

Insigne Werfbaas

Troep



St' Fransiscus. Roermond



gemaakt door Mark Aben
bewerkt door Vital Houben

Naam:

Inhoudsopgave.

Wat moet je kennen	Pagina 3
Onderhoud van gereedschap	Pagina 4
Verf van de boten krabben	Pagina 7
Kleine reparaties aan houtwerk	Pagina 8
Kleine reparaties aan zeilen en broeken	Pagina 9
Kleine reparaties aan polyester boten	Pagina 10
Werken met elektrisch gereedschap	Pagina 11
Schiemannen	Pagina 13
Dagelijks onderhoud aan het eigen schip	Pagina 18
Dagelijks onderhoud aan de buitenboordmotor	Pagina 18

Opmerking

Deze handleiding kan enige overlap hebben met de handleiding schiemannen. De beschrijvingen in deze handleiding zijn deels eisen van het CWO KB 3 diploma, maar gaan over het algemeen veel verder.

Wat moet je kennen.

Na misschien lang wachten ligt dan eindelijk het insigne Werfbaas 2 boekje voor je. Je hebt al aangetoond dat je een vlet kan onderhouden in het winterseizoen, maar er komt nog veel meer bij kijken om een vlet het hele seizoen door te laten zeilen of roeien. Daar is dit instructieboekje voor.

Het volgende moet laten zien om je insigne te halen:

- onderhouden van gereedschap
- kleine reparaties aan zeilen en broeken
- kleine reparaties aan het houtwerk
- de verschillen in staaldraden en lijnen
- kleine reparaties aan polyester boten
- schiemannen:
 - gewone betakeling
 - benaaide betakeling
 - oogsplits
 - lange splits
- werken met elektrische apparaten, zoals:
 - schuurmachine
 - slijptol

Inderdaad, heel ander werk dan een likje verf op een vlet aanbrengen. Maar dit insigne is dan ook bedoeld als aanvulling op het CWO kb3 diploma. Enkele onderdelen uit deze instructie gelden ook als eisen voor het CWO kb3 diploma. Dan ben je niet alleen verantwoordelijk voor het zeilen aan boord, maar ook voor het zeilend houden van de vlet!

Onderhoud van gereedschap.

Tijdens het winterseizoen gebruik je verschillende gereedschappen, zoals krabbers, staalborstels en kwasten. In dit hoofdstuk wordt je duidelijk gemaakt hoe je met deze materialen omgaat, zodat je ze langer kan gebruiken dan één middag.

Op de juiste manier een blik open maken. Gebruik nooit een krabber om het deksel te openen. Op deze manier gaan de blikken kapot en zal het deksel niet meer goed sluiten waardoor de verf hard wordt. De gehele inhoud van het blik verf is dan onbruikbaar. Verf is duur, ben er dus zuinig op.



Doe dit nooit op deze manier want zo gaat het hele blik verf kapot.

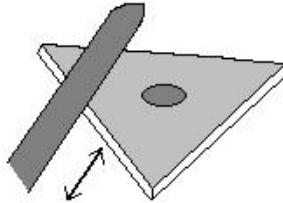


Doe het met een grote platte schroevendraaier en wip dan de rand van de deksel omhoog.

Ook het sluiten van het blik moet op de juiste manier gebeuren. Let er goed op dat er niet veel verf in de rand boven in het blik zit want zo zal

de deksel niet sluiten. Haal daarom de verf met een kwast er goed uit. Dan kun je de deksel er zo met je vingers indrukken.

Krabbers: Als je een krabber van de staf krijgt, is hij al scherp. Het kan voorkomen dat je zo hard werkt, dat hij weer bot is geworden. Dit is heel snel te verhelpen door met een vijl langs de randen van de krabber te gaan. Dit doe je natuurlijk in de richting van de hoek van de kop (zie afbeelding).



Het kan voorkomen dat er stukjes van de kop van de krabber afspringen. Dit is niet met een vijl te verhelpen, maar wel met een slijpmachine. Je slijpt hiermee een stukje van je kop af, zodat er weer een rechte, scherpe rand is. Het is niet de bedoeling dat je op deze manier iedere keer je krabber scherp maakt, aangezien je krabber iedere keer kleiner wordt.

