

Winterklaar maken

Winterklaar maken dient om lang stilliggen en vorst geen schade te laten berokkenen aan je schip. Over wel of niet in het water overwinteren zijn de meningen verdeeld. In principe kan elk schip een aantal jaren tot de volgende onderhoudsbeurt in het water blijven. Aan vaarwater dat 's winters bij ijsgang zo lang mogelijk wordt opgehouden, is het wellicht verstandiger op wal te overwinteren. Dikke ijsschotsen kunnen zelfs bij stalen schepen schade veroorzaken.

Accu's: Gescheiden volladen en het liefst tijdens de winterstop wat ontladen/bijladen. Als ze niet te zwaar zijn kan je ze ook mee naar huis nemen en daar af en toe wat ontladen/bijladen. Aan boord kan je dit proces automatiseren door gebruik te maken van een zonnepaneel en een ventilator tegen condensvorming en daarmee twee vliegen in één klap slaan. Een volgeladen accu kan temperaturen van zo'n -45°C doorstaan. Een bijna lege accu kan al stuk gaan bij -10°C. Het enige voordeel van lage temperaturen is dat de zelfontlading in een lager tempo gaat dan 's zomers.

Buitenboordkranen: Draai de kraan dicht. Vul de standpijp met koelvloeistof en draai bij kogelkranen, dat zijn de kranen met een hendel, daarna de kraan open en direct weer dicht. Op die manier komt er ook koelvloeistof in de kamer van de afsluitkogel.

Onderwatertoilet: Giet wat koelvloeistof in de pot en pomp het in de stand "close" weg. Sluit tijdens wegpompen de afvoerkraan. Maak met gesloten buitenboordkraan de aanzuigslang los, buig 'm naar beneden en giet er zoveel mogelijk water uit. Daarna voorzichtig vullen met koelvloeistof. Blaas op de slang terwijl gelijktijdig de kraan een klein stukje geopend wordt. Zodra je borrelen hoort kraan dicht. Sluit de aanzuigslang weer aan. Bij kogelkranen zit er nu koelvloeistof in de kamer.

Bovenwatertoilet: Zet de afvoerklep open en hang in de pot een stukje (tuin)slang dat aan de bovenzijde open en aan de onderzijde afgesloten is met een kurk. Het kan ook met de open zijde in het water, maar dan moet de slang zeker 20cm onder het vlak uitsteken.

Loospijpen: Als de loospijp met een afsluiter is uitgerust moet deze open blijven staan. De vorstbeveiliging gaat op bovenstaande wijze met een tuinslang, die dan wel door de afsluiter heen geschoven moet worden..

Vaste drinkwatertank: Leeg maken.

Flexibele watertank: Hoeft niet leeg, maar i.v.m. waterbederf toch aan te bevelen.

Drinkwaterleidingen: Zoveel mogelijk leeg blazen en kranen openen. Leegblazen kan met behulp van een fietspomp en een binnenband. Knip de band naast het ventiel door en plak het korte uiteinde dicht. Schuif het lange eind een stukje over de leiding en bindt dit goed vast. Draai nu de band bij de leiding een aantal slagen om zodat er geen lucht door kan en pomp de band op tot ballondikte. Laat de slagen los en de leiding wordt keurig leeggeblazen. Zonodig herhalen.

Brandstoftank: Volledig vol tanken anders kan condens ontstaan. Als je

tijdens de winterstop niet vaart is e.v.t. vlokvorming van dieselolie onbelangrijk, zodra de temperatuur omhoog gaat verdwijnt het euvel. Als je in de winter wel af en toe vaart, zorg dan dat de gebunkerde dieselolie van na oktober is. De z.g.n. winterkwaliteit. Deze geeft tot -16° C geen vlokvorming.

Motor: Olie verversen en e.v.t filters vervangen. Nieuwe olie zorgt voor goede conservering tijdens een lange periode van stilstand. Oude olie kan het best bij warme motor worden afgetapt. Laat de motor na draaien een tijdje met rust om bezinksel gelegenheid te geven naar beneden te zakken. Verwijder daarna de aftapbout onderin de carterpan. Als het door ruimtegebrek niet mogelijk is daar een bak onder te plaatsen, gebruik dan een carterpompje via de peilstokopening, of laat door een motorenbedrijf een permanent carterpompje installeren. Nadeel van deze methode is dat het residu (slijpsel en andere ongerechtigheden) niet mee komt en in het carter achterblijft.

Brandstofsysteem:

Sommige schippers gaan zo ver, dat ze ook het brandstofsysteem beveiligen met een speciale conserveringsolie. Het brandstoffilter wordt verwijderd en men laat de motor even lopen met de conserveringsolie als brandstof, tot deze flink begint te roken. Ikzelf heb dit nooit gedaan.

Gesloten koelsysteem: Koelvloeistof verversen (uiterlijk om de 3 jaar).

Open koelsysteem: Motor op temperatuur laten komen want de thermostaat moet open staan, anders wordt het koelwater omgeleid. Daarna stationair laten draaien. Deksel van wierpot halen. Inlaatkraan dichtdraaien. Koelvloeistof in wierpot gieten tot het uit de uitlaat of loospijp komt. Motor stop zetten. Nog iets koelvloeistof bijgieten. Kraan open en daarna direct weer dichtdraaien. Klaar!... Het handigste is om dit klusje met een helper te doen.

Interkoeling systeem: In het motorcircuit koelvloeistof verversen (uiterlijk om de 3 jaar). Het buitencircuit dat langs de wisselaar loopt behandelen als beschreven bij open koelsysteem. De motor hoeft echter niet op temperatuur te komen.

