



(Foto: Jaochainoi/Shutterstock; niet het object als beschreven in dit artikel)

Inspectieklusje loopt uit op doldriest avontuur

Ton Kraak, directeur Aludra BV, Vlaardingen

Even weg, zo terug

Een van de applicaties van Aludra is het aanbrengen van keramische deklagen op hydraulische zuigerstangen, inclusief de nabewerking. Afmetingen zijn eigenlijk geen beperking. Projecten zoals in Zuid-Amerika (Panamakanaal), Zuid-Korea (Saemangeum project,) het IHI-project in Japan en diverse offshore-toepassingen zijn succesvol afgerond. Eén van de inspecties was de controle van de hoofdcilinders op het booreiland Stena Tay voor de kust van Trinidad. De insteek was eenvoudig: controle van het oppervlak, uitvoeren van enige niet-destructieve testen, onder andere middels een ECP-test waarbij op eenvoudige wijze de dichtheid van de deklaag gemeten kan worden. Heen en terug binnen een paar dagen, het pakte echter iets anders uit.

In het verleden werden hoofdzakelijk keramische deklagen aangebracht op basis van Alumina/Titania. Deze deklagen functioneren goed daar waar minerale olie gebruikt wordt en de stang regelmatig in en uit gaat. De deklaag als systeem is doorlaatbaar en dus niet geschikt daar waar het oppervlak regelmatig bloot staat aan invloeden van buitenaf zoals bijvoorbeeld zeewater. Verdere ontwikkelingen betreffende procesparameters, hardwareparameters en keramische poederontwikkeling hebben ertoe bijgedragen dat Aludra momenteel in staat is dichte, niet doorlaatbare keramische deklagen voor deze toepassing aan te brengen. Deklagen als systeem, dat bestand is tegen invloeden van zeewater en onderdompeling.

Het komt wel eens voor dat er op locatie gespoten dient te worden, zoals recent in Basra (Irak) waar tijdens het thermisch spuiten de bommen ons letterlijk en figuurlijk om de oren vlogen, onder bewaking en in konvooi van de militaire basis naar de locatie en iede-

re dag weer via een andere route. Uiteraard gebeurt het ook wel eens dat er een inspectie op locatie uitgevoerd dient te worden, zoals een inspectie van hydraulische zuigerstangen op een booreiland.

KEROSINELUCHT OP DE HEENREIS

Het ging al mis bij het bestellen van de tickets. Een rechtstreekse vlucht naar Trinidad vanuit Amsterdam was niet mogelijk, er moest overstapt worden op London Heathrow en vervolgens via Tobago naar Trinidad met Best West Indian Airlines. Nou dat belofde wat: Best-West. Kon niet beter dacht ik. Het e-ticket vanuit Amsterdam naar London was geen probleem. Echter, op London Heathrow aangekomen, was er maar een tijdsbestek van 1 uur en bleek dat het reisbureau mijn ticket op de balie in Amsterdam had achtergelaten in plaats van op London Heathrow. Bellen, faxen, e-mailen en de tijd verstreek maar. Uiteindelijk vroeg ik aan de baliestewardess om maar een voorlopig ticket uit te schrijven en dan maar te



Groepsfoto: veilig werken met de benodigde Persoonlijke Beschermingsmiddelen is een absolute voorwaarde bij projectwerk op locatie. (Foto: Aludra BV, Vlaardingen)

wachten op de bevestiging vanuit Amsterdam. Na veel aandringen werd deze dan uiteindelijk uitgeschreven. Ik griste deze uit haar handen rende naar de slurf. Juist op tijd zat ik dan toch in het vliegtuig, wel enige verbaasde gezichten achterlatend. Best West Indian Airlines, daar zat ik dan. De motoren werden gestart en wat schetste mijn verbazing? Zó Best West Indian was het niet. >

