

model

# JUNIORVLET



Uitgave: Scouting Nederland  
Landelijke Admiraliteit 1985  
Ontwerp en realisatie: Henk Bos

**scouting**

033-960911 / telex 79071 / girorekening 2849400  
Landelijk Bureau Scouting Nederland / Larikslaan 5 / Princenhof / 3833 AM Leusden /  
Correspondentieadres Postbus 210 / 3830 AE Leusden



## Inleiding

Graag laten wij u kennis maken met de nieuwste varende spruit van onze vereniging. Hij is ontworpen als aanvulling op de bestaande schepen zoals de Lelievlet en de Lelieschouw. Even stevig en even degelijk van uitvoering, maar met een paar extra eigenschappen die eigenlijk niet onvermeld mogen blijven. De belangrijkste hiervan zijn de ongekend gemakkelijke manoeuvreerbaarheid en de geringe krachtsinspanning, die nodig is om met dit scheepje te varen. Door zijn lage gewicht en zijn betrekkelijk kleine afmetingen is hij uitstekend trailerbaar en gemakkelijk op te bergen voor de winter.

In de zomer van 1984 hebben we met onze familie het scheepje uitgebreid kunnen testen en uitproberen tijdens onze jaarlijkse zwerftocht door Nederland. Alle mogelijke situaties hebben we er mee aan de hand gehaald. Zoals met windkracht 6 varend met 4 volwassen mensen aan boord op de Wadden voor Harlingen, maar ook het peddelen met een stel pagaaien (gemaakt van een stel gebroken riemen) door het wondermooie natuurgebied van de Wiede's bij Giethoorn. Kortom: wij zijn enthousiast en hopelijk bent u dat binnenkort ook.

Om u nader kennis te laten maken met dit scheepje heb ik voor u deze schaalmodel-tekeningen en een handleiding gerealiseerd aan de hand van mijn ontwerpgegevens. De schaal is niet 1 op 10 geworden, daar dan de uitgave een beetje te duur zou worden. De uitslagen moesten passen op een A3-vel papier. Daarom is het oorspronkelijke materiaal met de factor 0.9 verkleind. Het model wordt dan 36 cm lang, wat nog groot genoeg is om alle onderdelen aan te brengen.

Rest mij u tijdens het bouwen veel plezier te wensen, en mocht u vragen of problemen hebben tijdens de bouw neem dan gerust contact op. Mocht u een exemplaar op ware grootte willen bouwen dan kan dat ook. Er is een set mallen beschikbaar op ware grootte. Neem voor nadere inlichtingen hierover contact op met de functionaris Waterwerk op het Landelijk bureau Scouting Nederland.

### HET KNIPPEN VAN BLIK.

Blik is leuk materiaal om een scheepsmodel van te bouwen. Elke keer als ik een nieuw ontwerp heb uitgedacht, maak ik van blik een model. Het werkt handig en geeft vrij snel een bruikbaar resultaat, terwijl je zelf kunt bepalen hoe ver je wilt gaan met de invulling van de details.

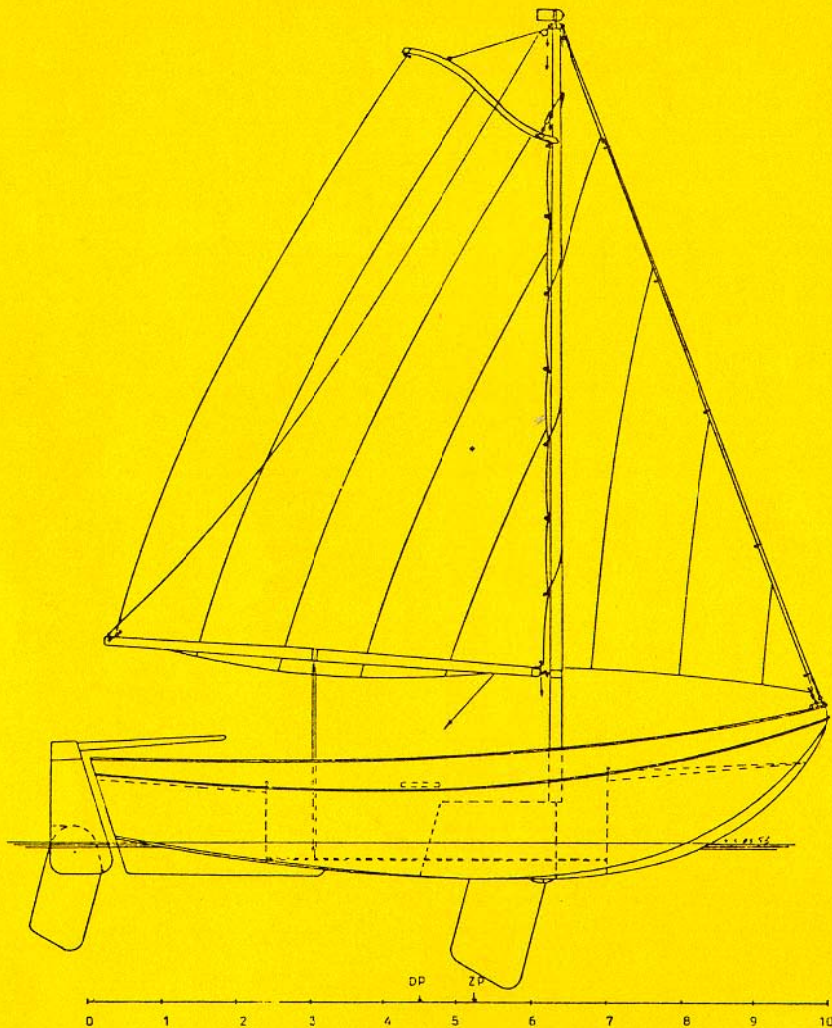
Toch zijn er een paar dingen waar op gelet moet worden, wil het eindresultaat er leuk uitzien.

-Blik is dun en als het geknipt is, vlijmscherp. Pas dus op met het beetpakken.

-Maak er een gewoonte van om de afvalstukjes weg te gooien en de scherpe punten ervan om te buigen.

-Blik is goed te knippen met een gewone (oude) huishoudschaar. Beter is misschien een speciale blikschaar met voor de kleine details een latoenschaartje of een pakkingschaartje.

-De vorm van de huddelen worden door de tekening op het blik te plakken, overgebracht op het blik. Voor het goed lijmen



### 4m VLET.

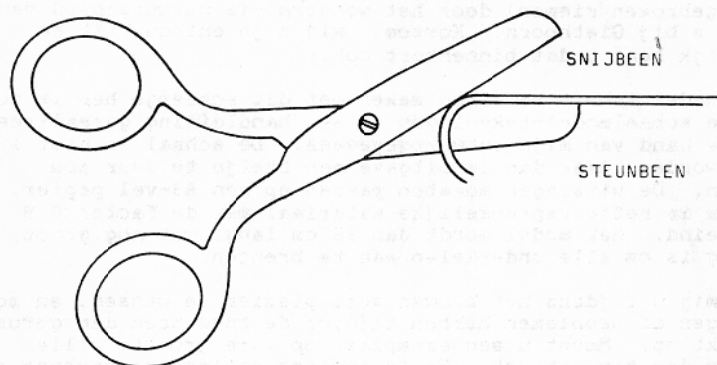
Lengte	4,00 m
Breedte	1,62 m
Holte	0,65 m
Gewicht	350 kg

Zeil op.	7,00 m <sup>2</sup>
Grootzeil	4,60 m <sup>2</sup>
Fok	2,40 m <sup>2</sup>

van de papieren mal kun je het beste de delen uitknippen met een randje papier er aan met een breedte van ongeveer 5 mm.  
 -De papieren modellen kun je met Velpen of met Hobbylijm op het blik plakken. Bij het insmeren aan de achterkant een streepje lijm op de lijn aanbrengen zodat tijdens het knippen het papier ook blijft zitten.