Buitenkant schip: Vlaggen, fenders, touwwerk en demontabel houtwerk verwijderen. Bij vastzittende bouten en moeren is dieselolie een prima alternatief voor kruipolie. Sluit ontstane gaten af met korte passende boutjes met kunststof sluitringen en een lik vaseline.

Mondvoorraad: Minimaal niet-alcoholische dranken en bederfelijke waar mee naar huis nemen.

Verf, kit e.d.: Mee naar huis nemen.

Lijnen en schoten van kunststof kan je gehuld in een kussensloop handwarm wassen in de wasmachine. Ze zijn dan weer in tiptop conditie voor het volgend seizoen.

OVERWINTEREN IN HET WATER

In het water laten hoeft beslist geen probleem te zijn mits maar aan een aantal voorwaarden wordt voldaan. Het kan natuurlijk behoorlijk in de

kosten schelen, want een plaats op de wal, zeker als dat in een loods is, is aanzienlijk duurder dan een plek in het water. En we hebben geen kosten voor het uit het water halen en aan het einde van de winter daar weer in terug zetten.

Bovendien kan geen schade ontstaan door verkeerd stutten, omvallen of omwaaien of zelfs totaal verlies vanwege een brand in de loods waarin we dachten een veilige plaats gevonden te hebben. En dat is de laatste jaren al een paar maal voorgekomen.

Langer vaarseizoen

Ook heeft overwinteren in het water het voordeel, dat we het vaarseizoen zo lang of zo kort kunnen maken als we zelf willen. We kunnen zelfs als we dat willen voorzien van de juiste kleding en eventueel een scheepskacheltje de gehele winter doorvaren.

Voorwaarden

Voorwaarde voor overwinteren in het water is echter wel, dat de boot op een plek ligt waar het water stilstaat, dat wil zeggen waar geen verval of stroming is en ook geen beroepsvaart en waar zich geen kruierend ijs kan vormen.

Anders bestaat namelijk kans op ijsschade. Kapotvriezen van schepen in stilstaand water is -uiteraard met de nodige voorzorg- niet mogelijk.

Stevig gebouwde stalen en polyester schepen kunnen we sowieso in het water laten, alhoewel het risico van schade aan het verfsysteem nooit helemaal uitgesloten kan worden.

Lichtgebouwde houten boten kunnen we het beste tijdens een vorstperiode op de wal zetten en datzelfde geldt voor zwaar gebouwde houten boten, zoals botters, schouwen en dergelijke met dien verstande dat schepen in die laatste categorie als de vorst voorbij is zo snel mogelijk weer te water moeten. Blijven deze te lang op de kant liggen dan drogen ze uit.

Voorzorgsmaatregelen

Indien de boot in het water blijft, moeten we aan afsluiters of kranen, aan de motor, aan eventuele lieren, pompen en het toilet extra aandacht besteden. Afsluiters van zelflozende kuipen die open moeten blijven, kunnen we beschermen door er een slang met aan beide uiteinden een kurk doorheen te steken. Vormt zich ijs in de afsluiter dan wordt de slang samengedrukt en niet de afsluiter uit elkaar gedrukt.

Afsluiters onder water van de kombuisafvoer, aanvoer koelwater motor, toilet enzovoorts draaien we dicht, we halen de slangen eraf en maken de afsluiters droog. Daarna zetten we de slangen er weer op. Kunnen we er niet bij dan laten we wat antivries in de slang lopen, waarbij we even de afsluiter opendraaien, zodat we er zeker van zijn dat ook de ruimte in de afsluiter zelf met vloeistof wordt gevuld.

Het pomptoilet kan eveneens stukvriezen. We moeten het daarom aftappen en de slangen watervrij maken. In plaats daarvan kunnen we ook het pompgedeelte met antivries vullen. Dit doen we door de aanzuigslang in een blik koelvloeistof te hangen en net zolang door te pompen tot de vloeistof door de afvoerslang naar buiten komt. De afsluiter van de afvoer dichtdraaien en eventueel de slang los nemen en de afsluiter watervrij maken. Vergeet de eventueel aanwezige vaatwasser en afwasmachine niet.

Uiteraard dekken we de boot, net als op de wal, zodanig af, dat wind en weer er niet bij kunnen, maar in de boot wel een goede ventilatie gegarandeerd is. Dat betekent luiken in de ventilatiestand, ventilatierooster open en in de boot vloerdelen, en kooiplanken omhoog en kastdeurtjes open. De losse inventaris is uiteraard van boord gehaald en de boot schoon gemaakt.

Check

Ga in de winter wel regelmatig een kijkje bij de boot nemen om te controleren of hij nog goed vast ligt, de landvasten niet zijn doorgeschaviend en het dekkleed nog op z'n plaats zit.

Orde en netheid = VEILIGHEID

Houdt de omgeving rond uw boot /kar netjes en ruim uw eigen rommel op aub, de werfploeg is al druk genoeg met andere taken en de kosten blijven dan binnen de perken.

Indien u in de loodsen werkt laat dan de machines en de loods achter zoals u ze gevonden hebt opgeruimd dus.

Ziet u een clublid bezig op een onveilige manier denk dan even of met uw hulp de uit te voeren taak veiliger kan of wijs er op een behulpzame manier op hoe het veiliger/makkelijker kan.

**Succes en veel plezier tijdens uw winterberging
,daarvoor ... bent u lid van een club !**