> De kerosinelucht kwam naar binnen, de deuren werden afgeplakt met tape en de stewardessen spoten enige flessen luchtverfrisser leeg! Zonder bij te hoeven trappen zaten we dan toch in de lucht. Na een vlucht van ruim 10 uur dan toch uiteindelijk aangekomen in Trinidad. Keurig netjes opgehaald? Na een uur wachten nog steeds geen contactpersoon. Uiteindelijk heb ik dan maar besloten om een taxi te nemen en naar de haven te rijden vanwaar een boot me naar het booreiland zou varen. Laat aangekomen in de haven, pikkedonker op zoek naar het bootje dat me buitengaats zou brengen, zag ik het stoepje niet. Het was warm, ik had een overhemd met korte mouwen aan en mijn portemonnee zat in mijn borstzakje. U raadt het al. Ik was gestruikeld en zonder dat ik het gemerkt had, was mijn portemonnee uit mijn borstzakje gevallen. Honderd dollar erin, 100 gulden, mijn creditcards, paspoort en reisbescheiden. Uiteindelijk op het bootje aangekomen merkte ik dat ik mijn portemonnee verloren had. Wat nu? Zoeken dan maar. Binnen 5 minuten zag ik iets in de avonddonkerte bewegen. Geheel gebruikt en absoluut niet op te merken. Gelukkig zorgden de fluorescerende kralen in zijn haren ervoor dat je wist dat er daar iets of iemand liep. "Mister, mister, I have found a wallet with passport. Is it yours?" Gelukkig; portemonnee terug met paspoort en na inspectie ook al mijn creditcards en reisbescheiden. Ik wilde de eerlijke vinder een 50-tal dollars geven als blijk van waardering. Helaas, geld verdwenen! En ik excuseerde me dat ik niet in de gelegenheid was hem als dank van waardering iets te geven, omdat het geld niet meer aanwezig was. Na de vraag van hem of er ook buitenlands geld in zat en de vraag of dat veel waard was, had de eerlijke vinder zijn beloning al gekregen. Maar goed, gelukkig had ik het belangrijkste weer terug in mijn bezit. Het bootje dan maar weer opzoeken. De Stena Tay zag ik de verte al liggen en dobberde in mijn gevoel



Ter plaatse blijkt de luchtvaart een gevarieerd aanbod te bieden. (Foto: Ton Kraak, Aludra BV, Vlaardingen).

als een klein notendopje een paar kilometer uit de kust. Buitengaats werden de golven heviger en heviger en de Stena Tay alsmaar groter.

NIET NAAR DE HAAIEN

De te inspecteren cilinders werden ook maar groter en groter en een afscherming zoals overeengekomen kon ik niet waarnemen. Ik heb namelijk hoogtevrees. Dicht bij de Stena Tay aangekomen dacht ik bij mezelf: "Mijn God, moet ik daar in klimmen!" Aangekomen waren de golven metershoog en moest ik aan boord via een bakje dat aan de kraan hing. Ik met mijn hoogtevrees durfde dat niet aan. Uiteindelijk na veel heen en weer gepraat heeft men het eiland zo gedraaid dat het tegen de golven in stond en ik op een achterdekje kon springen. In het donker; dacht ik: "Shit, niet uitglijden, het sterft hier van de haaien." Met mijn ogen dicht langs de wand via een trappenstelsel omhoog. Ik dacht dat er geen einde aan kwam. Uiteindelijk veilig op het dek aangekomen, kennis makend met de Rigg Manager en afgesproken wat er de volgende dag gepland stond. Allereerst een veiligheidsinstructie van een uur, daarna een vluchtoefening van een uur, toen een rondleiding. Daarna een verkenning van de vluchtwegenroute, de EHBO-

posten en de alarmsignalen. Er lag een goed gevulde dag in het vooruitzicht. Het vooruitzicht naar mijn hut, een douche en een bed waren op dat moment na ruim 16 uur reizen ook niet gek. Dromen over wat er me allemaal nog te wachten stond zat er niet in, ik viel als een blok in slaap.