-Als je na droging wilt gaan knippen, dan kun je het beste de vorm eerst ruw uitknippen met een randje van 3 a 4 mm. Je zult zien dat de rand een beetje rafelig wordt. Door er de tweede of een derde keer een smal randje af te knippen wordt het resultaat een stuk netter. Vooral bij kleine delen is het vaak beter om in meerdere keren de eindvorm te benaderen.

-Let er vooral op, dat het steunbeen van de schaar zo vlak mogelijk onder het onderdeel blijft. Het randje wat er af moet mag gerust opgekruld worden door het snijbeen.



-Voor een nauwkeurige montage van de schotten kunnen we gebruik maken van de spantlijnen welke op de onderdelen zijn aangegeven. Spant 2,3 en 7 moeten dan aangebracht worden op de huddelen. Leggen we een onderdeel over de rand van de tafel met het papier naar beneden, dan kunnen we met behulp van een spiegeltje op het bik aangeven waar de lijn staat. Door deze op de omtrek aan te geven met een heel klein streepje, kunnen we met een liniaal de verbindingslijnen trekken. Het best kun je hier een watervaste fijschrijver voor gebruiken.

-Nu kan de papieren mal verwijderd worden. Meestal kun je hem zo los trekken, anders een dun scherp mesje gebruiken.

-Is tijdens het knippen de rand van ons plaatje een beetje krom of hobbelig geworden dan kun je, b.v. met de achterkant van de schaar, de zaak voorzichtig weer glad strijken. Een vlakke gladde onderplaat gebruiken!!

-Eventuele lijmresten verwijderen met een mesje.

-Zijn er tijdens het knippen hele kleine stukjes op de vloer gevallen, dan kun je deze eenvoudig bij elkaar zoeken door de vloer te 'stofzuigen' met een magneet.

## SOLDEREN

Om het scheepje in elkaar te kunnen zetten moeten we gebruik maken van de soldeertechniek. We verbinden dan twee stukjes blik met behulp van soldeertin. Soldeertin is een mengsel van lood en tin. In de handel zijn verschillende verhoudingen verkrijgbaar. Voor ons knutselwerkje is de verhouding 60% tin en 40% lood erg gemakkelijk omdat het smeltpunt erg laag ligt. Hierdoor verandert het blik niet te veel van vorm. Het soldeertin moet goed vloeien, zoals men dat noemt, d.w.z. dat het tin langs het te solderen metaal moet kruipen en er niet als een bolletje op blijven liggen. Omdat blik al van een dun laagje tin is voorzien kunnen wij het beste gebruik maken van soldeertin met een harskern. We hebben dan geen last van oxydatie, zoals bij soldeervet en dergelijke.

Als soldeerbout kunnen we een bout nemen met een vermogen van 50 tot 100 W. Bij voorkeur met een licht en soepel snoetje aan de bout, zodat het snoer er niet steeds met de bout vandoor gaat. Zorg voor een goed vertinde punt aan de bout met een klein beetje soldeer er op. Het kleine druppeltje zorgt voor een snelle warmteoverdracht. Wordt de punt van de bout zwart, dan afvegen aan een natte doek, spons o.i.d. Wil het tin niet blijven zitten, dan moet de punt opnieuw vertind worden. Als de bout goed heet is kun je met behulp van een vijl o.i.d. de oxydehuid verwijderen en dan direct tin met harskern aanbrengen, wat zich aan het schone koper hecht.

Is de bout goed vertind dan kan er gesoldeerd worden. Wanneer een soldeerbout veel gebruikt is, zullen we aan de punt een kratervormige uitholling zien ontstaan. De bout is dan ingebrand. Blijkbaar slijt het koper op die plaats weg. Wordt het gat te groot, dan zit er niets anders op dan de bout vlak te vijlen en opnieuw te vertinnen. Door de bout te vernikkelen of te verijzeren probeert men de levensduur te verlengen. Tijdens het solderen verzamelt zich hars op de stift. Dit af en toe afvegen aan een nat sponsje of doek, zodat de stift schoon blijft. Is dat het geval dan mag er niet aan gevijld worden. Flink poetsen met de hete stift op een natte doek wil dan nog wel eens helpen. Daarna wel gelijk weer tin aanbrengen. Om te zorgen dat de bout tijdens het niet gebruiken te heet wordt, kun je hem tijdens de gebruikspauze op een hamerkop of iets dergelijks leggen.

## HET MAKEN VAN HET CASCO.

Hiervoor hebben we het volgende nodig:

Een plaat blik met een dikte van ongeveer 0.2 mm;

Een soldeerbout van 50 a 100 Watt;

Soldeertin met harskern;

Een blikschaar of een oude huishoudschaar;

Een tafelblad of een onderlegplaat, waar bruine vlekken op mogen komen; Wat tangetjes om kleine onderdelen vast te houden tijdens het solderen;

Een watervaste viltstift met een hele fijne punt;

Wat hobbylijm.

We beginnen met de huiddelen. Er zijn twee manieren om de vorm van de huiddelen over te brengen op het blik:

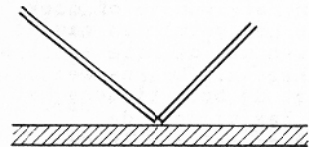
-1 We kunnen de tekening op het blik plakken en daarna uitknippen of

-2 De tekening op een niet te dik stevig karton plakken, deze uitknippen en als mal gebruiken door de omtrek met een watervaste viltstift op het blik aan te brengen. Deze methode heeft het voordeel dat we later eventueel nog een schaalmodel kunnen maken, of mocht er iets mis gaan, dan kunnen we een nieuw deeltje maken.

Een bijkomend voordeel van de laatste mogelijkheid is, dat we de lijnen, die dwars over de huiddelen getekend zijn, ook op de huiddelen aan kunnen brengen. Deze dwarse lijnen stellen de denkbeeldige spanten voor, welke nodig zijn geweest om de vorm van de huiddelen uit te rekenen. Van deze lijnen kunnen we gebruik maken om te controleren, of de delen precies op hun juiste plaats zitten. De inkt kunnen we later weer weg halen met een beetje spiritus. Het is verstandig, de tekeningen van te voren te copieren en de copy te gebruiken als werk-exemplaar. Wie weet, kun je een van je vrienden of kennissen een plezier doen met een afdruk. Mocht je niet aan vertind blik kunnen komen, van koperplaat of zinkplaat van 1 mm kun je fantastische modellen bouwen. Het is wel nodig om zo nauwkeurig mogelijk te werken, om niet te veel afwijkingen te krijgen in de vorm.

Nadat alle huiddelen uitgeknipt zijn gaan we beginnen met het in elkaar zetten. Het handigst is het, om met z'n tweeën te werken.

De soldeerbout tijdig aanzetten, zodat de bout goed heet is. We nemen het vlak en knippen dit zover in, dat we de uitsparing voor de zwaardkast aan kunnen brengen. Is dit gebeurd dan gaan we de naad voor de kast weer sluiten door een korte soldeer verbinding. Om de 2 cm leggen we een lasje tot de vlak-punten helemaal aan elkaar zitten. Daarna gaan we de stuurboords kimgang aan het vlak zetten.



