbindt twee delen.



Kwadrant noodreparatie, gefixeerd met griptang en slangkleem.



Kwadrant gerepareerd.

‘Ik zat te denken, hè,’ begin ik voorzichtig aan een technisch inzicht. ‘Zou de delaminatie aan de scheg en het gebroken kwadrant misschien iets met elkaar te maken kunnen hebben?’

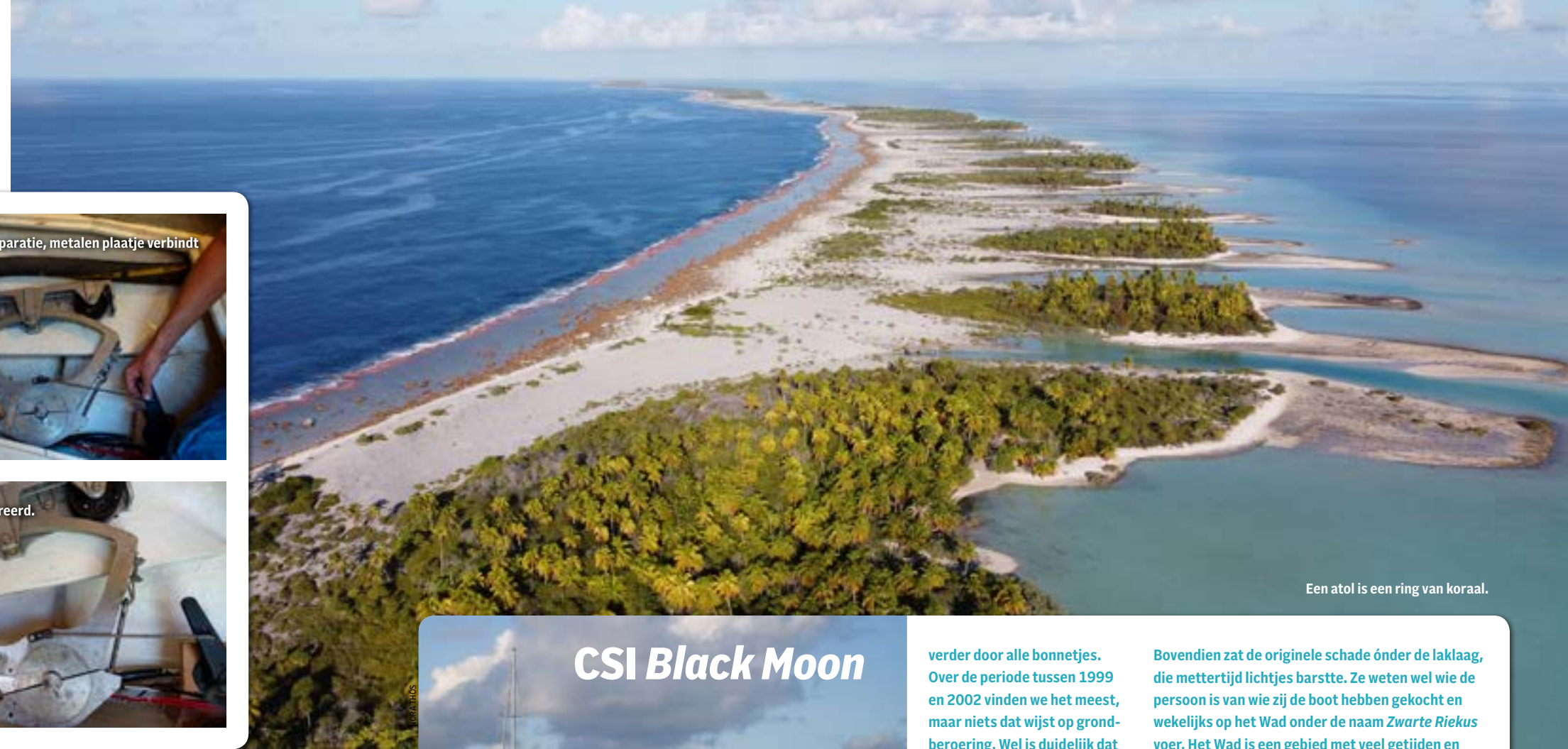
zo’n ingewikkelde reparatie te doen en het is maar de vraag of het in Papeete, de hoofdstad van Frans-Polynesië, wel kan. Wellicht moeten we het hele kwadrant vervangen. “Sluit de kajuitingang achter me.” Niels komt drijfnat binnen en installeert zichzelf op de bank met het navigatiescherm. Ik veeg de trap en vloer droog met een zoveelste doek. De kuip is onleefbaar geworden: we hebben al 40 uur lang 40 knopen wind, oftewel windkracht 8, mét golven van 4 meter hoog. We wisten dat het een krap weervenster zou zijn, maar we hebben weer eens flinke pech: de hele voorspelling was onjuist – brekers in de kuip worden afgewisseld met regen, regen en nog eens regen. Gelukkig stuurt de Hydrovane voor ons.