Staalborstels: een staalborstel is niet zomaar te repareren, meestal moet je hem weggooien. Het onderhoud bestaat dus vooral uit het goed omgaan met een staalborstel. Dit betekent dat je niet gaat gooien met de borstel en dat je hem altijd met de borsteldraden omhoog legt. Als er metaal-, teer- of verfdeeltjes tussen de borsteldraden zitten, haal je deze weg door de borstel in één richting over een blank stuk staal heen te halen.

Kwasten en rollers: een kwast is relatief duur, vandaar dat we er zo lang mogelijk mee willen werken. Na het gebruik van een kwast maak je hem dus goed schoon en droog. De manier waarop je dit doet, hangt af van de soort verf die je gebruikt. Eerst maar de verf op waterbasis. Na gebruik spoel je de kwast uit in lauwwarm water. Dit kan gewoon onder de kraan, aangezien deze verf niet schadelijk is voor het milieu. De kwast droog je met een schone doek. Bij verf op acrylbasis ligt het heel anders. Eerst maak je de kwast schoon in een potje met een klein beetje terpentine. De verfstrengen in de haren haal je eruit door de kwast over het randje van je pot te halen. Dit herhaal je enkele keren. Je pakt nu een ander potje met weer een beetje terpentine. Ook hierin maak je de kwast schoon. Als laatste pak je een droge, schone doek en droog je de kwast.

Als de kwast voor langere tijd weggelegd kan worden, leg je de kwast in de vriezer. Hierdoor zullen de laatste water of terpentine moleculen bevriezen, waardoor de kwast niet verder aangetast wordt.

Verfrollers worden op een soortgelijke manier schoongemaakt. Als de verf op waterbasis is, kun je hem onder de kraan schoonmaken. Bij verf op acrylbasis stop je de kwast in een afsluitbaar potje met een beetje terpentine. Je sluit het potje af en schud er flink mee. Hierna weer de roller droog maken met een schone doek en dan wegleggen in de vriezer.

Reinigen van de kwasten:



1^{ste} potje schoonmaken



daarna nog een keer,



Haren langs de rand van potje
Wrijven gaat langzaam de
terpentine eruit.



Kwast droog maken met een droge
doek.

Verf van de boten krabben:

Dit is altijd een minder leuk klusje maar als je dit op een snelle en effectieve wijze doet dan ben je er zeer snel mee klaar:

Houdt met je rechterhand de krabber vast en druk met de linker hand heel goed op de krabber. Vervolgens trek je met de rechterhand de krabber naar je toe.



Kleine reparaties aan houtwerk.

Het kan voorkomen er een scheur in het hout ontstaat. In zo'n scheur zal vocht het hout indringen. Hierdoor zal het hout gaan rotten. Het is dus zaak om zo snel mogelijk het hout te repareren.

Bij kleine scheurtjes volstaat het om er een laag houtlak op aan te brengen. De houtlak zal een klein beetje uitzetten en daardoor het scheurtje dichten. Om zeker van je zaak te zijn, kun je de lak eerst verdunnen met 15% terpentijn. Hierdoor zal de lak het hout dieper indringen en dus beter beschermen. Grotere scheuren, behandel je eerst met een houtvuller of houtlijm. De naam zegt het al, je vult het gat of de scheur met hout. Je werkt het hout weer af met houtlak. Houtlijm gebruik je om een afgebroken deel van het hout weer terug te zetten. Let er bij gebruik op dat je de instructies goed volgt, aangezien iedere houtlijm weer anders werkt.

Door rot kunnen er aan het oppervlak van het houtwerk wel eens zwarte plekken ontstaan. Tijdens het winterseizoen haal je deze weg, door rustig met een krabber de rotte laag weg te krabben. Het is beter om rustig twee keer te krabben, dan een keer te veel! Schuur de plek daarna grondig glad.

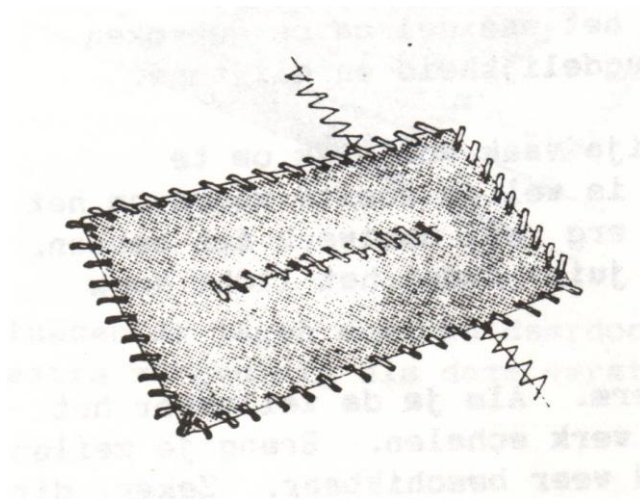
Er zijn vele verschillende vormen van kapot of gescheurd houtwerk. De enige manier om hier handig in te worden is het gewoon doen.