Hiertoe zetten we zowel het vlak, als de kimgang onder zo'n hoek op de tafel, dat de delen ongeveer de juiste hoek maken en solderen deze delen aan elkaar met een korte soldeerverbinding. We controleren nog even of de spantlijnen goed tegenover elkaar staan en leggen ongeveer 2 cm verder weer een verbinding.

Doordat we de delen tegen het tafelblad drukken kunnen we een goed sluitende verbinding maken. Hierbij wel opletten, dat de lijn vloeiend blijft verlopen en dat de platen tegen elkaar staan en niet over elkaar schuiven. We gaan zo door tot de hele kimgang tegen het vlak is aangebracht.

Vervolgens brengen we de spiegel aan. Voor de schuimte hebben we nu houvast aan de kimgang. Door alleen korte soldeerverbindingen te maken blijft ons model nog wat flexibel, zodat we de vorm enigszins kunnen beïnvloeden. Na de kimgang en de spiegel is de bakboordskimgang aan de beurt. Deze wordt op de inmiddels bekende manier aangebracht. Als laatste kunnen de boeisels aangebracht worden en begint het al op een echte vlet te lijken. Met het aanbrengen van de boeisels ook bij de spiegel beginnen. Het boeisel is iets te lang en kan op de juiste lengte worden afgeknipt tijdens het aanbrengen.

Nu alle huiddelen op hun plaats zitten moeten de naden dicht-gesoldeerd worden. Het is dan belangrijk, dat het casco de juiste vorm heeft. Om hier zeker van te zijn, kunnen we het beste het voorschot hechten op spant 7. Voor het aanbrengen in het casco de binnenkant van het schot verstijven met een stripje blik. Nu kunnen we de naden dicht solderen. Om een mooie soldeernaad te krijgen kun je het beste de naad iets hellend zetten en hem in een vloeiende beweging van boven naar beneden dicht solderen.

Om het vlak aan te kunnen duwen tijdens het solderen, moet de scheg aangebracht worden, voordat de luchtkasten dicht gemaakt worden. Door de hete soldeerbout zet het blik nl. iets uit en wil gaan wijken. Vervolgens kunnen de dekken onder de juiste rondte worden gebracht door onder de dekken steunstripjes te solderen. Deze steunstripjes moeten de juiste ronding hebben. (De straal is 1000 mm). De dekrondte staat aangegeven op de schotten. 3 of 4 steunstripjes zijn voldoende. De dekken op de juiste plaats aanbrengen, eventueel iets pas maken. Na het hechten van de dekken kunnen de schotten aangebracht worden. Er op letten, dat de schotten zoveel mogelijk vertikaal komen. Het voorschot op spant 7 en het achterschot op 23 mm vanaf spant 3.

Het dolboord en het berghout zijn nu aan de beurt om aangebracht te worden. Als materiaal gebruiken we voor het dolboord messing lasdraad (voor hardsoldeer) van 2 mm rond en voor het dolboord de kern van installatie draad met een dikte van 2.5 kwadraat (wat in huizen voor de bedrading wordt gebruikt). Van het installatiedraad nemen we een stukje van ongeveer een meter. We zetten het aan een kant vast in een bankschroef of aan iets anders en trekken er stevig aan. Als we voldoende hard trekken dan wordt het langer en tegelijk recht en iets dunner. Door het dunner worden is de isolatie gemakkelijk te verwijderen. We hebben een stukje nodig van ongeveer 80 cm, bepalen ongeveer het midden en buigen het om de neus van ons schip. We hechten het op de neus en nu kunnen we de lijn van het scheepje volgen. Ook hier om de 1 a 2 cm vast zetten en later afsolderen. Het dolboord op de spiegel komt aan de binnenkant en wordt voorzien van een wrikgat. Door het dolboord en de helling van de spiegel kan er zo een buitenboord motor aangehangen worden. Wel moeten er dan twee plankjes aangebracht worden, zodat de motor blijft zitten.

## HET MAKEN VAN DE ZWAARDKAST.

Er zijn een paar manieren om de zwaardkast te maken. Om ruimte te besparen verklaren we er maar een. De kast is helemaal dicht op de onderkant na en een klein gaatje onder de mastvoet. Uit dit gaatje komt straks de zwaardval waar we het zwaard mee omhoog halen en kunnen laten vallen. Op het vel met de uitslag staat een samenstelling waar we de werking van het geheel uit kunnen afleiden en er staan een paar onderdelen getekend waar we de kast van kunnen maken. De uitslag van de kast knippen we uit en plakken dit op het blik. Na even drogen kan het uitgeknipt worden en moeten we op het blikje even de stippellijnen aanbrengen. Zijn de stippellijnen aangebracht dan kan het papier er afgehaald worden, en kunnen de stippellijnen geritst worden om tijdens het buigen een scherpere vouw te verkrijgen.

Verder knippen we een strookje blik af met een breedte van 3 mm en een lengte van 35 mm voor het afdichten van de voorkant van de kast. In de kast hebben we een stuit of aanslag nodig voor het begrenzen van de slag van het zwaard. Hiertoe hebben we twee kleine stukjes blik nodig met een breedte van 1 mm en een lengte van 10 mm. Deze stukjes maken we met een buigtangetje weer vlak en buigen het haaks om op 3 mm. Daarna kunnen de twee stuiten vastgezet worden met wat tin op 12 mm vanaf de onderkant en met het midden op 45 mm vanaf de voorkant. Aan elke kant van het kastje komt dus een stuit met het lange deel horizontaal en het korte stukje naar beneden.

Vervolgens hebben we een klein stukje plaat of triplex nodig met een dikte van 3 mm. (als vulling om het zwaardkastje er omheen te kunnen buigen) In dit stukje moeten we een uitsparing aanbrengen voor de twee stuiten. Nu kunnen we de zwaardkast om het malletje buigen. Als de bovenkant een beetje rond wordt is dat niet zo erg. We kunnen de kast wat beter maken, door er even een stukje hout op te leggen en er met een hamer op te kloppen. Mochten de twee kast-wangen nog een beetje veren, dan kunnen we dit opvangen door er een paar wasknijpers op te zetten tijdens het solderen van de voor- en achterstrip.

Zit de kast in elkaar, dan kunnen we de mastkoker en de schijfhouder gaan maken. De gaatjes boren en het plaatje op de juiste plaats buigen. Zo ook met de schijfhouder. Is dit klaar, dan kunnen deze delen op de zwaardkast gesoldeerd worden en gaat het al een beetje lijken. Nu is het zwaard aan de beurt. Deze uit de plaat knippen en het uithollingkje aan de bovenkant aanbrengen. Een strookje blik knippen van 2 mm breed en met een lengte van ongeveer 16 mm. Dit rond buigen en op het zwaard solderen. In de achterkant een gaatje boren van ongeveer 1 mm. Hierin kan straks tijdens de eindmontage de zwaardloper bevestigd worden.

## ZWAARDKAST EN WRANGEN PLAATSEN.

Op het voorschot komt een buikdenningsteun met een breedte van 3 mm en een lengte van 50 mm. Dit reepje wordt, na gericht en gevlaakt te zijn, aangebracht op 4.5 mm vanaf het vlak, horizontaal op het voorschot. We controleren de zwaardkast nog even, of alles er aan zit. Zijn alle gaatjes aanwezig, zodat we straks geen problemen hebben met het aanbrengen van het zwaard en de zwaardloper? Is alles voorelkaar dan kan de kast op zijn plek gesoldeerd worden. In het midden tussen de schotten komt een wrang in twee delen, aan elke kant van de kast een. Het is natuurlijk prettig, als straks de buikdenning vlak ligt en daarom moeten we het met behulp van een latje uit stroken. Zitten deze op hun plaats, dan kunnen de andere wrangen ook aangebracht worden.

