



De geheimen van goed lakwerk

De een laat zijn schip op de wal zetten, de ander stalt het 's winters in een loods. Weer een ander gokt op een zachte winter en laat zijn schip in het water liggen. Wat je ook doet, een ding is zeker: onderhoud blijft noodzakelijk. Zeker als het gaat om lakwerk. Matthieu Albers is al jarenlang adviseur bij Epifanes Lak- en verf fabriek W. Heeren & Zoon en bovendien een klassieke watersporter die alle onderhoud aan zijn eigen boot zelf uitvoert. We vroegen hem zijn beste tips te delen.

Foto's: Wim de Bruijn met dank aan Matthieu Albers van Epifanes

Matthieu begint met een tip die je maar beter in je oren kunt knopen... voor het najaar! 'Het meest ideale is om de boot, als hij in oktober in de winterberging komt, direct aan te pakken. De romp is dan nog relatief warm, de omgevingstemperatuur nog niet te veel gedaald en je kan vaak nog prima schuren en lakken of schilderen. Bovendien is de verf of lak in het voorjaar goed doorgehard en beschadigt minder snel.'

Maar het is inmiddels alweer februari en alle boten die in een onverwarmde loods staan zijn aardig afgekoeld. Een houten schip laat je overigens het liefst overwinteren in een relatief vochtige loods zodat het hout niet te veel uitdroogt. Maar... als je in februari of maart met een 1-componentenverf wilt gaan schilderen of lakken in een niet verwarmde loods, dan moet je wachten tot de temperatuur in

de loods en van de boot minimaal boven de 5 graden is gekomen en de luchtvochtigheid minder dan 85% bedraagt.

Nog even terugkomend op het ideale tijdstip: het afgelopen jaar was de gemiddelde temperatuur in november 5,5°, de hoogste gemeten temperatuur was 10,2° en de laagste gemeten temperatuur 0,6°. Er waren dus best schilderbare dagen, mits de boot niet te veel was afgekoeld. In december was het al minder, de hoogste temperatuur was 7,3°, maar de laagste temperatuur -5,7°, het gemiddelde zakte naar 2,7°. Veel te koud om te lakken. In oktober was de gemiddelde temperatuur vorig jaar nog 13,3°. Dus prima voor het schilderwerk! Het werk zit er dan voor het voorjaar op en je kan, na het aanbrengen van een verse laag antifouling, vroeg te water. Uit ervaring kan ik zeggen dat april en mei vaak de mooiste

boven: Op deze vloot ronde en platbodemjachten gaan jaarlijkse vele liters blanke lak en hardhoutolievernis. Omdat de schepen veelal in schiphuizen liggen of onder een dektent wordt de blanke lak beschermd tegen het schadelijke UV-licht. (Foto: Theo Kampa)

zeildagen van het jaar opleveren! De praktijk is echter dat veel zeilers in het najaar een beetje 'bootmoe' zijn en pas in het voorjaar weer actie ondernemen.

Blank hout

Tjotters, Friese jachten en boeiers zijn standaard blank gelakt, behalve de geschilderde en gebeeldhouwde delen. Om ze tegen UV-licht te beschermen liggen ze ofwel in een schiphuis ofwel onder een dektent. Gelakte houten schepen die in de felle zon liggen, hebben meer onderhoud nodig dan hun toegedekte soortgenoten. De tijd die het kost om een dektent over het schip te leggen, verdient zich dik terug in de kosten en vooral tijd van het winteronderhoud. Al bescherm je maar de zwaarden en koekoeks met een hoes. Laat een wegneembare kuintent maken en het jaarlijkse onderhoudswerk is al beduidend minder. Blank lakwerk blijft altijd onderhoud nodig hebben. Je merkt het als de laklaag dof wordt. Waar veel op lakwerk wordt gelopen, zie je na verloop van tijd krasjes ontstaan en



gegooid. Een scheut ammoniak in water werkt ook goed. Goede verfwinkels verkopen een geconcentreerde ontvetter die je in water oplost en daarna neem je met een spons de verflaag af. Nawassen met schoon water is hierbij belangrijk. Wel moet het water met ontvetter en het waswater regelmatig worden verschoond, anders ben je het opgenomen vet en vuil alleen aan het verspreiden.

