

VERSLAG MACHINISTENPLOEG CARLOT, 2017

Alweer een jaar voorbij. Wat gaat het toch hard, ook op de Carlot met haar 10 knoopjes.

Nogal wat ongepland onderhoud, dit jaar. Het begon met olie in het expansietankje van het koelsysteem van het aggregaat, wat het ergste deed vrezen voor de koppakking. Maar dat viel gelukkig mee. Een koelslang lag al jaren in een plas gelekte diesel en was daardoor zóver verweekt dat-ie ging lekken. Een onmogelijk hoekje om te sleutelen, en even leek het erop dat we het hele aggregaat zouden moeten weghalen, maar de meest vindingrijke machinist onder ons kreeg de reparatie voor elkaar zonder gesjouw met het aggregaat.

Een stukje gepland onderhoud was het vervangen van de 6 nog resterende koppakkingen, nadat er in 2015 al twee ongepland waren vervangen in verband met lekkage. Koppakkingen vervangen betekent dan gelijk ook kleppen en klepzittingen slijpen. Dit alles konden we zelf uitvoeren, dankzij de medewerking van de Technische Dienst van Multraship, en de hulp van Kromhout-specialist Niels Mulder.



Werk aan de cilinderkoppen

Ook in het voorjaar waren eindelijk de spiegels van de twee zoeklichten klaar, en konden deze afgemonteerd worden, en op een donkere avond ook uitgeprobeerd. Tot verrassing van de bewoners van de Waterfront-flat in Terneuzen, die ineens in het zonnetje zaten.



De zoeklichten gereed voor montage

Tijdens de Havendagen in Terneuzen begon de olietank van de SB schroefassmering over te lopen. Er kwam een vieze emulsie van olie en zeewater uit, en ook achter het schip was soms wat olie te zien.

De dynamische afdichting tussen schroef en schroefaskoker was duidelijk lek. Dit moest in dok opgelost worden. Gelukkig was er snel iets te regelen met Fa De Klerk in Walsoorden waar het dok in verband met de bedrijfsvakantie beschikbaar was. En de KNRM kon ons nog aan een nieuwe babbitt-ring helpen, men had er daar nog twee in voorraad voor de Johanna Louisa. Het bijbehorende speciale gereedschap mochten we gebruiken, onder voorwaarde dat we later zelf voor een nieuwe ring zouden zorgen.

Eenmaal in dok werd natuurlijk de mogelijkheid aangegrepen om het onderschip schoon te maken en opnieuw in de antifouling te zetten. We hebben zelfslijpende antifouling op de Carlot zitten, en als je weinig vaart, dan groeit dat toch best snel weer aan. Het verliep allemaal voorspoedig, en na bijna twee weken sleutelen en schilderen was de Carlot weer terug in Terneuzen.



De Carlot in dok bij Fa. De Klerk, buikje schoon



Het SB peilglasje weer helder

Tijdens een asverstrooiing in september liep de snelheid van de boot ineens behoorlijk terug. En de Carlot ging sturen alsof ze op één motor voer. En inderdaad, de SB Kromhout stond rustig stationair te draaien en reageerde niet meer op het gas. Het bleek al snel dat het SB Morse-systeem, wat de motor en de keerkoppeling bedient, was uitgevallen. De vaartocht kwam alsnog tot een goed einde door snel wat belseignalen af te spreken met de machinist, en die vervolgens de SB motor en keerkoppeling in de machinekamer te laten bedienen. Daarna was het zaak om de Morse-schakelkast zo snel mogelijk te laten repareren, want er stonden nog meer vaartochten op het programma. Wij konden daarvoor terecht bij Straathof Controls in Dronten, waar een identieke ruilkast al klaar stond toen wij de kapotte kast kwamen brengen.

Bizar genoeg gebeurde hetzelfde op Oudjaarsdag nóg een keer tijdens de representatietocht naar de KNRM Breskens. Opnieuw konden wij rekenen op Straathof Controls, die intussen de oude kast van de Carlot gerepareerd had. Gelijk ook passende nieuwe gashandels bijgeleverd, zodat wij de oude kunststof handels boven op de flying bridge konden installeren. We zijn er via deze trammelant dus behoorlijk op vooruit gegaan omdat we de boot nu ook vanaf de flying bridge kunnen besturen.

De SB accu was nog van een oud type en liep duidelijk op zijn laatste benen, liters gedestilleerd water moesten er steeds bij, en we waren dan ook erg blij met de nieuwe accu van Steemar in Harlingen, voor een vriendenprijs. De nieuwe accu is zóveel kleiner dan de oude dat er in de voorste accukist nu ruimte over is en er apart compartiment gemaakt kon worden waarin we gereedschap kunnen opbergen. Daardoor puilt nu het gereedschapkastje in de voorste motorkamer ook niet meer uit.

Ronald van de dekploeg heeft ondertussen wat lekkende ramen van het stuurhuis vakkundig opnieuw afgekit. Ook zo'n klus die al heel lang op de lijst stond.



Verder stond er al een poosje een gebruikte Furuno radar van een Grand-Banks motorjacht voor ons klaar, ongeveer hetzelfde bouwjaar en type als de (niet meer werkende) radar in het onderstuurhuis. De scanner was nogal aangetast door tijd, weer en wind, en kon wel een opknapbeurtje gebruiken. De corrosie werd verwijderd, het glasfiber stralingsvenster werd in de blanke epoxy gezet, en de rest van de scanner weer netjes wit geschilderd. De bedoeling is om deze radar in het voorjaar van 2018 te plaatsen.

En tenslotte was er de verplichting om een nieuwe babbitt-ring terug te leveren aan KNRM-IJmuiden. Zo'n ding moet in een mal gegoten worden, maar helaas was de originele mal verloren gegaan, waarschijnlijk tijdens een opruimbeurt bij de gieterij. Dus zat er niets anders op dan een nieuwe gietmal te maken, wat bij een bevriende machinefabriek voor ons werd gedaan. Het gieten gebeurde vervolgens bij één van de machinisten thuis, gewoon op het camping-kookstelletje. Er was ineens haast bij, want de Suzanna had nu ook al problemen met schroefaslekkage, en nu heeft dus ons jongste zusje de primeur van een nieuw-gegoten babbitt-ring. Er zijn er inmiddels 8 gegoten, dus de hele Carlot-klasse kan wel weer een poosje voort.



Welkom bij de cursus gieten voor beginners



Serieproductie op de keukentafel

Foto's van Peter de Regt, Frank Pot en Jo van de Bosch.