## INVULLEN VAN DE DETAILS

Van wat stukjes koperdraad van 1.5 kwadraat kunnen we de kleine onderdelen maken zoals:

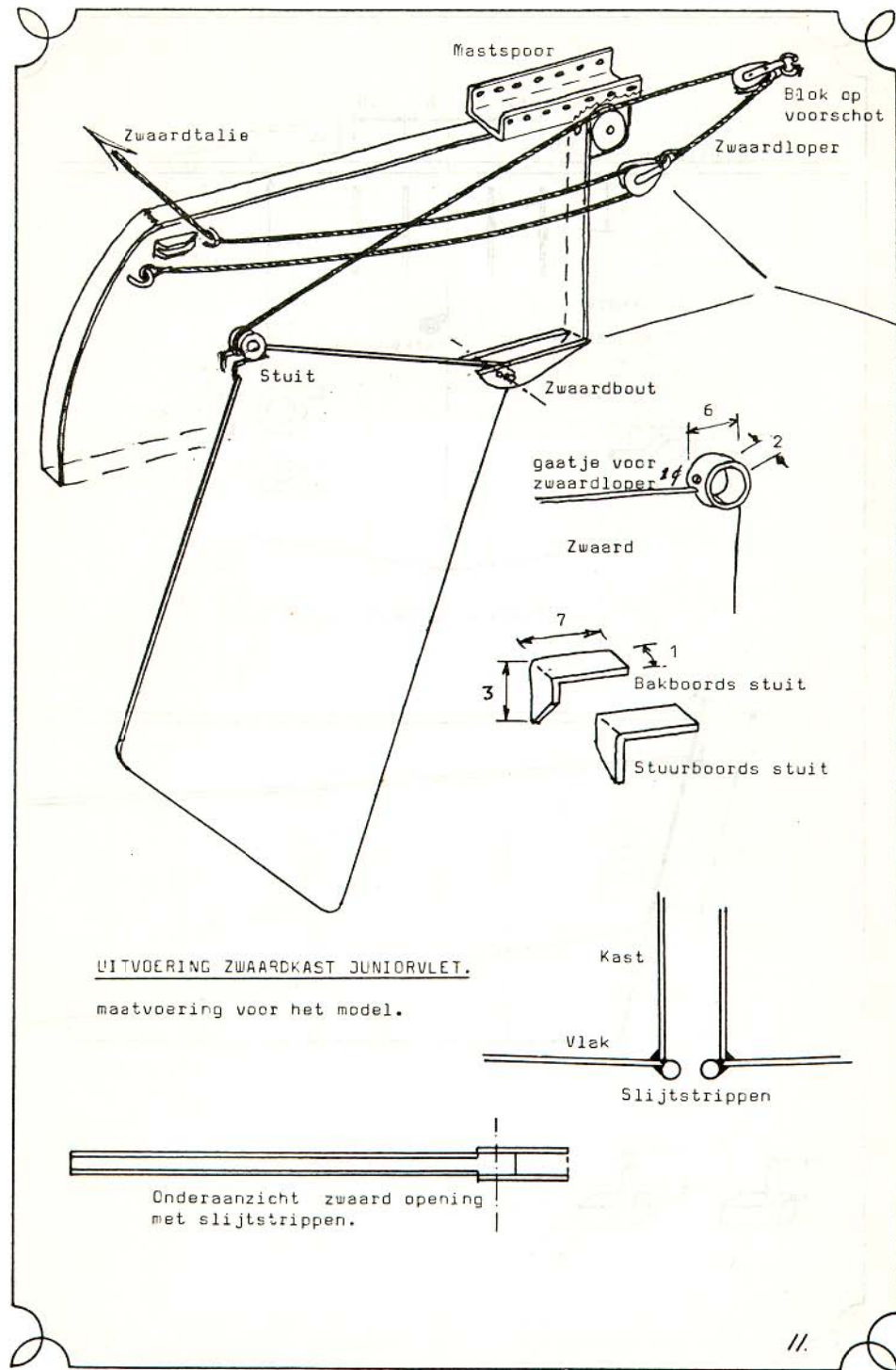
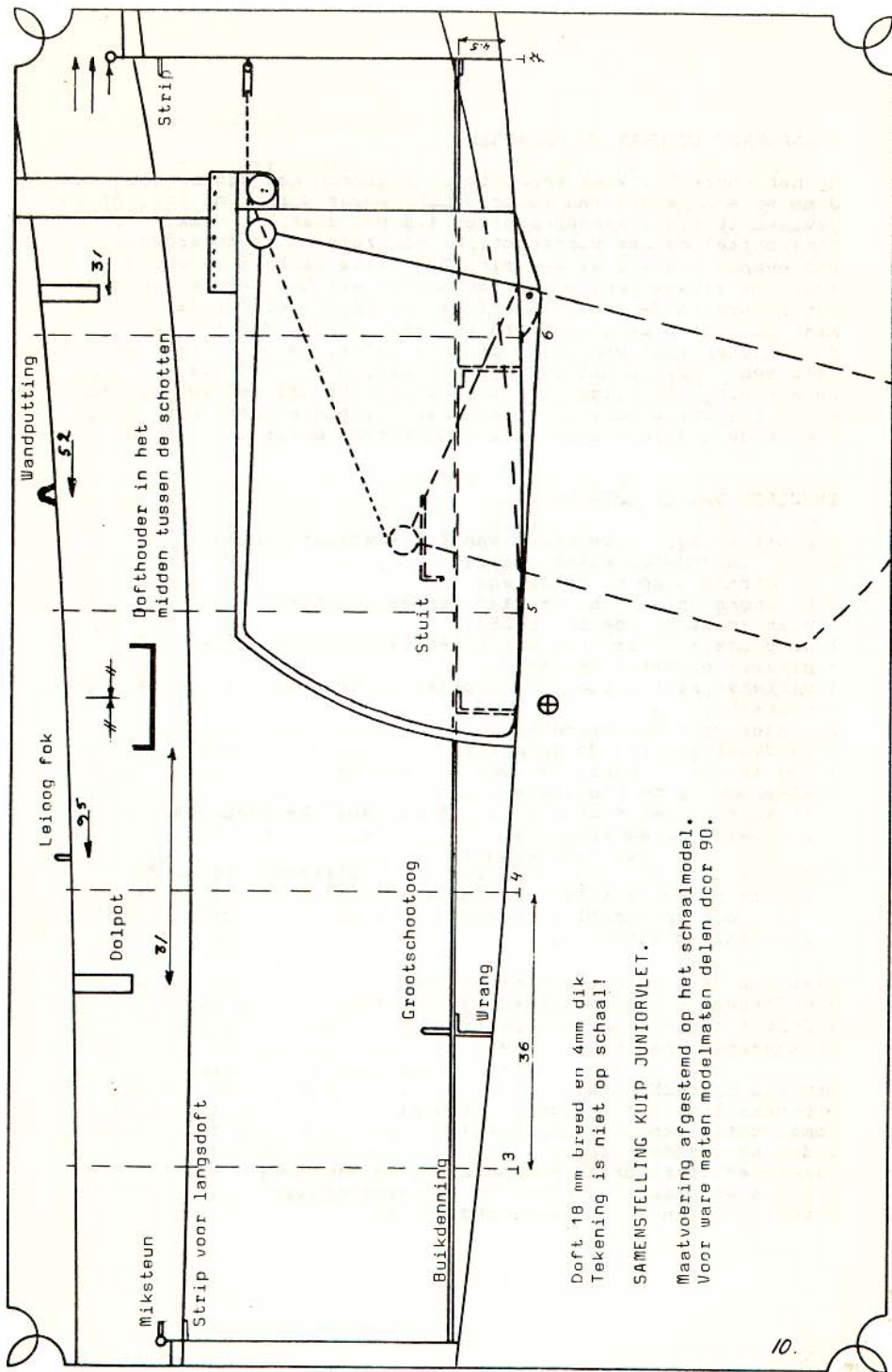
- 2 stootranden op de schotten;
- 4 hijsogen op de schuine naad van de schotten (Dus niet op het vlak zoals bij de LELIEVLET);
- 1 klapmutsje voorop het schip met een stootlijst van 1.5;
- 4 kikkers op het voorschot;
- 1 varkensstaartje voor het blokje van de zwaardval op het voorschot;
- 2 oogjes voor de zwaardtalie;
- 2 landvastogen bij de spiegel;
- 1 oog aan de binnenzijde voor het anker;
- 1 sleepoog op de voorsteven;
- 2 kikkers op het dolboord, op 25 mm vanaf de klapmuts;
- 2 roerhaken op de spiegel;
- 1 grootschoot oog op de wrang;
- 1 miksteun op de stootlijst van het achterschot (door de plaatsing en de afmetingen ervan kun je tijdens het zeilen de schoot er dubbel doornemen, waardoor de krachtsinspanning aanzienlijk minder is).