MOED VERZAMELEN

De volgende dag vroeg uit de veren, gedaan wat er op het programma stond en voorzichtig naar het derde dek gelopen om te kijken hoe de bereikbaarheid was. De situatie was wel wat anders dan voorgesteld en overeengekomen. Voor mijn gevoel honderd meter boven zeeniveau en daar bovenuit stekend nog eens een drietal cilinders in uitgeschoven toestand, een lengte van ruim 40 meter tellende. Glibberige trapjes beklommen en alle moed bij elkaar schrapend uiteindelijk na een uurtje uitgekomen op het tussendek. Een drietal kleinere cilinders geïnspecteerd en in orde bevonden. Maar nu nog de grotere klus. Het inspecteren van de 3 hoofdcilinders met een diameter van 360cm en een lengte in uitgeschoven toestand van 18 meter. Daarbij een cilinder van bijna 40 me-



Het werk bleek op iets hoger niveau te zijn dan verwacht... (Foto: Ton Kraak, Aludra BV, Vlaardingen)



De gedemonteerde cilinder moest met een Antonov de oceaan over. (Foto: Uwe Bumann, Shutterstock.com)

ter. Eerst maar een nachtje slapen want de dag zat er alweer op. Ik probeerde alle moed te verzamelen die ik die nacht maar bij elkaar kon halen. Waar vandaan? Maar hopen dat de dromen me die nacht niet in de steek zouden laten.

HOOG GEGREPEN OPDRACHT

De loop naar het derde dek ging de dag erna voorspoediger dan de voorgaande dag. Echter, na diverse pogingen kwam ik niet hoger dan een meter of tien. Daarna nog verder omhoog klauteren “Dan maar aan een touw omhoog hijsen”, was het voorstel van een van de inspecteurs aldaar. Poging mislukt!! Dan maar in een hoogtewerkertje. U begrijpt het al. Toen dit ruimtevaartuig zich gemeld had, klapperde het aan alle kanten. Onveiliger dan dat kon niet. Uiteindelijk was er een monteur die het na een dag ploeteren wel eens even voor wilde komen doen. Als een clown in het circus ging hij boven op de dwarsspant lopen, ja helemaal bovenin dus. Zonder enige vorm van beveiliging dan ook. Met knikkende knieën sloeg ik dat alles gade en de moed zakte me dieper en dieper in de schoenen. De volgende dag kreeg ik de mededeling dat ik naar boven moest, anders kwam ik het dek niet af! Een dilemma? Wel nee; het weer was goed, het eten was goed

en uiteindelijk zouden de mensen aldaar mij na een paar dagen wel zat worden dus hield ik voet bij stuk. Ik ging niet naar boven, punt uit!

Uiteindelijk is er toen maar besloten om de gehele cilinder (25 ton) geheel uit te bouwen, een Antonov te huren en de cilinder compleet over te laten vliegen naar Nederland. Alles beter dan naar boven te gaan met gevaar voor eigen leven. Want dat is het als je hoogtevrees hebt. Je bent op dat moment een gevaar voor jezelf.

CASH COW

Aldus geschiedde. Antonov ingevlogen, cilinder gedemonteerd, hydrauliekolie verwijderen in verband met brandgevaar en via de boot op weg naar de luchthaven van Trinidad. Met tegenzin, of misschien wel met enige opluchting heeft men mij uiteindelijk 's middags naar de luchthaven van Trinidad gebracht. Daar een hotel nabij de luchthaven genomen vanwaar we 's nachts om twee uur zouden vertrekken. Ik zou keurig opgehaald worden vanuit het hotel en 's nachts om één uur naar de luchthaven gebracht worden. Een ritje van circa vijf minuten. Prima geregeld, dacht ik en eindelijk weg van hier. Eén uur werd twaalf uur en na betaald te hebben in het hotel, ik had per slot van rekening