Is de laklaag nog intact, dan kan je het oppervlak droogschuren met korrel 280-360. Als alles droog en stofvrij is breng je een of meer lagen Epifanes blanke lak aan. Hoe meer lagen zijn aangebracht, hoe verder onderhoud vooruitgeschoven wordt. In de meeste gevallen wordt een ééncomponent verf/vernis aangebracht. Deze lak is gemakkelijker en tole-

links: De boeier *Uiltje* klaar voor de tewaterlating in 2016 en prachtig in de lak gezet.

onder: Vader en zoon Timmerman bouwden 15 jaar aan de boeier *Uiltje*, naar aanleiding van de maten van de legendarische boeier *Sperwer* die in de Schepenhal van het Zuiderzeemuseum wordt tentoongesteld. Het jacht is in hout-epoxy gebouwd en behandeld met een tweecomponentensysteem



boven: Bij mooi weer kan buiten worden gelakt. Stop wel bijtijds, zodat de lak voldoende droog is, en er geen dampproblemen kunnen ontstaan

het oppervlak wordt mat. Dan is het tijd voor actie. Heel belangrijk is het ontvetten van de te behandelen ondergrond. Epifanes adviseert om meerdere (papieren) doeken te gebruiken gedrenkt in Epifanes 1-C spuitverdunding of wasbenzine. Je moet dan wel voor heel goede ventilatie zorgen en de doeken laten uitdampen voordat ze in een afvalcontainer worden

METEN IS WETEN

Wie in het voorjaar wil schilderen of lakken, kan beter wachten tot de temperatuur weer is gestegen. In maart of april zijn er soms plotseling mooie dagen met temperaturen boven de 10°. Dan blijft het zaak om te meten welke temperatuur de ondergrond heeft, vanwege het dauwpunt. Het dauwpunt is de temperatuur waarbij de lucht met waterdamp verzadigd is, zodat er wolkenvorming of dauwvorming optreedt, zodra de temperatuur bij gelijkblijvende dampdruk daalt. Om alles goed in de gaten te houden zijn een hygrometer en thermometer in de werkomgeving onmisbaar. Koop ook een pakje vloeitjes. Als een vloeitje op het te schilderen/lakken oppervlak blijft plakken, dan is het oppervlak te vochtig om te gaan schilderen. De temperatuur van het te schilderen oppervlak moet minimaal 3° C boven het dauwpunt liggen. Als je gaat schilderen boven je hoofd en de werkomgeving is vrij koud, denk dan ook aan condensvorming door neerslag van de warme uitademingslucht op het koude casco. Een boot plaatselijk verwarmen met een kachel of heater is ook niet verstandig omdat het plaatselijk tot meer condensvorming kan leiden. Sta je in een grote loods met veel andere schepen, dan kan het nuttig zijn om een houten frame om de boot te maken en daar dun plastic overheen te spannen. Zo'n tent is redelijk goed te verwarmen. Het voordeel is dat je vrijwel stofvrij kunt schilderen bij een juiste temperatuur. Bovendien heb je dan geen last van andere booteigenaars die altijd net willen gaan schuren als jij wilt schilderen..



Foto: Bas van Munster



Roer dat eerder behandeld was met middel op oliebasis; daar hecht geen tweecomponentensysteem op!

rechtsboven: Niet alleen blanke lak, maar ook traditionele kleuren op vaste onderdelen van het Friese jacht

ranter wat betreft ondergrond en drogen bij lagere temperaturen en hogere luchtvochtigheid. Eéncomponent verf is ook elastischer/flexibeler en zal op werkende ondergronden minder snel barsten of scheuren. Tweecomponent Poly-urethane verf/vernis is hard, stoot-, slijt- en krasvast en heeft een langere levensduur dan de ééncomponent. PU-aflak is zeer geschikt voor toepassing op stabiele ondergronden. Het heeft beperkte elasticiteit en bij hout dat krimpt en rekt zal het op den duur gaan barsten. Ook aan de ver-

werking worden veel hogere eisen gesteld wat betreft temperatuur (minimaal 12° en een relatieve vochtigheid van maximaal 70%).

Wanneer geen tweecomponenten lak

De Spiegelredactie kreeg een brief van een lezer die een platbodem had gekocht. Hij liet het schip in een loods zetten en ging alle houtwerk kaal halen. Hij behandelde het kale hout met een aantal lagen tweecomponenten lak met UV-filter. Daarbij werd goed gelet op de temperatuur in de loods. Na een zomer varen was het hout op vele plekken al kaal geworden. De volgende winter kon hij weer aan het werk. Een deskundige van de verffabrikant had geconstateerd dat er tijdens het aanbrengen van de lak condens tussen de lagen was gekomen. Er moest geschuurd worden tot de condens laag weg was en daarna kon er weer worden gelakt.

Na korte tijd echter openbaarden de problemen zich opnieuw. Helaas moesten alle opgebrachte lagen er weer af. Wat bleek? Het hout was eerder behandeld met lak en/of impregneermiddel op oliebasis en daar hecht een tweecomponenten systeem echt niet op. Ook niet als het hout is ontvet met een ont-

vettingsmiddel. Conclusie: Je kunt beter geen tweecomponenten systeem gebruiken op blank hout als dat voorheen op de klassieke wijze met een op olie gebaseerde lak is behandeld. Dus dan blijft het traditionele ééncomponentensysteem over. Daar is niets mis mee zolang je maar voldoende lagen aanbrengt. 'Elk vernissysteem valt of staat met laagdikte,' zegt Matthieu Albers.