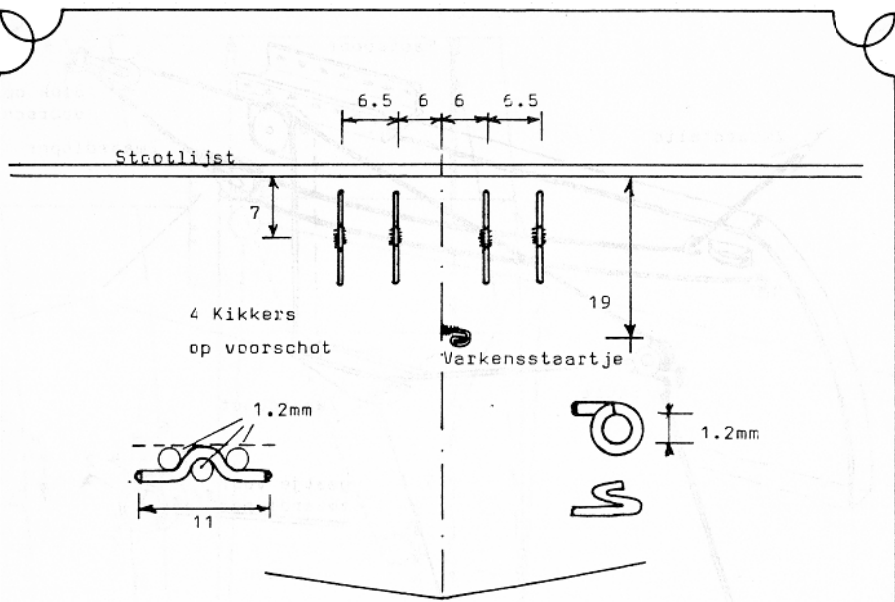
Rest ons dan nog het aanbrengen van:

- 2 doftsteunen midden tussen de schotten;
- 4 dolpot-houders op het boeisel;
- 1 hanekam op het klapmutsje.

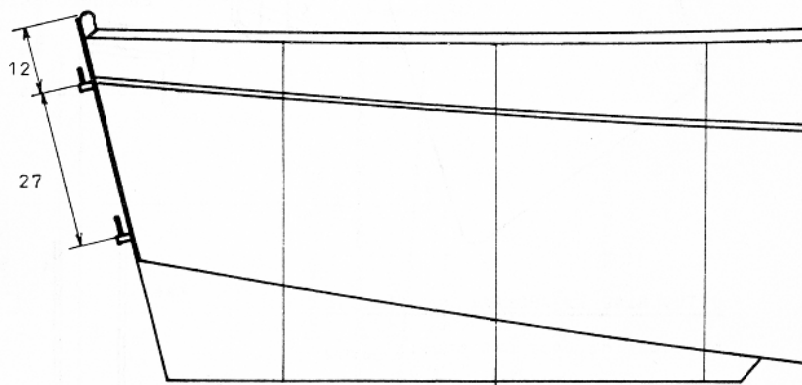
## BENODIGDE TEKENINGEN:

- Samenstelling van het gehele schip;
- Constructie van de zwaardkast;
- Indeling van de kuip;
- Plaats en constructie roerhaken op de spiegel;
- Kikkers en plaatsing ervan op het voorschot;
- Afmetingen van alle kleine onderdelen.

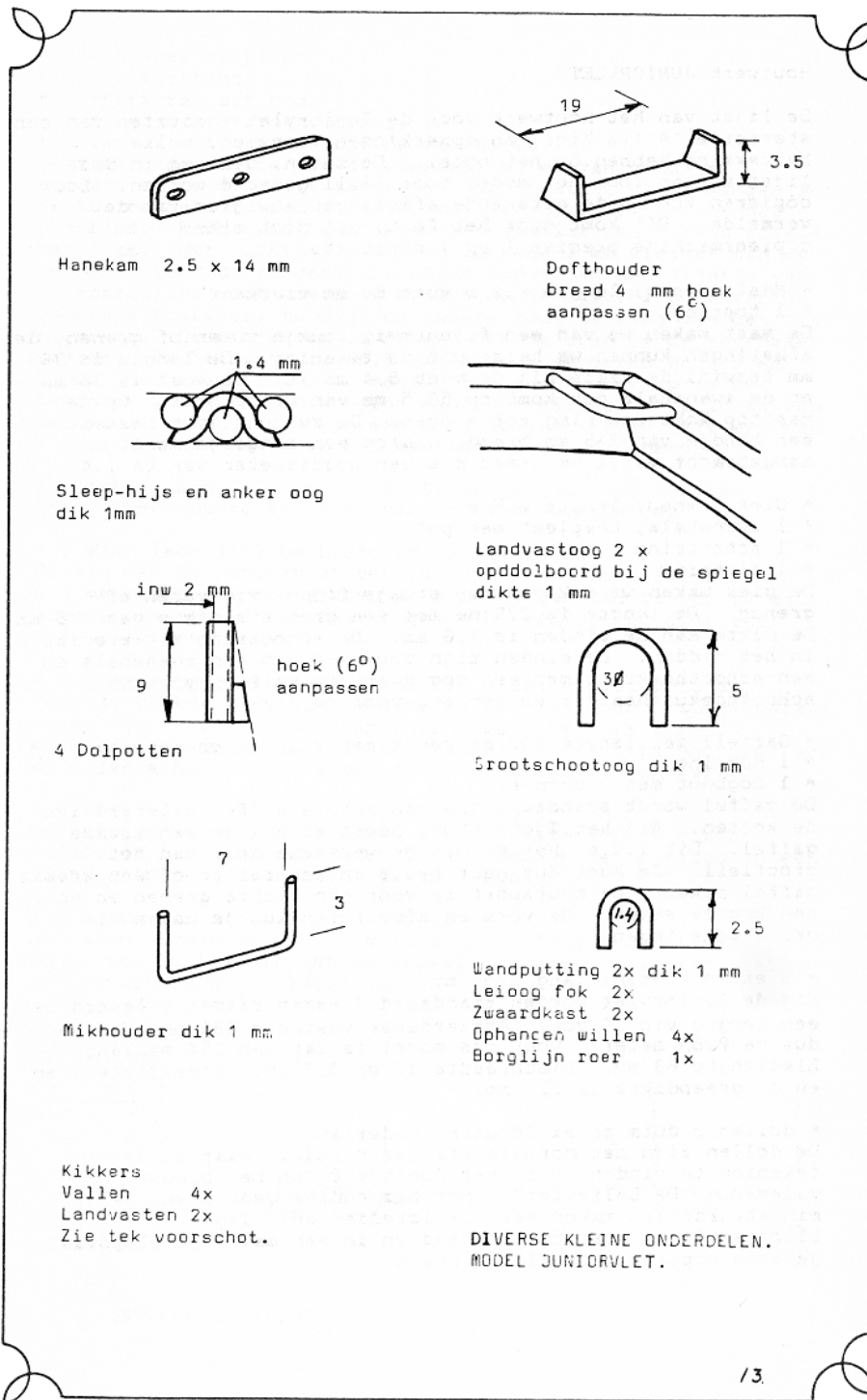
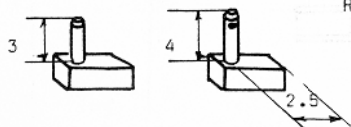




