

Een boegschroef in de Chantal, een Albin 25

Een verhaal van Kees Hameling. Ons eerste bootje was een 22 voet polyester Almar, voorzien van een 160 pk 6 cilinder OMC benzine slurper. Het bootje had een hekdrive, dus stuurde zowel voor als achteruit, als een scheermes.

Buitenom dat het bootje onvoorstelbare hoeveelheid benzine slurpte, had het ook nog andere nadelen, het was een planerend bootje en voor anker vissend op de Westerschelde, met windkracht 2 of meer gedroeg het zich meer als een trommel in een wasmachine, dan als een boot. Het dreigde bij wijze van spreken al om te slaan als iemand op een waterfiets voorbij kwam, het bootje dus maar snel verkocht en op zoek gegaan naar een water verplaatsende of semi planerende boot, die veel betere anker eigenschappen zouden hebben. (hierover later)

Na in wat havens te hebben rond geneusd, een veel te duur Albintje gekocht, met veel andermans (en toen mijn) ellende. (lees vooral: Aankoop boot van Albert) In de haven konden we het plaatsje van de Almar houden. Om dit plaatsje te bereiken moet je tussen 2 rijen boten zo'n 30 meter achteruit varen omdat er op het eind geen plaats is om te keren. Met de Almar met hekdrive was dit geen enkel probleem. Met de Albin was dit iets anders, met zijn linkse schroef wilde het bootje tijdens achteruitvaren als een gek naar stuurboord en de noordwesten wind 4, drukte de neus ook naar stuurboord, daarbij kwam nog dat een klapje bij, van de versleten 25 pk Volvo zo'n minuut later kwam dan nodig.

Daar sukkel je dan, op een haar langs steen dure jachten, waarvan geen van de eigenaren een poot uitsteekt om te helpen. Commentaar geven doen ze wel, (overigens verlaten deze zelden de haven, de havenmeester brengt in het voorjaar hun schip van de winterstalling naar de haven, omdat ze zelf geen tijd hebben (?) en brengt het schip weer braaf naar de winterstalling, omdat ze het zo druk hebben (?))

Het zomer seizoen toch maar uitgesukkeld en nooit meer alleen, maar met z'n tweetjes als het waaide, zodat iemand op het voordek de zaak wat onder controle kon houden. Tegen het eind van het seizoen Albintje naar huis gebracht, ik had een heel seizoen lopen meten en buitenom een nieuwe motor, een boegschroef besteld die de persoon op het voordek moest gaan vervangen, zodat ik ook eens alleen weg kon met een zuchtje wind.

Een boegschroef voor een polyester scheepje is niet meer dan een stuk glasvezel pijp, een 12 volt elektromotor met haakse overbrenging, voorzien van een plastic schroefje en een kastje met 2 stuks 12 volt relais met bediening. De bijgeleverde (Italiaanse) beschrijving van de bestelde boegschroef was, (bij de onze toch) verre van compleet., wierp meer vragen op dan dat het beantwoorde, en liet veel zaken onbesproken. Het vertelde: Boor ergens 2 gaten in de romp vooraan onder de water lijn indien een boegschroef gewenst is, en achterin de boot als een hekschroef gewenst is., las of schroef er de geleverde pijp in, sluit de stroom aan, pas op, elektrische zekeringen zijn niet bijgeleverd..

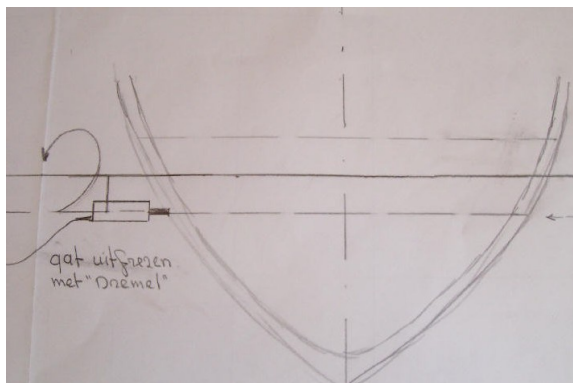
Vlak achter de drinkwatertank van de Albin is precies genoeg plaats voor een boegschroef, met een diameter van 160 mm. De rechte slangpilaren van de tank moeten echter vervangen worden door haakse.