Kleine reparaties aan zeilen en broeken.

Ondanks jullie goede zorg voor het materiaal, zal er altijd wel iets kapot gaan door ouderdom. Dit is niet erg, zolang je er maar snel bij bent. Een stiksel dat kapot is, kan ervoor zorgen dat een heel zeil losschiet. Of erger; een losgeschoten oog kan je hele zeil laten inscheuren. Je ziet dat oplettendheid een goede eigenschap is!

Een losse steek is makkelijk te repareren met zeildraad en naald. Volg de zigzag steken van de zeilmaker en gebruik de originele gaatjes met een passende naald en bijpassend garendikte. Let erop dat je de naalddikte niet te groot of te klein neemt.

Een scheur in een zeil is ook te repareren met de hand, zolang het zeil maar niet te dik is. Om de scheur te dichtten, gebruik je een verstellap. Een verstellap moet op zijn minst 5 cm groter zijn dan de scheur (aan alle kanten). Probeer de draadrichting van de lap hetzelfde te krijgen als het zeil. De verstellap lijm je eerst op het zeil; daarna naai je de lap vast. Dit gebeurt weer met zigzag steken.



Kleine reparaties aan polyester boten.

Bij onze scouting hebben we alleen maar ijzeren vletten. dus met polyester zul je niet veel te maken krijgen. Maar als je thuis een bootje hebt dan zal het snel een polyester boot zijn en dan is het handig om iets van polyester te kunnen repareren.

Polyester heeft als voordeel boven staal, dat wanneer er een scheur of gat ontstaat, dit "makkelijk" is op te lossen. Een scheur of klein gaatje is snel te repareren met 2 componenten plamuur. Dit systeem bestaat uit een A component (de vulstof) en een B component (de harder). Door het mengen in een bepaalde verhouding zal er een chemische verbinding ontstaan die even sterk is als het polyester.

De scheur schuur je eerst goed op; met een dremel kun je in de scheur zelf ook alles opschuren. Na het schuren maak je alles schoon en vetvrij met water en ammoniak. Laat alles eerst goed drogen, voordat je de plamuur aan brengt. De plamuur breng je aan met een plamuurmes. Dit zorgt ervoor dat de plamuur in de hele scheur wordt gedrukt en dat je geen overtollig plamuur rondom je scheur krijgt. Breng niet teveel aan, aangezien de plamuur, als hij uitgedroogd is, zo hard is, dat hij bijna niet weggeschuurd kan worden.

Een groot gat repareer je met een polyesterlap. Je knip een lap uit ter grootte van het gat + 5 cm in alle richtingen. Je schuurt het oppervlak goed en maakt het stof- en vetvrij. Je legt de polyesterlap op het gat en smeert het in met de verharder (deze zit ingesloten bij je reparatieset). De lap is goed ingesmeerd als deze helemaal doorzichtig is geworden door de verharder. Nu hoef je alleen nog maar te wachten tot het droog is. Dit principe herhaal je, afhankelijk van de grootte van het gat, enkele malen. Hierna alles nog een keer fijn schuren en aflakken.

Werken met elektrisch gereedschap.

Het onderhoud aan een vlet zal een stuk sneller gaan, als je werkt met elektrisch gereedschap. Maar er zitten ook meer risico's verbonden aan het werken hiermee. Daarom is er besloten om kaderleden alleen te laten werken met dit soort machines, als zij dit insigne hebben gehaald.

Voor het schuren van houtwerk en de laklaag op je vlet kun je gebruik maken van schuurmachines. Er zijn verschillende soorten schuurmachines voor verschillende soorten werk.

Vlakschuurmachine: De naam zegt het al, deze gebruik je voor grote vlakke oppervlakken. De schuurkop beweegt razendsnel heen en weer, waardoor je zelf geen kracht hoeft te zetten. Het enige dat je hoeft te doen is het heen en weer bewegen van de schuurmachine over het te schuren oppervlak.