INDELING VOORSCHOT JUNIORVLET.



ROERHAKEN JUNIORVLET



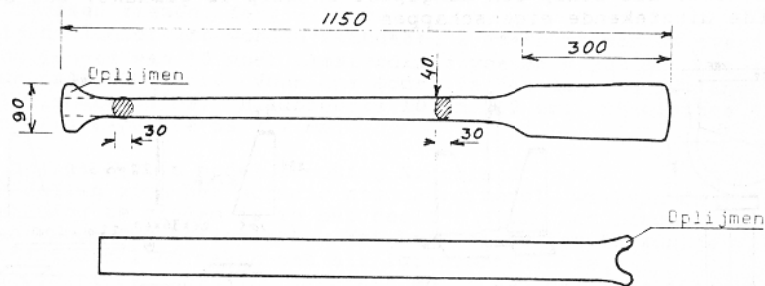
DIVERSE KLEINE ONDERDELEN.  
MODEL JUNIORVLET.





Eventueel als extra:

- \* 2 luchtkastdoften; lang 1550 mm, breed 200 mm  
Deze liggen op de luchtkasten en zijn evenhoog als de stootrand van het schot. Aan de einden zijn vulklossen onder de doft vastgemaakt, zodat ze wiebelvrij kunnen liggen en op deze manier zorgen voor een comfortabele zit.
- \* 2 rechte langsdoften; lang 1900 mm, breed 200 mm  
De langsdoften liggen op strips, welke bevestigd zijn aan de schotten. Samen met de middendoft zo uitlijnen, dat de langsdoften net onder de middendoft doorloopt. In de praktijk blijken ze erg handig te zijn. Ook kun je er op elke gewenste plaats de stootwillen aan bevestigen.
- \* 2 gebogen langsdoften; lang 1900 mm, breed 200 mm  
Deze worden gebogen gelijmd van stroken Oregon van 25 mm breed en lopen mee met de ronding van het schip. Geeft een hoop ruimte in de kuip. Voor ons model wordt de doft 18 mm breed.
- \* 1 motorbordje  
Van het overgebleven deel van het hout voor de roerwangen kunnen een paar stroken gezaagd worden, passend onder het dolboord op de spiegel. Met wat lijm vastzetten.
- \* 1 haakstok; lang 1400 mm en 30 mm rond  
Heeft een lengte van 126 mm en een dikte van 3 mm. Is bij ons voorzien van een plastic haak met ronde punten. Erg handig bij het aanleggen en de lengte is precies goed voor het uithouden van de fok. (Als fokkeloet)
- \* 1 vaarboom; lang 3500, met hak en druif  
Deze is precies gelijk aan de vaarboom van de vlet. Voor het model 315 mm lang en 3,6 mm dik.
- \* 2 steekpeddels  
Het einde, bij het varen in smalle slootjes in de polder. Wordt in de praktijk vaker gebruikt dan de riemen en de vaarboom. Nemen aan boord veel minder ruimte in dan riemen en een vaarboom. Kunnen gemaakt worden uit een paar gebroken vlet-riemen.



Mik lang 1100, breed 45 en 18 mm dik.

#### HET MAKEN VAN HET ZEIL.

Van het zeil is een tekening op schaal gemaakt. Dit werkt eenvoudiger dan een beschrijving van het zeil. Daar zijn n.l. 6 pagina's voor nodig. Om het zeil te kunnen maken zijn er weer een paar manieren. De vorm van het zeil moet overgebracht worden op het doek. Dit kun je doen met behulp van carbon-papier of als het doek doorzichtig is door de lijnen over te trekken en als laatste de manier die wij gebruiken: Door de tekening met de naaimachine vast te naaien op het doek. Het voordeel is dat, het relatief eenvoudig is om alle lijnen op de juiste plaats aan te brengen. Ook hier zorgen dat er een kopie van de tekening is. Mocht er iets mis gaan dan kun je het nog een keertje overdoen. Als materiaal komt een terlenka overhemd in aanmerking of een afval stukje dun zeildoek (dacron). Zijn alle figuurlijnen aangebracht dan kan de buitenvorm uitgesneden worden met een hete soldeerbout. Het voordeel is, dat de vezels gelijk aan elkaar smelten en dus niet gaan rafelen. De kousen en ogen maak je in het zeil door er met een hete naald op de juiste plaats een gaatje in te prikken. Het tuigen kun je doen met behulp van de onderstaande lijsten.

#### TUIGAGE JUNIORVLET

(voor het model alle afmetingen delen door 11,1)

Grootzeil, gemaakt van wit Dacron 4 oz., incl. 3 rakbanden en 1 rijglijn, 5 knuttels, 4 uithaaleinden, 3 zeilbandjes, voorzien van een ingenaaid nummer en zeilteken, verpakt in een zeilzak van 1 m lengte.  
Fok, gemaakt van wit Dacron 4 oz. incl. apart zeilzakje.

Zeilhuik, gemaakt van wit katoen nr. 12.