Eerst heb ik de hoek gemeten van de romp op de plaats waar de boegschroef moet komen, dit is ongeveer, daar waar de romp ook nog bol is. Vervolgens het einde van de glasvezelpijp onder deze hoek afgezaagd. De pijp met het schuin gezaagde vlak op een stuk karton gezet, uitslag afgetekend, uitgeknipt en van zuiver center/ middelpunt voorzien. Deze uitslag aan de binnenzijde tegen de romp geplaatst waar de boegschroef moet komen, je wilt de boegschroef zo laag mogelijk, maar je moet

nog wel met je handen tussen de bodem en onder uiteind zijde van de pijp kunnen, om deze later van enige lagen glasvezelmat te kunnen voorzien. Als met de uitslag de plaats is bepaald, het middelpunt aftekenen en naar van binnen naar buiten een ca. 5 mm. gaatje boren.

Nu vanaf de buitenzijde de plaats van het gaatje opmeten vanaf zoveel mogelijk punten en naar bak of stuurboord zijde overzetten. Ook daar een gaatje boren, nu beide gaatjes opboren met een 12 mm boor, Let wel op, deze waterpas boren, dus niet haaks op het schuine vlak. Door de 12 mm gaten wordt een as gestoken diameter 12 mm en voorzien van een passer, waarvan de punt exact de buitendiameter van de glasvezelpijp omschrijft.

Zo teken je de uit te zagen (beter frezen) gaten af op beide buiten zijden van de boeg. Als je de afgetekende gaten uitzaagt met een decoupeerzaag wel opletten dat je net als het boren van de gaten, waterpas zaagt, dus niet haaks op het schuine vlak. Beter is de gaten uit te frezen met een "Dremel" o.i.d. De Dremel wordt gemonteerd i.p.v. de passer en zuiver in lijn met de 12 mm ronde as.

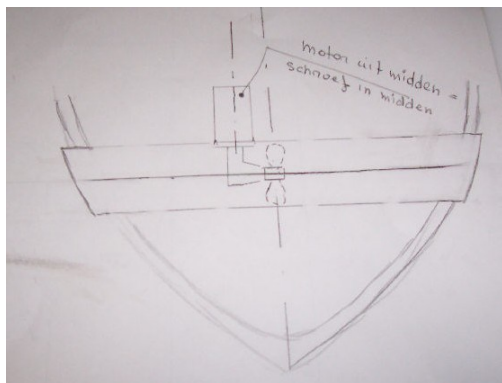


figuur 1.

Let op dat je niet het hele vlak uitfreest, laat een paar stukjes vast zitten en doe dan de andere kant, doe je dit niet, valt één zijde er uit en heb je geen middelpunt meer om de andere zijde te doen. Als de gaten gezaagd/ gefreesd zijn, de glasvezelbuis door de gaten steken en langs beide zijden aan de buitenkant aftekenen met een viltstift o.i.d.

Daarna binnen in de boot de exacte bovenkant van de buis markeren met een viltstiftlijntje. Buis verwijderen en aan beide zijden langs de aan de buitenkant afgetekende lijn ca. 5 mm te lang afzagen. Daarna kunnen ook de (5) gaten worden geboord in de bovenkant van de pijp (daarom dat lijntje aan de bovenkant markeren) om later de elektromotor te bevestigen.

Pas op: De schroef moet in het midden komen, boor je de gaten precies in het midden van de lengte van de pijp, zal de schroef uit het midden komen.