Eureka

“Ik zat te denken, hè,” begin ik voorzichtig aan een technisch inzicht. “Zou de delaminatie aan de scheg en het gebroken kwadrant misschien iets met elkaar te maken kunnen hebben?” We nemen allebei een slok koffie. “En die oude schade aan de romp die we voor vertrek hersteld hebben...?” “Hm, goed punt. Zeker ook aangezien het kwadrant al eens gelast is geweest,” denkt Niels hardop mee. Puzzelstukjes vallen ineen. We vermoeden nu dat *Black Moon* ooit – in een ver verleden – aan de grond is gelopen en misschien zelfs op haar zij terecht is gekomen. Maar hoe en wanneer? Dat zoeken we later uit. Eerst maar eens veilig aankomen en het kwadrant repareren. Dan valt de wind weg: we zijn stuurloos. Gelukkig wordt de kuip niet langer gegijzeld door regen en brekers. Niels neemt positie op de achterkajuit om het noodroer met de hand te sturen. Zo leggen we de laatste uren naar Tahiti af en manoeuvreren we veilig door het kanaal, langs de



Niels handstuurt noodroer van Hydrovane.



Een atol is een ring van koraal.



CSI Black Moon

We vermoeden dat de volgende drie verborgen schades met elkaar te maken hebben:

1. Schade van polyester aan stuurboordzijde romp, ontdekt bij aankoop in 2018 en vlak voor vertrek in 2020 hersteld.
2. Delaminatie van polyester aan de roerscheg, ontdekt tijdens de Grote Oceaan-oversteek in maart 2022 en hersteld in mei 2022 (zie *Zeilen* 9/2022).
3. Een gebroken stuurkwadrant, ontdekt in juli 2022 (zowel de breuk als de eerder gelaste schade), en hersteld in augustus 2022.

We duiken in de tijdscapsule die we in 2018 bij aankoop mee hebben gekregen. We rangschikken de vergeelde en verkreukte bonnetjes op datum, zodat we een tijdlijn van eigenaren, bootreparaties en eventuele bijzonderheden in kaart kunnen brengen. Helaas hebben we geen documentatie van de eerste jaren vanaf bouwjaar 1988, waardoor we niet zeker weten wie de eerste eigenaar was, hoe de boot heette en wat voor kleur ze had. Het meest gedateerde document is van 1996, toen de eigenaar in België woonde en de boot op de Westeinderplassen lag. Maar verder weten we nog niks. We bladeren

verder door alle bonnetjes. Over de periode tussen 1999 en 2002 vinden we het meest, maar niets dat wijst op grondberoering. Wel is duidelijk dat de boot destijds *Symphony* heette. Dan herinner ik me weer een reactie op ons blog van een paar jaar geleden: “Hi beiden, wat een prachtige trip maken jullie. Via *Zeilen Magazine* kwamen we jullie tegen en jullie *Taling 33* lijkt op ons oude schip. We denken de