Bandschuurmachine: Deze machine werkt als een lopende band. De schuurband loopt over twee roller in het apparaat. De bandschuurmachine gebruik je om houtwerk af te ronden of op kleinere stukken hout.

Schuurschijven: Schuurschijven worden bevestigd op een boormachine. De schijven draaien zeer snel rond en werken dus volgens hetzelfde principe als de vlakschuurmachine. Het verschil is dat de vlakschuurmachine voor grote oppervlakken is, en de schuurschijven vooral voor kleinere oppervlakken.



Er zijn ook opzetstukken voor de boormachine waarmee je de roest van een vlet kan halen. Net als bij een staalborstel, bestaat het opzetstuk uit vele stalen borstelrijen. Deze draaien (door gebruik van de boormachine) zeer snel rond en halen daardoor de roest weg.

Het laatste gereedschap dat we hier behandelen is de Slijptol. De slijptol kan worden gebruikt om hele verflagen van je vlet te halen. Een beitel of krabber is ook te slijpen met een slijptol, hoewel deze dan meestal vast zit aan een werkbank.

De slijptol werkt volgens het principe van "het recht van de sterkste". Een verflaag wordt weggehaald door een slijpschijf. Deze wordt gemaakt van een zeer hard materiaal en zal dus minder harde materialen (o.a. verf en lak) wegslijpen. Let er wel op dat een slijpschijf ook harder is dan staal en dat je dus heel snel ook het casco van je vlet kan beschadigen.

Een belangrijk deel van dit hoofdstuk bestaat uit veiligheid. Er zijn genoeg mensen te vinden binnen de geschiedenis van St Franciscus die ongelukken hebben gehad met elektrisch gereedschap.

Om te beginnen is er de werkkleding. Natuurlijk dragen we een overall. Als er vonken ontstaan, zullen deze niet door je overall heen smelten, omdat een overall gemaakt is van dik katoen. Een veiligheidsbril hoort ook bij de standaard uitrusting. Misschien is hij niet stoer, maar nog altijd een stuk stoerder dan een splinter of braam in je oog, waardoor je blind kunt raken. Als laatste is er de oorbeschermer. Het lijkt misschien alsof het geluid geen kwaad kan, omdat je de machine niet lang aan hebt staan, maar uit onderzoek is gebleken dat gehoorbeschadiging al begint bij blootstelling gedurende enkele seconden.

Niet alleen ben je verantwoordelijk voor jezelf, maar ook voor degene die om je heen staan, als je met elektrisch gereedschap werkt. Je zorgt er daarom natuurlijk voor dat er niemand in de werkruimte staat als je bezig bent. Ook een lege werkplek is het uitgangspunt van veilig werken. Een trap of krat die omvalt door de trillingen kan zeer gevaarlijk zijn.

Als laatste, maar zeker niet het minst belangrijk, is het gereedschap zelf. Zorg ervoor dat je genoeg snoer hebt om vrij te kunnen bewegen om het object waar je aan werkt. Verlengsnoeren met slechte verbindingen zijn natuurlijk uit den boze. Werk je met slijptollen of andere gereedschappen die vast moeten worden gezet, zorg er dan voor dat je er zeker van bent dat alles ook echt goed vast zit. Een staalborstelkop die losschiet, heeft bijna altijd letsel tot gevolg!

Schiemannen.

Het laatste onderdeel van dit insigne bestaat het onderhouden en repareren van het lopend en staand want van je vlet. Het lopend want bestaat uit de vallen en schoten. Het staand want bestaat uit de stagen.

Er zijn veel verschillende soorten touw. Afhankelijk waarvoor je hem wilt gebruiken let je op de verschillende eigenschappen. Eigenschappen zijn:

- drijvend/zinkend
- UV bestendigheid
- Wateropname
- Sterkte (breeklast)
- Slijtvastheid
- Rekvermogen

Ankerlijnen moeten zinkend zijn, vallen mogen geen rek hebben. Etc. Lijnen kunnen bovendien op verschillende wijze gemaakt worden. Geslagen/gevlochten en natuurlijke- of kunstvezels als grondstof hebben.