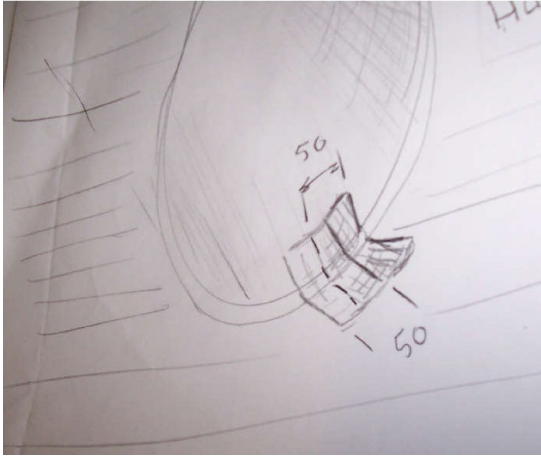
figuur 2

Verwijder met een grove schuurschijf alle verf en gelcoat ca. 15 cm rond het gezaagde gat, aan beide binnen en buitenzijden, tot je op de glasvezel zit. Niet bang zijn, de boot is daar ruim 12 mm dik, liever een vezeltje mee, dan gelcoat laten zitten. Slijp of schuur ook van de eerste 15 cm aan beide zijden ven binnen en buitenkant van de glasvezelbuis af tot op de vezel. (daarom is het belangrijk de gaten in de boeg zo klein en nauwkeurig mogelijk te zagen, de buis wordt toch al iets kleiner in diameter.

Hierna kan de buis definitief op z'n plaats worden gebracht. Slijp met een schuurschijf de achterzijde van de pijp gelijk met de boeg, laat de voorzijde echter ca. 8 mm te lang, de boeg loopt naar voor toe, zou je alles gelijk slijpen krijg je een schep.

Lamineer nu de buitenzijden. Knip zo'n 40 lapjes geweven glasvezel van 5 x 5 cm. 40 lapjes van 11 x 5 cm, enz. tot 7 x 40 lapjes. (Gebruik geweven glasvezel en niet de geperste rommel die je bij een reparatie setje krijgt en koop ook de hars en verharder liever bij een groter polyester verwerkend bedrijf. Je koopt dan 10 liter hars, voor de prijs van 1 liter bij de lokale boot handelaar, die misschien al 5 jaar in zijn etalage staat).

Meng de hars met de verharder, maar gebruik liever iets minder, dan iets meer harder, en maak niet teveel gelijk aan. Erg belangrijk, zet je mobieltje uit, er is vanaf nu, niks erger dan een lange uitleg te moeten geven, aan wie dan ook, terwijl je polyester hars staat te verharden. Smeer de eerste cm. van de binnenkant van de buis en eerste cm. van de huid in met hars, en "plak" het eerste stuk glasmat. Overlap het volgende stukje glasmat met de helft.

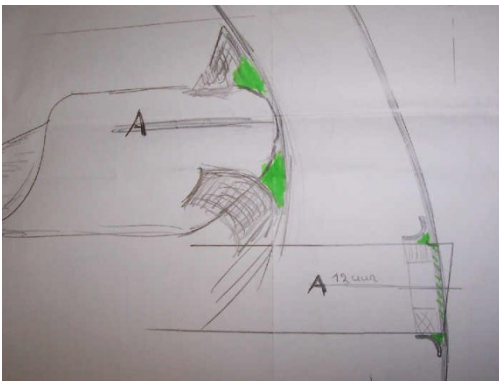
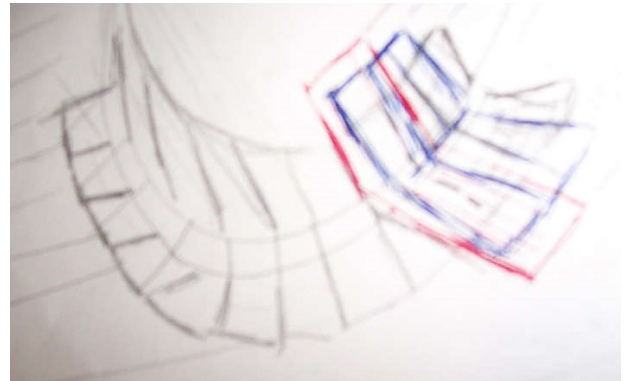


figuur 4.