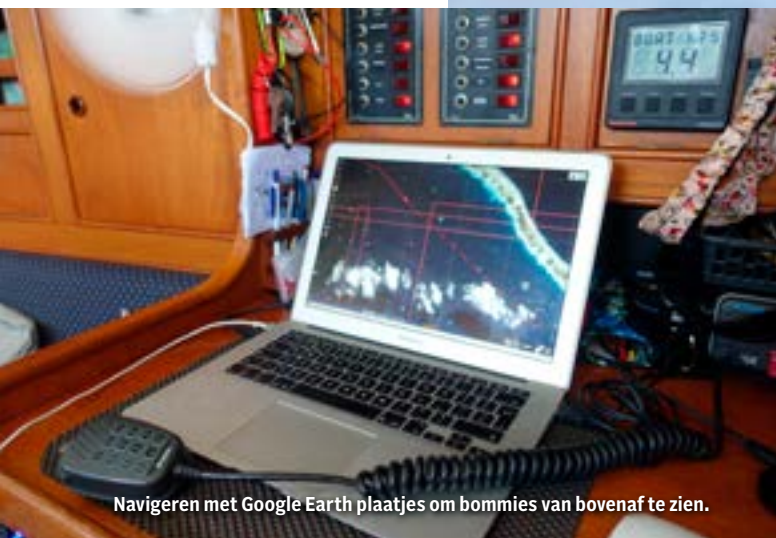
gennaker en de pod voor de apparatuur bij het stuurwiel te herkennen. Onze Taling heette Symphony, ze had een witte romp en lichtgrijs dek. Er stonden twee aluminium gasbunnen achterop. Wij hebben haar in 2002 verkocht; we hebben haar later matzwart onder de naam Zwarte Riekus nog frequent gezien op het Wad. Benieuwd of jullie met deze Taling onderweg zijn. En anders uiteraard veel geluk en plezier met jullie reis!”

We nemen contact met deze enthousiasteling op en krijgen veel extra informatie. Zo wist deze eigenaar te vertellen dat de boot bij hun aankoop *Trachinus* werd genoemd. Zelf hebben ze haar hernoemd naar *Symphony*, want volgens hun documentatie was dat de originele naam! Dus dan moet de Belg de tweede eigenaar zijn geweest en dat maakt hen nummer drie. Dit alles verheldert echter nog niet waar de schades vandaan komen, want dat moet na hun tijd zijn gebeurd.

Ook hebben we goed contact met de vijfde eigenaren, van wie wij zelf de boot hebben gekocht, destijds in 2018, onder de naam *Pipper*. Zij hebben de boot ongeveer vier jaar gehad en de romp nooit geverfd. Waar de oude rompschade vandaan zou komen, is voor hen ook altijd een raadsel gebleven.

Bovendien zat de originele schade onder de laklaag, die mettertijd lichtjes barstte. Ze weten wel wie de persoon is van wie zij de boot hebben gekocht en wekelijks op het Wad onder de naam *Zwarte Riekus* voer. Het Wad is een gebied met veel getijden en ondieptes, wat de kans op grondroering aanzienlijk groter maakt. Ook wordt ons vermoeden bevestigd dat deze eigenaar de boot voor het eerst zwart heeft geverfd. Motivatie: puur esthetisch óf om schade aan de romp te bedekken?

Helaas vinden we van deze eigenaar slechts twee facturen, uit 2003 en 2013, maar helaas verwijzen geen van beide direct naar grondroering of reparatie aan het stuurkwadrant. De factuur uit 2003 is het interessantst: het betreft een zeer uitgebreide revisie aan de motor, die op dat moment slechts vijftien jaar oud is. Het schip is uit het water gehaald, de motor is gedemonteerd en voor revisie naar een specialist weggebracht. Hier is onder andere de schroefas en lager vernieuwd, de achterlager uitgeslepen en opnieuw ingelamineerd met epoxy. Totale kosten: 6400 euro. Dit geeft in ieder geval aan dat de motor heftig gebruikt is geweest. Wellicht om los te komen van een grondberoering? Met de verzamelde feiten en onze speculaties proberen we contact te krijgen met deze vierde eigenaar. De documentatie geeft alleen een woonadres in Grouw aan, maar via via ontvangen we ook een e-mailadres. Het doel van onze vraag is puur en alleen om erachter te komen wat er gebeurd is, zeker niet om met een vinger te wijzen. We zijn gewoon erg nieuwsgierig en vinden het belangrijk om de geschiedenis van het schip in orde te hebben. Helaas hebben we nog altijd geen antwoord gekregen en betreft het voor nu een *cold case*. Bij dezen dus een oproep aan mogelijke getuigen: mocht je iets weten, tip dan de redactie via info@zeilen.nl of stuur een e-mail naar info@sailingblackmoon.nl.