Kunstvezels	Slijtvastheid	UV - bestendigheid	Gebruik	Eigenschappen
Polytheen	Matig	Slecht	Landvast	Drijft Soepel
Polipropyleen	Matig	Slecht	Landvast Vallen	Drijft
Polyamide	Goed	Goed	Anker Landvast	Zinkt Grote breeklast
Polyester	Goed	Goed	Schoten Vallen	Zinkt

Schavielen is het schuren van de lijn langs bijvoorbeeld een oog. Je kunt dit tegengaan door een lapje of een extra rondtorn.

De vallen: de vallen die wij gebruiken bestaan uit drie strengs geslagen polyetheen touw. Dit soort lijn is makkelijk in gebruik, omdat het snel te repareren is en goed tegen verschillende weersomstandigheden kan. Een val bestaat uit drie delen: het oog, het eind en het staand part. Voor dit insigne moet je alle drie de delen kunnen repareren.

De schoten: de schoten zijn meestal dubbel gevlochten lijnen. Dit betekent dat de kern van de lijn is gevlochten en de mantel eromheen ook is gevlochten. Het repareren van dit soort lijnen is een stuk moeilijker en meestal zal de schoot worden vervangen. Maar de uiteinden, het oog en het eind, kunnen wel zelf worden gemaakt.

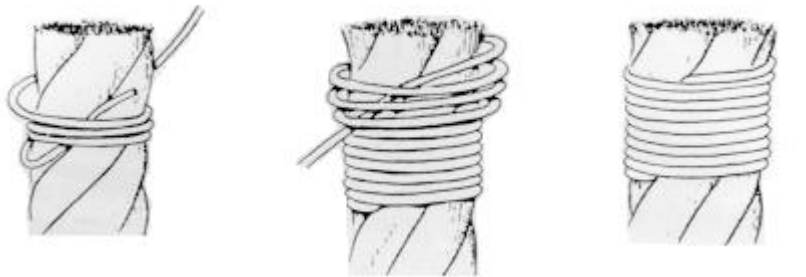
De stagen: er valt weinig te repareren aan stagen. Het onderhoud bestaat vooral uit het schoonhouden van de stagen (geen zand- of zoutdeeltjes) en het voorkomen van uitrafelende uiteinden.

We beginnen met de vallen. Om ervoor te zorgen dat een val niet uitrafelt, leggen we een betakeling op het eind. Voor het insigne werfbaas 2, moet je de gewone en de benaaide takeling weten.

Aan het andere eind van een val zit een oog. Dit oog bestaat uit een oogsplits om een kous gelegd.

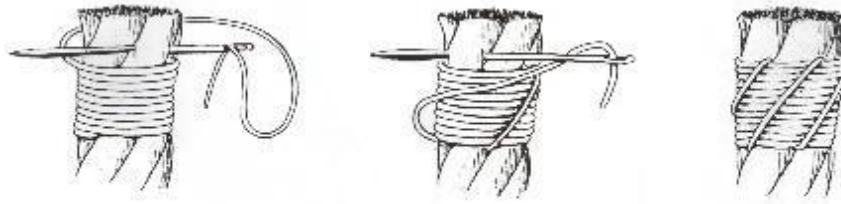
Als een val ergens tussen het oog en eind breekt, kun je de val nog redden door een lange splits te leggen. Dit is een verbindingsknoop, die de lijn niet verdikt.

Gewone takeling



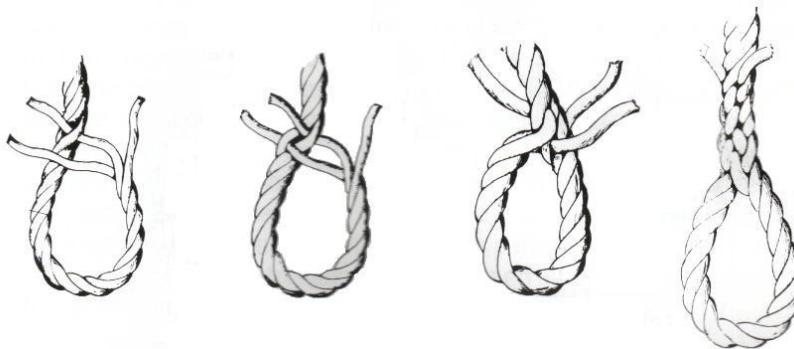
Hoewel de gewone takeling niet het meest secure is, is ze toch stevig genoeg voor de meest voorkomende gevallen. Je legt eerst het eind van het garen langs het te betakelen touw (in de richting van het uiteinde) en wikkel je het garen hier overheen om het vast te leggen en te bedekken. Leg een aantal extra wikkelingen, maar laat de paar laatste wat los, zodat het einde van het garen hier onder terug gestoken kan worden. Trek deze laatste wikkelingen dan stuk voor stuk strak zodat het gareneinde vastgeklemd wordt. Trek met dit gareneinde de laatste wikkeling door en snijd dit uitstekende einde krap tegen de takeling af.