mijn creditcards weer, met de taxi op weg naar de luchthaven. De taxichauffeur zette mij keurig af, maar mijn vermoeden was dat er iets niet in orde was. Ik zag totaal geen beweging, geen mensen, geen activiteiten, alles geheel dood! Ik zei tegen de taxichauffeur dat hij pas weg kon gaan als we de crew gevonden hadden en ik keurig door de douane gekomen was. “No problem mister”. Na enig zoeken zag ik een tiental mannen staan met blauwe overhemden met korte mouwen. Dat moest de crew van de Antonov zijn en ik liep als een klein kind zo gelukkig op ze af en sprak ze in het Engels aan. No English. Ik dacht: wat nu? dan maar op zijn Russisch. Helaas is mijn Russische kennis nihil, op het woord Antonov na, dan. Na een paar keer met andere articulatie “Antonov, Antonov” uitgesproken te hebben kwam er reactie en de voltallige crew knikte eensluidend met hun hoofden van boven naar beneden. Een “ja” dus! Hoera, weer een stap dichterbij op weg naar huis. De taxichauffeur meldde me dat alles nu in orde was en hij weg kon gaan. Nee, zei ik, pas op het moment dat ik door de douane ben. “O.k., no problem mister.” Op weg dan maar naar de douane. De crew ging zonder probleem door de douane. Gaat vlotjes, dacht ik, na paspoortcontrole kreeg ik een exit visum stempel en moest >

> 10 dollar betalen. Met bravoure overhandigde ik mijn creditcard, cash geld was per slot van rekening verdwenen en dacht bij mezelf; nog even en dan is alles in orde. "Cash only" kwam er resoluut uit. Wat cash only? Cash only!! Zei de douanebeambte. Shit, wat nu weer? Ik wilde mijn paspoort weer terugnemen maar dat ging niet. Er stond inmiddels al een exitvisum in en ik had nog niet betaald. Wat nu? Dan maar paspoort achterlaten en op zoek naar een pinautomaat. De taxichauffeur wist er één te staan maar wist niet of deze op creditcards werkte. Ik voelde de bui al hangen. Nee, na diverse pogingen lukte het mij niet om met mijn creditcard een 50-tal dollars uit de muur te trekken, mijn 10 dollar aan de douanebeambte te geven en de taxichauffeur iets te geven voor zijn gepleegde inspanningen. Wat nu?

EERLIJK HOTEL

Dan maar terug naar het hotel, een andere rekening vragen met een hoger bedrag en mij het bedrag hoger dan de overnachting uit te laten betalen, iets voor de receptioniste en de rest. Bij hotel aangekomen en mijn verzoek ingediend te hebben kreeg ik te horen: *Mister, we don't do that kind of business, we are a honest hotel!!* Na diverse pogingen en nogmaals uitleg dat het maar om een tiental dollars ging hield de receptioniste voet bij stuk. Uiteindelijk zei de *taxidriver* dat hij op de luchthaven nog wel een pinautomaat wist. Op weg daarheen dan maar. Bij de pinautomaat aangekomen en na diverse pogingen met mijn creditcard, had ik nog steeds niet mijn dollars. De moed zakte me in de schoenen. De laatste poging, mijn Nederlandse card dan maar proberen met pincode. En ja, ik kreeg er 100 dollar uit. Rendend naar de douanebeambte was eigenlijk mijn enige zorg mijn paspoort weer in mijn bezit te krijgen en ik overhandigde hem de 100 dollar. Gepast betalen was het antwoord. Wat nu weer! "No change!" Uiteindelijk zei de taxichauffeur dat hij wel wisselen kon; ik had mijn 10 dollar en de taxidriver was 90 dollar rijker. Meer dan verdiend, en ik kon met mijn paspoort en stempels door de douane op weg naar de Antonov. Dat alles in een tijdsbestek van nog geen half uur, maar ik zat erin, dat was het allerbelangrijkste.