Rol elk "flapje" goed uit met een voor polyester hars geschikt klein verf roller, zodat absoluut geen luchtbelletjes opgesloten worden tussen de lagen. Één maal rond, begindirect aan de andere kant, daar gereed, wederom aan de andere kant, Maar dan met stukjes glasmat die 8 x 5 cm zijn, probeer "nat op nat" te blijven werken tot 7 lagen aangebracht zijn, die elke laag 3 cm lang zijn. Ga nu naar huis, laat het zaakje rustig uitharden.

figuur 5

Een dag later: Knip dezelfde flapjes glasmat als hierboven beschreven, maak wederom een beetje hars aan en begin aan beide binnenzijden op (klok) 1 uur de "flapjes" aan te brengen. Stop op 11 uur en begin opnieuw op 1 uur met het aanbrengen van glasvezel flapjes. Laat 12 uur open. Druk de glasvezel niet in de hoek. (met "Klok" bedoeld Kees met de richting van de wijzers van de klok mee werken)



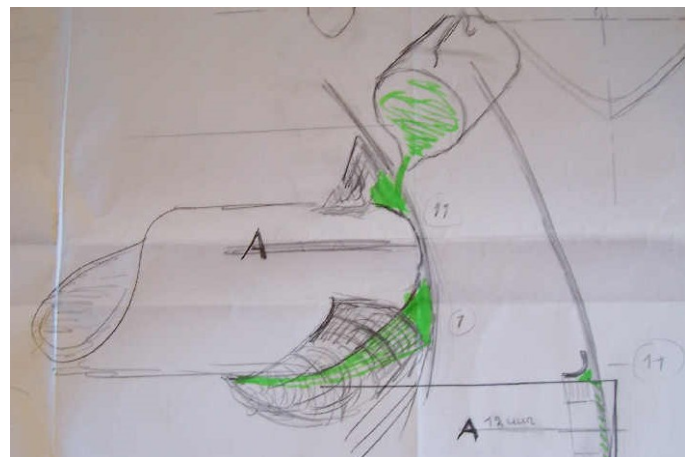
figuur 6.

Als aan beide zijden 2 lagen overlapt zijn aangebracht, enige uren laten uitharden. Giet ruimte tussen 11 en 1 heel rustig vol polyesterhars de luchtbelletjes moeten tijd krijgen naar boven te komen.

figuur 7.

Dit is niet zozeer voor de sterkte, maar meer om zeker te weten dat de eventuele speling tussen gat in huid en buitenkant buis, geheel opgevuld is met hars, en dus geen lucht ingesloten wordt. (die veel later problemen kan geven. Sluit nu de bovenkant met een paar lapjes glasmat en ga rond tot ook aan beide binnenzijden 7 lagen zijn aangebracht.

De beide buitenzijden voorzien van polyester plamuur, en spiegel glad schuren. De binnenzijde hoef je niet van plamuur te voorzien. Nu kun je alles voorzien van 3 lagen afsluitende primer en



een paar lak lagen. Om de elektromotor te monteren, moet je even met z'n tweeën zijn, één moet de haakse overbrenging met schroef in de pijp stoppen en daar houden, terwijl de ander langs binnen de motor monteert.

Voedingskabels trekken 50 mm² !!! vanaf de accu over een zekering van 250 Amp. en hoofdschakelaar, naar de boegschroef motor. Voor de bediening schakelaar links - rechts, zoek je een plaatsje op het dashboard binnen handbereik. Rest nog draairichting controleren en varen.

De boegschroef was niet goedkoop en er komen nogal wat extra kosten bij. Maar als ik van één aankoop geen spijt heb, dan is het wel van deze. We staan er nog steeds van versteld, dat maar 6 kg. druk in de neus je complete controle geeft over het scheepje.

Of je nu 5 of 500 meter achteruit moet varen, het is geen enkel probleem en zowel vóór als achteruit kun je haaks de bocht mee om. Verder kun je er gekke fratsen mee uithalen, zoals overdwars varen, ter plaatse 180 graden keren, file parkeren etc. en dit allemaal met windkracht 5 op je dooie eentje

Het resultaat.



Kees.