Benaaide takeling



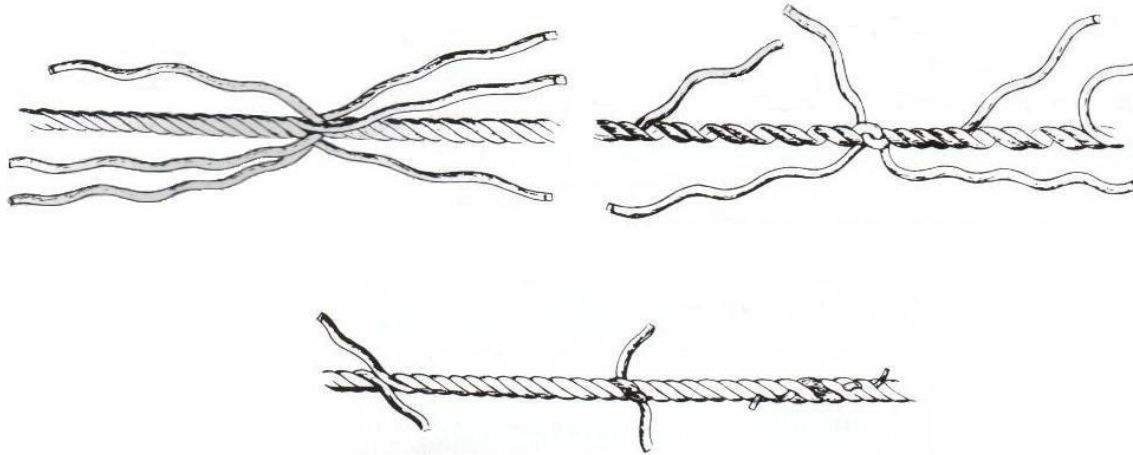
Dit is een van de beste betakelingen die er is. Start, zoals bij de gewone betakeling, en steek (als er genoeg wikkelingen zijn gemaakt) het gareneinde door het oog van de naald. Steek de naald door een streng van het touw en haal het garen langs de tier, terug over de wikkelingen naar de andere kant van de takeling. Steek de naald boven de takeling in de tier in de streng en aan de andere kant weer in de volgende tier eruit. Herhaal dit totdat al de kruisingen gedubbeld zijn. Eindig door het gareneind een paar maal in het touw weg te steken.

Oogsplits in geslagen lijn



Een oogsplits is de beste en sterkste manier om een oog of lus in het uiteinde van een lijn te leggen. Draai de strengen over een centimeter of 12 los en versmelt of betakel hun uiteinden. Bepaal met behulp van een kous de plaats, en steek (tegen de slagrichting) de middelste losse streng onder een streng van het staande part. Dan wordt de in de bocht liggende losse streng, op dezelfde hoogte onder de naastliggende vaste streng gestoken. Vervolgens gaat, aan de achterkant, de derde losse streng onder de overgebleven naastliggende streng door. Alle drie de instekingen moeten op dezelfde hoogte in het staande part liggen. Maak vervolgens nog drie of vier keer met alle strengen een onderdoor steking, tegen de slagrichting in. Snijd nu na iedere onderdoor steking een streng af. Zo zal de lijn geleidelijk dunner worden. Leg een gewone betakeling aan het eind van de splits en bij het oog. Rol de splits onder de voet om haar te doen zetten.