Eikenhout, teakhout en iroco

Eikenhout bevat looizuur dat problemen kan geven wanneer er een laksysteem op wordt aangebracht. De droging en doorharding van de lak kan door dat looizuur nadelig worden beïnvloed. Er kunnen zelfs zwarte plekken ontstaan onder het laksysteem. Epifanes adviseert om op eikenhout een ademend systeem aan te brengen op basis van Epifanes Hardhoutolievernis. Dat geldt ook voor teakhout en iroco waar nog aanwezige zuren en vetten in het hout door de vernis heen kunnen verdwijnen. Het is dan raadzaam om niet meer dan 5-6 lagen Hardhoutolievernis aan te brengen. Het bijwerken gaat heel eenvoudig: ontvetten, licht opschuren en lakken. Kleine beschadigingen in de blanke lak wor-



rechts: Hier zitten minstens tien lagen lak op het teakhout. Zo krijg je een mooie glanzende laagdikte

links: Maak zo nodig een tent van dun plastic, om stofvrij te lakken, zoals hier bij Henk van der Meulen

onder: Op deze poly-klassieker, een Trintella 1A, zit veel blank gelakt houtwerk. Een lust voor het oog!

den ontvet en trechtervormig uitgeschuurd. Draai bijvoorbeeld een stukje schuurpapier om het handvat van een schroevendraaier en schuur de beschadiging rond uit. Breng daarna een aantal lagen vernis aan tot het niveau weer gelijk is met de omgeving en lak dan ook de omgeving na ontvetten en licht schuren mee.

Matte plekken op de romp, bijvoorbeeld van het langdurig schuren van een dektent of een stootwil, kunnen worden afgeplakt met goede schilderstape, daarna ontvetten, schuren en enkele keren lakken. Daarna het afplakband verwijderen. Na doorharding kan je het eventueel ontstane randje van de tape wegkrabben met een heel scherpe krabber en met lak bijwerken. Voor een mooi eindresultaat kan je vaak beter een heel stuk opnieuw lakken, dan kan dat hele stuk er weer een seizoen tegen.



Nieuw systeem aanbrengen

Vernis systemen zijn meerlaags. Het aanbrengen van een nieuw laksysteem op kaal hout kost dan ook tijd. Voor impregnering en houvast in de houtnerf de eerste laklagen altijd verdund aanbrengen. Daarna ga je de belangrijke opbouwlagen aanbrengen. Bij elke opbouwlaag werk je verder naar een gouden, helder en glasachtig oppervlak. Naast de impregnerende lagen zal je voor optimale UV-bescherming vier of meer volle opbouwlagen moeten aanbrengen.

Veel werven brengen eerst een basis van twee of drie lagen tweecomponentenlak aan. Dat kan, afhankelijk van de temperatuur, op één dag. Na het schuren heb je een goede, harde ondergrond waarop een aantal ééncomponent laklagen kunnen worden aangebracht.

Zo kan je in relatief korte tijd toch een goed systeem aanbrengen.

Neem losse onderdelen mee naar huis

Als je een (verwarmde) garage hebt of een schuur of kelder, neem dan losse onderdelen zo veel mogelijk mee naar huis. Je kunt ze in verloren uurtjes gemakkelijk ontvetten, drogen, schuren en lakken.

Op schragen met lange latten erover kan je heel veel kleine onderdelen kwijt. Ook alle houten blokken kunnen aan een zoldering worden gehangen om na het lakken te drogen. Schuren en lakken zijn heerlijk ontspannend en het is dankbaar werk om te doen. In het voorjaar kom je met prachtig doorgehard lakwerk weer aan boord en dan kan het vaarseizoen vroeg beginnen. 🪄

INFORMATIE

Elke verffabrikant heeft op zijn website handige tips staan, specifiek voor de eigen systemen. Voor dit artikel keken we vooral naar wat Epifanes aan informatie bood. Dat is heel veel en voor meer informatie kun je altijd kijken op www.epifanes.nl. Kom je er niet uit, mail dan je vraag naar info@epifanes.nl of bel met de Epifanes helpdesk 0297 360 66. Ook heeft Epifanes een handige gratis app die is te downloaden. Heb je specifieke vragen of ervaringen op verfg gebied, mail ze dan naar redactie@spiegelderzeilvaart.nl we proberen dan een antwoord te vinden, zodat meer lezers ervan kunnen leren.