Navigeren met Google Earth plaatjes om bommies van bovenaf te zien.

landingsbaan. Er is een haven in hartje Papeete, maar we besluiten om verderop te ankeren. Een vliegtuig raast vlak boven onze mast, zo lijkt het althans, en zet z'n landing in. *"Black Moon, you may proceed your course"* klinkt het mannetje van de radio. We droppen het anker. We hebben het gered!

Repareren of vervangen?

Voor het eerst in twee jaar tijd kunnen we iets niet zelf. Al gauw merken we hoe frustrerend dat ook alweer is, om afhankelijk van een ander te zijn. We hebben een aantal adressen verzameld, nemen de bus naar Papeete en lopen uren en uren met het kwadrant in onze rugzak over industrieterreinen. De ene *machine shop* verwijst ons naar de andere en bij de vijfde worden we weer naar de eerste verwezen. Iedereen zegt dat gietaluminium niet gelast kan worden, laat staan dat er een nieuwe kan worden gemaakt. Zelfs niet van staal. Bij de grootste bootwerf lijkt het alsof we beet hebben; over een week zullen we aan de beurt zijn. Tien dagen later krijgen we te horen dat ze er daar hun vingers toch niet aan willen branden. Gelukkig weet deze vriendelijke man nog wel een adresje. En zo struinen we voor de vierde keer naar een afgelegen uithoek van Papeete. Boven op de berg lonkt het frisgroene, maar we zijn verdwaald in een grijs gebied van onwetendheid en afhankelijkheid, van industrie en stad. We passeren de ene etalage na de andere. Niels ziet me naar een leuk jurkje kijken.



Machine shop Pacific Marine op Tahiti waar het kwadrant is gelast.



Black Moon na testvaart van Tahiti naar Moorea.

TIP: BOOTMAP

1. Vraag bij aankoop naar alle beschikbare documenten, waaronder: bouwtekeningen, btw-verklaringen, zeebrief/bootpaspoort, facturen, bijzondere werkzaamheden, vaargebieden en foto's van het schip.
2. Maak een map aan, fysiek en/of online, waarin alle relevante documenten bewaard kunnen worden. Vul deze map consequent aan, om de eventuele volgende eigenaar een duidelijke geschiedenis van het schip te kunnen overhandigen.

Na twee jaar op zee is onze kleding volledig ziltig en vershoten. "Ga passen dan," oppert hij. "Nee, ik wil liever een werkend kwadrant." Met blaren op de voeten gaan we op zoek naar ene Marcel.

Tien uur lassen

"Het wordt wel héél moeilijk," zegt de lasser. "Maar het kán dus wel?" vraagt Niels hoopvol. We leggen uit dat alle anderen zeggen dat het onmogelijk is. Marcel grijnst. "Ja, daar hebben we een uitdrukking voor: het zwarte schaap." Hij neemt het kwadrant onder zijn hoede en twee dagen later krijgen we positief bericht: de operatie is geslaagd! Het kostte hem tien uur lassen en een volle gastank. Het kost ons dan ook bijna zoveel als een nieuwe, maar dat moet nog geïmporteerd worden en dan duurt het alleen maar langer. We zijn blij en opgelucht. Zweet drupt op het gelaste kwadrant. Samen zitten we in de achterkajuit, in foetushouding te proberen het stuursysteem weer in elkaar te puzzelen. Bouten, moertjes, griptangen en steeksleutels glijden door onze handen. Mijn linkerbeen verkramp. Ik probeer te verzitten, maar dan zie ik niet wat ik doe. Ik kramp verder. Dit mag niet mislukken! Anders zijn we terug bij af of erger. De installatie lijkt succesvol, maar de vraag is of we er de wereld nog mee rond komen. Door al die verborgen schades zijn we een beetje onzeker geworden. Uiteindelijk blijken we voldoende vertrouwen in het schip te hebben om verder te gaan. Maar de nieuwsgierigheid blijft. Wat zou er gebeurd kunnen zijn? [Z](#)