Lange splits

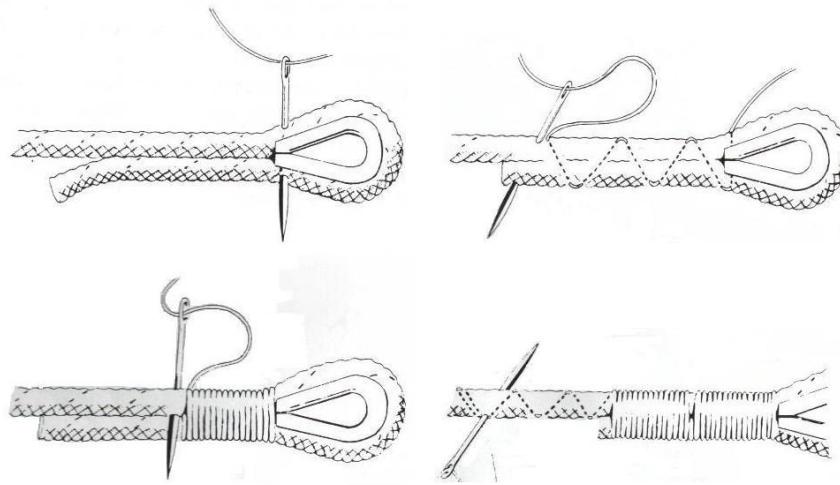


Een lange splits verdikt de lijn amper, maar ze is iets minder sterk dan de korte splits. De twee te versplitsen lijnen worden over ongeveer 10 slagen opengedraaid. Vervolgens wordt, in de vrijgekomen plaats, de tegenovergestelde streng van de andere lijn ingedraaid. Zo lijkt het weer een compleet nieuwe geslagen lijn. Nu wordt in iedere set, die over de lijn verspreid liggen, de twee strengen met een overhandse knoop aan elkaar geknoopt. Dan worden de strenguiteinden met een mes uitgeschraapt en verjongd, om ze vervolgens (overheen en onderdoor) tegen de slagrichting van de lijn weg te steken. En weer maak je een nette splits door deze onder de voet te rollen. Je legt geen betekeling op deze splits, aangezien het de bedoeling is dat de lijn niet verdikt.

De schoten.

De lijn die wij bij St franciscus gebruiken voor de grootschoot en fokkeschoot is dubbel gevlochten. Dit houdt in dat de kern van de lijn gevlochten is en de mantel die er omheen ligt ook. Dit is een goede lijn voor de schoten, aangezien er bijna geen rek in zit. Het nadeel is dat dit soort lijn nagenoeg niet te repareren is. Maar de uiteinden kunnen we natuurlijk wel afwerken.

Rondbindsel in dubbel gevlochten lijn.



Hoewel deze methode niet zo sterk is als een oogsplits, moet het voor gevlochten lijn goed genoeg zijn. Vorm het gewenste oog, met onder de samenkomst circa 7,5 cm kort eind onder de kous. Naai met betakelgaren op en neer door de twee naast elkaar liggende einden naar het uiteinde en weer terug naar de kous. Snijd hier het garen af en klop de twee uiteinden stevig tegen elkaar. Bindsel nu vanaf het oog en klop iedere paar wikkelingen stevig aan. Halfweg steek je met de naald het betakelgaren door de twee lijneinden, om de betakeling vast te leggen. Maak de betakeling tot het einde af en leg het gareneinde met een paar doorstekingen door het staande part vast.

Het uiteinde van een dubbel gevlochten lijn betakel je met een gewone betakeling. Let erop dat je alle wikkelingen stevig aan trekt, aangezien de kern ook strak betakeld moet zijn.

Dagelijks onderhoud van het schip

Kennis over: de controle op het vastzitten van bevestigingsmaterialen aan boord (ook boven in de mast), het bijwerken van kleine beschadigingen, het schoonhouden van het schip.

Natuurlijk is het erg belangrijk dat je zuinig bent op je bootmateriaal. Als je de materialen goed onderhoudt, dan gaan ze veel langer mee!

- Ruim de zeilen en de schoten droog en schoon op, anders slijten ze veel harder of gaan ze schimmelen.
- Controleer alle zeilen, vallen, schoten, landvasten en andere lijnen op slijtage en scheuren. Doe er wat aan voordat het echt kapot is. Vermijd veelvuldig contact met zand en aarde. Gooi ze dus niet zomaar op de grond. Zand schuurt alles kapot.
- Houdt de boot zelf ook schoon en droog (regelmatig hozen), om slijtage te voorkomen.
- Werk beschadigingen regelmatig bij door te schuren, lakken en verven.
- Zorg dat alle harpjes goed vast zitten (ook bovenin de mast).

Dagelijks onderhoud van de buitenboordmotor

De motor: brandstof zo nodig bijvullen, smering van de motor en schroefas

controleren. Vreemde geluiden herkennen en doorgeven.