



Jaarverslag onderhoudscommissie 2024

In het voorjaar van 2024 hebben we met vereende krachten er weer flink wat vrijwilligersuren ingestoken. Na nog een klein beetje hulp van Ivor & Jan van Klink lag de Aak er in het begin van het seizoen weer piekfijn bij.

Exploitatie perikelen

Ik wil graag het afgelopen vaarseizoen doornemen en in het bijzonder de technische incidenten. Blijkbaar blijft het moeilijk om de incidentele defecten te verminderen. De oude rotten onder ons zullen hier niet meer van opkijken. Ik sta er echter telkens weer versteld van, hoe met regelmaat defecten optreden. Zo ook tijdens evenementen als Kampen en Elburg.

De organisatoren van dergelijke evenementen zijn mankementen aan deze historische schepen wel gewend, maar uit ervaring weet ik inmiddels dat je je als bemanning op z'n moment flink bezopen voelt als dit je overkomt.

Afgelopen jaar moesten we in Kampen, voor de daadwerkelijke wedstrijd begon, ons terugtrekken omdat de beide accu's aan het eind van hun latijn waren.

In Elburg hebben we het grootste deel van het programma af kunnen maken en terug kunnen varen naar Den Oever. Dit nadat er door de bemanning een nood reparatie aan de bevestigingsflens van de flexibele-koppeling uitgevoerd was. Petje af !!

Daar tussendoor heeft de brandstof voorziening ons, tijdens het afgelopen seizoen, diverse malen parten gespeeld.

Overige aandachtspunten en wat er tijdens de onderhoudsvergadering van afgelopen oktober ter tafel kwam.

- De naden tussen De accoya dekdelen van de plecht laten na langdurige droogte het daarna vallende regenwater overvloedig doorlekken naar het vooronder. Het rubber dat op dat moment de afdichting zou moeten verzorgen lijkt op een aantal plaatsen een korrelige structuur te krijgen. Mogelijk dat de oppervlakte behandeling en de naden die afgevuld zijn met Sikahyflex 250 op elkaar inwerken.

We hebben hier nog geen oplossing voor en zullen tot "nader order" het dek niet meer behandelen, dus kaal laten (worden).

- We hebben een aantal jaren geleden gekozen voor een andere oppervlakte behandeling van de "blanke" houten delen van de aak. De behandeling met Biopin vraagt veel aandacht en presteert niet overdadig goed, veel donkere plekken en krakelee (craquelé).
- De boven water boegnaden wateren te veel in. Dit zal op de helling gebreeuwd en gekit moeten worden.
- Er is besloten om sluitingen e.d. niet te laten certificeren daar het hier geen hijsmiddelen betreft.
- Het ankertouw zal vernieuwd moeten worden.
- De stelling planken aan sb-zijde zullen vernieuwd en verstevigd moeten worden.
- Terugslagklep en slangen van de koelwater-aanzuig zal vernieuwd moeten worden.
- Zeilkleed/ Huik-grootzeil repareren.
- Voor de voorjaarsonderhoud beurt, zullen we de historische helling van Willemsoord bespreken.



Er zijn de afgelopen jaren gelukkig ook zaken geweest die goed uitpakken! zoals;

- * de goede zeil prestaties van de aak nadat we een nieuw grootzeil en fok aangeschaft hebben. Een regelrechte verademing in vergelijking met de oude zeilen.
- * De nieuwe schroefas en gerenoveerde schroef voldoen goed.
- * Als de “randapparatuur” van de motor zoals brandstof toevoer, koeling, elektriciteit e.d. geen roet in het eten gooien, zijn de prestaties van de motor goed te noemen.
- * De overgang naar Hempex touw is een goede beslissing geweest. De kwaliteit is constant, de conditie makkelijker te beoordelen en heeft een geringe krimp waardoor stukken gebruiksvriendelijker.
- * De nieuwe giek voldoet naar behoren en geeft velen van ons een gerust gevoel.

Subsidie, belangrijke factor in het onderhoudsbudget.

Voor het toekennen van de subsidie varend erfgoed is een Meer Jaren Onderhoud Plan (MJOP) benodigd. Om een MJOP op te stellen van onze Aak is er een basisaanname bepaald van de huidige staat/conditie van de onderdelen die onderhoud behoeven. (Dan kom je er achter dat nagenoeg de gehele Aak hierin meegenomen moeten worden.)

Wij willen dit MJOP ook gebruiken om het groot onderhoud van de aak enigszins inzichtelijker te maken en dit zo mogelijk te gebruiken om het onderhoud aan te sturen. Om gestructureerd te kunnen “kijken” in de toekomst hebben we gebruik gemaakt van ervaring uit het verleden. Egbert, Hennie en Klaas hebben gediend als klankbord. Als men dit MJOP wil inzien verwijst ik u naar de website maar ben u er van bewust dat het een levend document is en er altijd iets zal voorvallen wat nu net niet als eerste aandachtspunt in dit MJOP genoemd staat.

Puntje(s) veiligheid.

Het is raadzaam om de rondhouten zoals giek, mast en kluiverboom te documenteren voor wat betreft uitgevoerde inspecties en reparaties/vervanging. Wij weten allemaal dat we heel serieus met deze scheepsonderdelen omgaan en dat dit onze hoogste prioriteit heeft. De reparaties en de daarbij behorende inspecties die de laatste 5/6 jaar door de werf aan de mast zijn uitgevoerd liggen bij ons vers in het geheugen. Ook de kluiverboom heeft aan de punt een reparatie ondergaan en de giek is in z'n geheel vervangen (dus rondhout en beslag).

Als we dit willen documenteren is het een optie om , van het **Platform veiligheid chartervaart**, de **“Branche norm voor inspectie en onderhoud van Rondhouten”** als leidraad nemen. Hierin is aangegeven hoe te beoordelen, te repareren/vervangen en te documenteren.

====//====