Voorstag 3,56 m RVS 3 mm 1x19 met 2 kousen en koperen klemmen.  
2 wanten 3,68 m RVS 3 mm 1x19 met 2 kousen en koperen klemmen.  
3 spanners 1/4" of 6 mm gegalvaniseerd  
1 passende r.v.s. klephaak

15 m ankerlijn	polypropyleen	12 mm
2 touwkousen	12 mm voor de ankertrous.	
19 m polyester schoot		10 mm
12 m vang en landvast	br polyprop	10 mm
38 m vallen (1x11 3x9 m)	br polyprop	6 mm
2,5 m gevlochten lijn (zwaardtalie)		6 mm
1,5 m gevlochten lijn (halstalie)		6 mm
2 m gevlochten lijn (roertalie)		4 mm
1 zwaardval	1 m lang RVS 3 mm 7x7 of 7x19 met 1 kous	
en een koperen klem vast aan 8 mm blokje		
1 enkelschijfsblok met hondsvot	10 mm	grootschoot
1 dubbelschijfsblok	10 mm	" "
2 enkelschijfsblok	10 mm (leiblok foksch)	" "
1 dubbelschijfsblok	8 mm (nok en klauwval)	
2 enkelschijfsblokken	8 mm (dirk en fokval)	
1 enkelschijfsblok met beugel	8 mm	
17 sluitingen	6 mm verzinkt	
5 "	8 mm verzinkt	

3 pijpklampen voor zwaard, roer en halstalie  
1 leersluiting  
1 klein beugeltje voor halstalie (op de mastvoet)  
1 verklikker met houder  
1 meerpen, massief  
1 m ankerketting 6 mm langschalmig  
1 vlaggetje 30x40 cm

Technische beschrijving zeilen Juniorvlet.  
Algemeen

Het zeil is klassiek van uiterlijk en niet te vlak gesneden.  
Oppervlakte grootzeil 4,6 m<sup>2</sup>. Oppervlakte fok 2,4 m<sup>2</sup>.  
Maximale totale afwijking van het oppervlak is 5% (0,35 m<sup>2</sup>).  
Het oppervlak wordt bepaald door het meten van een driehoek  
voor de fok en twee driehoeken voor het grootzeil.

Niet meegerekend worden:

- bolling in het zeil;
- de broek van de fok (8,5 cm; max. 5%);
- de holte in het achterlijk van de fok (max. 3% lijklengte)
- de bolling van het achterlijk van het grootzeil;
- de broek van het grootzeil (15 cm).

Materiaal:

Polyester doek ong. 180 gram/m<sup>2</sup> (4 oz.), goed gestabiliseerd,  
zo licht mogelijk gecoat.

Te gebruiken garen: Barbour of Hemmingway

Lijken grootzeil: 8 mm rond

Voorlijk fok: tape + zoom

Zeilteken en cijfers zwart van nylondoek voor een wit zeil en  
wit nylondoek voor een bruin zeil, opgenaaid.

Zeilringen bovenlijk grootzeil nr. 22 inw. 8 mm; 5 stuks  
" voorlijk grootzeil nr. 6 inw. 13 mm; 6 stuks  
" halshoek en schoothoek grootzeil en fok inw.  
17 mm, ingenaaid.  
" voor reefknuttels grootzeil nr. 22 inw. 8 mm 5  
stuks

Constructie:

Rondte aanbrengen voor profilering en aansnijden.

Zeilringen in de hoeken verstevigen.

Zomen afsmelten en naaien.

Lijken vastzetten met tape, breed ong. 80 mm, 250 gram doek.

Onderlijker en ong. 40 cm achterlijk versterken met tape.

Versterkingen aanbrengen volgens goed gebruik.

Zeilteken bestaat uit een lelie en de letter J + volgnummer.

Stuurboord het hoogst, lelie 38x40 cm; cijfers en letter  
30x20x5 cm vastgenaaid.

Nok en klauwhoek voorzien van ringen en uithaaleinden.

Tot het zeilplan behoren:

Grootzeil met 3 rabanden en rijglijn voor de gaffel, verpakt  
in ruime opbergzak ter lengte van de gaffel.

Fok in passend zakje.

3 zeilbandjes

1 zeilhuikje

TUIGINSTRUKTIELIJST 4 M JUNIORVLET.

-Ankerlijn 15 m, 12 rond; 2 oogsplitsen met kousen, 3  
sluitingen 8 mm, 1 m ketting + anker 5 kg  
-Dirk 11 m, 6 mm rond; oogsplits met kous, met sluiting 6 mm  
op dirkring van de giek via bb schijf, tweeschijfsblok in de  
top naar kikker op voorschot. Eind afwerken met een takeling.  
-Zeilsval 9 m, 6 mm rond; oogsplits met kous, sluiting 6 mm op  
het stropje aan de gaffelnok, via sb schijf, tweeschijfsblok +  
sluiting aan de topring van de mast, eind beleggen aan de  
kikker op voorschot, eind afwerken met een takeling.  
-Klauwval 9 m, 6 mm rond; oogsplits met kous, sluiting 6 mm op  
de klauw van de gaffel via enkelschijfsblok met sluiting aan  
de topring, beleggen op sb kikker op voorschot, eind afwerken  
met een takeling.  
-Fokkeval 9 m, 6 mm rond; oogsplits met kous, sluiting 6 mm  
aan de fok via fokkeval-blok met sluiting aan voorste oog van  
de masting, beleggen op kikker aan bb op voorschot.  
-Halstalie 1,5 m, 6 mm rond; vastzetten op een beugel aan de  
bakboord zijkant van de mastvoet (met een oogsplits), via  
halshoek in het zeil vastzetten met een clamcleat op de  
mastvoet, eind afwerken met een takeling.  
-Zwaardloper rvs staaldraad 2 mm 7x19, met aangeklemd blokje  
(met oog om de beugel), door blokje aan varkensstaart, over  
schijf onder mastvoet, door slobgat in voorkant zwaardkast,  
over rond gedeelte van het zwaard, door het gaatje, vastzetten  
door een knoop in het draad te leggen.  
-Zwaardtalie 2,5 m, 6 mm rond; vanaf oog aan sb zwaardkast via  
blokje op de zwaardloper en beleggen op een clamcleat op de  
zwaardkast, eind afwerken met een stoppersknoop o.i.d.  
-Roertalie 2 m, 4 mm rond, met een genaaide takeling aan het  
roerblad vastzetten, door de groef tussen de 2 roerwangen  
onder de helmstok door, door de pijpklamp en afwerken met een  
stoppersknoop o.i.d.  
-Voorstag; sluiting aan topring, kous met koperen klem, RVS  
stag 1x19 3 mm rond, lang 3,56 m 6 mm spanner met klephaak,  
sluiting 5 mm op hanekam.  
-Wanten 2 stuks; sluiting aan topring, kous met klem, RVS  
wantdraad 1x19, 4 mm lang 3,68 m; 6 mm spanner met sluiting  
vastzetten aan wantputtings.  
-Grootschoot 10 m, 10 mm rond polyester; genaaid aan hondsvot  
enkelschijfsblok aan oogbout met sluiting 6 mm via  
dubbelschijfsblok aan de schootring (met sluiting 6 mm) via  
enkelschijfsblok via dubbelschijfsblok van boven af naar  
de stuurman.  
-Fokkeschoot 9 m, 10 mm rond polyester; in het midden genaaid  
of gebendeld oog zonder kous met leersluiting aan de fok via  
leiogen naar clamcleats.  
-Halshoek fok; langschalmige ketting 3 mm, lang 200 mm met 1  
sluiting op de hanekam en 1 sluiting aan de halshoek fok.  
-12 meter 10 mm polypropyleen verdelen over (4) landvasten en  
een vang.

Een stukje geschiedenis.....

In het boekje "TE WATER" door de Gilde-winkel uitgegeven in 1965, kunnen wij het volgende lezen:

De Lelievlet kan door zijn gewicht moeilijk uit het water worden gelicht en blijft dus het hele seizoen meestal in het water liggen.

Wij zoeken in het genre "iets grotere zeilboot" naar een polyester boot van tenminste 3 meter lengte, voorzien van grootzeil en fok. Let op berichten hierover in de Padvindster en de Schalmei.

Op 16 april 1976 kwamen in Amersfoort op het Landelijk Bureau de volgende personen bijeen op uitnodiging van de Landelijke Admiraliteit: Dick Groot, Henk Bos, Aad v.d. Werken, Johan Lampen, Piet Lieven en Frits Fersfelt.

