

Machinistenverslag 2016 Stichting Carlot

Ruim 2017 alweer. Hoogste tijd voor een machinistenverslag over 2016. Er is weer een hoop gedaan aan de Carlot. Preventief onderhoud, restauratiewerk en ongepland reparatiewerk; alles kwam voorbij.

De dokbeurt in Walsoorden in april is eerder al uitgebreid beschreven. Het onderwaterschip weer netjes in de antifouling, en boven water ook alles weer strak in de lak. Met dank aan Marine Discounter voor de antifouling en verhandel Franse voor de verf. Bovendien zijn de twee reserveschroeven gemonteerd, de oude zijn via sponsor Trident uitbesteed voor een opknapbeurt. Er was duidelijk te zien aan de BB schroef dat de Carlot in haar vorige leven een keer een tik aan het basalt heeft uitgedeeld.



Carlot in dok bij Fa De Klerk



En dat allemaal zonder bril

In 2016 werd de AIS-verplichting van kracht voor alle schepen van meer dan 20 meter lengte. En omdat de Carlot net iets meer dan 20 meter lang is moest er een AIS komen. Gesponsord door Flux Electro, en later uitgebreid met een TRESKO elektronische kaart. De bediening gebeurt vanaf een neerklapbare monitor die, indien opgeklapt tegen het dak van de stuurhut, nauwelijks opvalt.



Tijdens de Reddingbootdag in Veere begon er een hels gejack uit de stuurmachinepomp op te stijgen. Oei, snel afgezet en de rest van de dag het roer dan maar bediend met ouderwetse ellebogenstoom. Terug in Terneuzen de hele pomp uit elkaar gehaald en de lagers vernieuwd. Niet echt een duidelijke oorzaak van de klacht gevonden, maar hij jankt niet meer en dat is het voornaamste.



Het hart van de stuurpomp



De losgeraakte vliegwielen

Het was al een paar keer opgevallen dat de BB motor tijdens het starten een metaal-op-metaal klap gaf, om verder dan als een zonnetje te gaan draaien. Iets raakte waarschijnlijk de vliegwielkap, maar het bleef onduidelijk wat. Totdat er een bijgeluid ontstond wat na het starten niet meer weg ging. Het bleek dat een van de pennen die in de aandrijving de verbinding vormen tussen vliegwiel en keerkoppeling was losgekomen omdat de moer in het vliegwiel zichzelf geheel gelost had. Die pen raakte nu de alternator-poelie. De losgekomen moer stuitte al een poosje tijdens het starten los in de rand van het vliegwiel heen-en-weer. Dat was de klap tijdens het starten. Er zaten nog meer pennen los en één van de moeren was zelfs niet meer te vinden, die zal wel in de bilge liggen. Alles netjes vernieuwd en vastgezet. Puntje voor het jaarlijks inspectieschema: die moeren even natrekken.

Een ander plotseling fenomeen was de enorme rookontwikkeling uit de Webasto CV. Meer rook dan twee Kromhouten bij elkaar zozegd. Na lang zoeken bleek dit te maken te hebben met een verstopt microfilter op de inspuitsnozzle van de brander.

Ook in 2016 is de voormast (weer) strijkbaar gemaakt. Hiervoor zijn we overigens nog van plan om een hydraulische inrichting te maken. En de radarmast moet ook nog aan de beurt komen om weer strijkbaar te worden.

Wij werden in juni verblijd met een bezoek van Jan Ruijgh, de laatste KNRM-machinist op de Carlot in Terschelling. Jan is een uitstekend verteller en naast boeiende verhalen over allerlei reddingen kon hij ons wijzen op een heleboel technische zaken en handigheidjes die wij nog niet wisten. Tevens had hij de Sailor HF-radio bij zich die in het onderste stuurhuis hoort te staan. Die is inmiddels prachtig gerestaureerd door Radio Zeeland (niet werkend want dan zouden we allemaal Marcom-A examen moeten gaan doen).



De twee originele zoeklichten die achterop het stuurhuis horen te staan waren zwaar aangetast door zout, vocht en de tand des tijds in het algemeen, en zijn gerestaureerd. Het wachten is nog op de spiegels die voor opnieuw verzilveren zijn ondergebracht bij het enige bedrijf in Nederland wat nog zelf spiegels verzilvert.



Spiegels tijdens het strippen



Opgeknapte dataplates

Ook op het gebied van comfort is een verbetering aangebracht: een terugslagklep in het achterste toilet, zodat je niet eerst allerlei kranen hoeft te bedienen alvorens de boodschap gepleegd kan worden. Leg dat maar eens uit aan een passagier met hoge nood.

Dit is maar een greep uit de veelheid van grote en kleine klussen die in een heel jaar zijn gedaan in het kader van “werk in uitvoering”. Op het moment van schrijven (begin februari) zijn we bezig met de vervanging van de koppakkingen van beide Kromhouten. Er zijn in 2016 geen problemen mee geweest, maar het is nu wel duidelijk dat het toch hoog tijd werd dat de pakkingen worden vernieuwd.

Van een paar hardnekkige problemen die ons al vanaf het begin achtervolgen is nog altijd niet de oorzaak gevonden, en deze zijn dus ook nog niet verholpen: het gestaag verdwijnen van stuurmachine-olie, zonder dat er een duidelijk lek te vinden is, en het soms plotseling uitvallen van de autopilot. Maar de aanhouder zal uiteindelijk winnen dus ook hier zal een keer klaarheid in komen. Wie weet in 2017 al!

Foto's van Peter de Regt, Danny Dieleman, Frank Pot, Visserglas BV.