DRANKLUCHT OP DE TERUGREIS



(Foto: Ton Kraak, Aludra BV, Vlaardingen)

Na een kwartiertje ging de crew aan het werk, knoppen indrukken, handeltjes overhalen, motoren starten en al taxiënd naar de startbaan. Na toestemming van de vliegtuigen de motoren *full power* en op weg naar boven. In mijn beleving duurde de *lift off* een eeuwigheid, de flats kwamen dichterbij en dichterbij en ik dacht: dat lukt nooit. De crew maar sjorren en trekken. Uiteindelijk na een paar stuivers los van de grond en die flats maar dichterbij komen. Ik dacht: nu gaan we letterlijk naar boven maar wonder boven wonder hadden we de flats achter ons gelaten maar belangrijker, ook onder ons gelaten. Na een uurtje of zo alles op de automatische piloot en met enige gebarentaal werd me kenbaar gemaakt dat we iets gingen eten. Ik had inmiddels wel trek gekregen. Er werd een tafeltje gedekt. Spek, uien, knoflook, tomaten en stokbrood werden tevoorschijn getoverd. En, let wel; de nodige flessen rum en whisky!! Eerst drinken, werd me duidelijk gemaakt. Als we dan gaan, dan maar met een slok op, dacht ik. Na met z'n allen de nodige flessen rum en whisky gelidigd te hebben, kwamen er nog een paar flessen wodka boven tafel getoverd en viel ik als een blok in slaap. Op weg naar de luchthaven in Oostende in België. Gelukkig weet ik van niets meer en ben even van de wereld.

VLIEGENDE BOM

De volgende ochtend in Oostende aangekomen: paniek. Paniek waarvoor? We zijn toch veilig geland? Brandweer om ons heen, politie, ambulance en wat nog meer. Droomde ik nog? Wat er aan de hand was werd al snel duidelijk nadat het ruim van de Antonov gecontroleerd was. Wat was men vergeten?

Jawel, de hydrauliekolie af te tappen! Door de onderdruk was hierdoor meer dan 10.000 liter olie uit de cilinder gelekt en het ruim lag letterlijk vol met olie. Dit in een omgeving waar de bedradingen van het vliegtuig met tyerrips aan de wand bevestigd waren. Een vliegende bom, maar we hadden het overleefd. Na de snelle evacuatie, de nodige verhoren op weg naar de douane en op weg naar huis waar Marijke mij zou komen ophalen. Een reis van huis naar Oostende van circa 2 uurtjes. Het was al laat, een uur of tien in de avond en Marijke had er al moeten zijn. Wederom stond ik in een uitgestorven luchthaven en na wat rondwandelings kwam ik een beveiligingsbeambte tegen die me uitnodigde op de koffie. Naar huis bellen. Mama zei dat Joris al een paar uur onderweg was en er allang had moeten zijn. Ze zei dat ze het mobieltje van Joris mee had daar haar batterij leeg was, vandaar dat ik geen contact kon krijgen. Dan maar Joris zijn mobiele nummer bellen. Geen contact. Na een paar uur wachten had ik dan maar besloten om een taxi te bellen om naar huis te gaan. Echter, net op dat moment kwam Marijke binnen. Haar verklaring: lege batterij van Joris z'n mobiel, de weg kwijtgeraakt en op een verkeerde luchthaven gestaan: Brussel. Hoera, hoera ik kon naar huis.

MEER INFORMATIE

Aludra BV houdt zich bezig met het aanbrennen van thermisch gespoten deklagen op onderdelen die aan slijtage onderhevig zijn: niet alleen voor reparatiedoeleinden maar ook op nieuwbouwonderdelen alsmede het compleet vervaardigen van deze onderdelen. Naast de benodigde thermisch spuitapparatuur (3 plasma, 2 HVOF en de diverse Arc spray en autogeen spuitapparatuur), is er een compleet machinepark conventioneel, NC en CNC.

www.Aludra.nl