Het onderwerp van gesprek was een Juniorboot.

Op deze vergadering is een lijst opgesteld, waaraan een Juniorboot zou moeten voldoen. Verder werden in de loop van dat jaar de volgende zaken bekeken:

- De zusterverenigingen in Engeland, Duitsland, Denemarken, Noorwegen en Zweden werden aangeschreven voor informatie over hun varend materiaal.
- Op de HISWA werd de Nederlandse markt afgezocht.
- Met een ontwerper werden gesprekken gevoerd over een speciaal ontwerp.

Bij Scouting Nederland werd de behoefte gevoeld tot harmonisering van de leeftijds grenzen.

Voor de watertak werd vastgesteld, dat de zeeverkennerleeftijd zou moeten liggen van 10/11 tot 14/15 jaar en voor de Wilde Vaart van 14/15 tot 16/17 jaar. Tevens werd bepaald, dat voor die groepen, waar het water dat niet mogelijk maakte op grond van de veiligheid, voor zeeverkenners de leeftijd van 10 tot 16 jaar gehanteerd kan worden.

De Landelijke Admiraliteit heeft mede naar aanleiding van de leeftijdsindeling, maar ook vanuit speltechnisch oogpunt, in 1977 besloten om een andere Scoutingboot (de Leliejol) te gaan realiseren. De enquête die in het voorjaar van 1977 werd gehouden onder de waterwerkgroepen onderstreepte deze beslissing.

Enige resultaten van deze enquête waren:

- 18% van het bestand varend materiaal valt binnen de categorie bootjes, waartoe ook de Leliejol behoort.
- Het vaarwater, waar de zeeverkenners op varen, bestaat voor 60% uit klein en rustig vaarwater.
- 30% van de waterwerkgroepen vond, dat er behoefte aan een andere Scoutingboot bestaat, terwijl, wanneer de boot er zou zijn en aan hun verwachtingen zou beantwoorden, 39% tot aanschaf over zou gaan.
- Vooral meisjesgroepen gaven aan, dat ze moeilijkheden met de hantering van de Lelievlet hadden.

Na de enquetering ging een commissie aan de gang om te proberen een andere Scoutingboot, naast de Lelievlet het licht te doen zien voor die categorie zeeverkenners, die problemen hadden met de grootte, zwaarte en het onderhoud van de gevoerde Lelievlet. Na overleg met de Kleine Vlootraad werd er in overleg met de bekende jachtbouwer/ontwerper de heer Van der Stadt, gekomen tot een aantal eerste ontwerp tekeningen voor een nieuw te bouwen Scoutingboot. Financieel bleek het een en ander niet haalbaar en de commissie moest tot de conclusie komen dat een geheel nieuw te ontwerpen schip met de hieraan gestelde eisen niet haalbaar was en gaf haar opdracht terug. Binnen de Landelijke Admiraliteit werd in het najaar van 1978 besloten alsnog een poging te wagen.

Een nieuwe commissie kreeg de opdracht om een marktonderzoek te houden en door middel van aanpassing van een bestaande boot ons programma van eisen te realiseren. Begin 1979 werd het marktonderzoek afgesloten met de conclusie, met twee types een seizoen proef te varen. Door technische onvolkomenheden, die niet verholpen konden worden en het ontbreken van voldoende leveringsgarantie, bleken ook deze modellen voor Scouting niet bruikbaar.

De volgende stap, in het najaar van 1979 gezet, was, om samen met een student aan de Technische Hogeschool te Delft (Nol Twigt) zelf een boot te gaan ontwerpen.

Een jaar lang is een groep Scoutingleden enthousiast bezig geweest met het ontwerpen van de boot.

In de periode, dat het ontwerp omgezet zou worden in een proefmodel, verscheen er op de botenmarkt een polyester roeivletje. Na een korte oriëntatie in 1980 naar dit bootje, werd besloten, het eigen ontwerp voorlopig in de ijskast te zetten. Het roeibootje werd voorzien van een midzwaard en nog vele kleine aanpassingen en in mei 1981 werd de eerste Leliejol als proefmodel te water gelaten.

Na een proefseizoen, waarbij er door acht zeeverkennergroepen, de zeilschool en andere externe deskundigen werd proefgevaren, werd geconcludeerd, dat deze boot technisch aan de door Scouting Nederland gestelde eisen voldoet.

De gang van zaken werd door de LNTC nauwkeurig gevolgd.

De verkoop binnen Scouting Nederland ging erg traag, terwijl de verkoop aan de binnenvaart juist wel goed verliep.

Op de vraag van de "Scout-In"-commissie om iets te doen, werd de mogelijkheid geopperd, om een stalen versie te bouwen met vergelijkbare eigenschappen.

Met behulp van een Commodore C64 en een IBM cadcam systeem werden de gegevens van de Leliejol omgerekend en is de Juniorvlet ontstaan.

Zoals een ieder heeft kunnen zien is dit boven verwachting geslaagd en is voor de doelgroep een bijzonder mooi scheepje gerealiseerd.

In de L.A. vergadering van oktober 1983 in Utrecht is het model geaccepteerd en 6 januari 1984 is het ontwerp overgenomen door Scouting Nederland.

De Juniorvlet kost ('84) in de standaard uitvoering f 5349.60

Vooral in het houtpakket zitten interessante aanvullingen op de standaard uitvoering.

Met een renteloze lening is de prijs 36 maanden a f 148.60

Met een laagrentedragende lening (4,4 % over 5 jaar) wordt het dan 60 keer a f 100,93

In huurkoop is de aanbetaling f 1478,-- en dan 5 jaar a f 880,00

De leden van SCOUTING NEDERLAND staan bekend als een inventief volkje. Uit ervaring weet ik, dat het woord "organiseren" erg geliefd is en door het duur worden van het geld ook noodzakelijk geworden.

Door het Landelijk bureau is aan de fa Beenhakker in Kinderdijk gevraagd, mallen te maken van de door de computer berekende en met behulp van een drumplotter op ware grootte getekende patronen. Deze mallen zijn eigendom van Scouting Nederland en blijven in opslag bij de fa Beenhakker.

De groep, welke zelf een exemplaar wil bouwen kan deze mallen lenen en met een aanhanger uit Kinderdijk ophalen. De platen afschrijven en dan weer terug brengen. De langste mal is ca 3 meter. Op de Scout In van 1983 hebben de aanwezigen kunnen zien dat het eigenlijk niet zo moeilijk is.

Van deze demonstratie is een foto- en een diaserie gemaakt welke aan geïnteresseerden getoond kan worden.

Momenteel wordt er hard gewerkt aan een bouwbeschrijving in dezelfde vorm als het boekje over de Lelievlet (deeltje 8 van het blauwe vademecum)

Door intensief gebruik te maken van alle relaties is de prijs van Juniorvlet nr.6 beneden de f 500.-- gebleven. Het staal is gratis verkregen op de pijp van het dolboord na, de mast is geschaafd uit een gebroken Lelievletmast, evenals de giek. Voor het grootzeil is tweede keus zeildoek gebruikt en op een huishoudnaaimachine in elkaar gezet. De gemaakte kosten voor het grootzeil zijn f 65.-- Voor de fok is gebruik gemaakt van een stormfok van de Lelievlet. Voor de 3 doften is een steigerplank van f 35.-- bewerkt. De mik komt uit de afvalbak van de plaatselijke houthandel.

WIE MAAKT DE GOEDKOOPSTE JUNIORVLET ??????

