

VERSLAG MACHINISTENPLOEG CARLOT, 2018

Het machinistencorps had eigenlijk een relatief rustig jaar. Zó rustig dat er zelfs nauwelijks foto's genomen zijn van de uitgevoerde activiteiten. En die waren er toch wel degelijk!

Allereerst natuurlijk de CVO-keuring aan het eind van het jaar. De laatste mogelijkheid om de Carlot te laten keuren tegen de "oude" regels. Vanaf 2019 vindt de CVO-keuring plaats tegen aanzienlijk strengere eisen voor schepen van meer dan 20 meter (de Carlot meet 20,5 meter). Er waren wat verbeterpunten die opgeknapt moesten worden vóór er een CVO-goedkeur kon worden afgegeven. Een paar voorbeelden: grotere schuimblussers in de machinekamers, een klasse A-AIS, een extra reddingsboei mét verlichting, isolatie rond de polen van de alternators en de startmotoren. Alles netjes op tijd geregeld en ingebouwd, dus van de CVO zijn we voorlopig een jaar of 5 af.

Voor de CVO-keuring moesten we in dok bij Fa De Klerk in Walsoorden, alwaar het onderwaterschip geknipt en geschoren werd, en ook de vlakdikte gemeten werd. Nou, dat zit de eerste 100 jaar nog wel goed, er is hooguit een millimetertje of twee, drie verdwenen sinds de Carlot in 1959 van de helling liep.



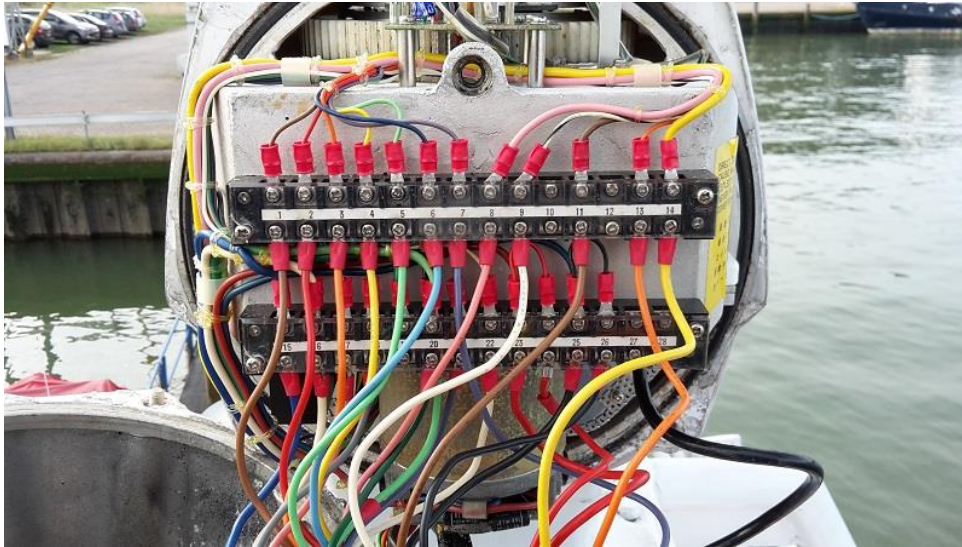
2018 is ook het eerste jaar dat we een nauwkeurige brandstof-administratie bijhouden. Belangrijk, want omdat we met rode diesel varen moeten alle liters verantwoord worden. Na een beetje een onwennig begin houden alle machinisten-van-dienst nu keurig de draaiuren en de liters bij.

Storingen waren er wel dit jaar: in het voorjaar viel de BB motor met enige regelmaat uit, wat een gevolg was van een defecte thermostaat. Na het monteren van een nieuwe was het probleem over, maar juist toen begon de SB motor óók oververhittings-kuren te krijgen, waarschijnlijk door een plat geknepen ontluchtings slang op de koeler. Dit was snel opgelost.

Een andere storing trad op in de scheepshoorn, die op een zekere dag nog slechts een benauwd gereutel voortbracht. Na lang zoeken bleek er een scheur in de binnenpijp te zitten. En iedere organist weet dat daarvan de klank niet echt beter wordt. Toen die scheur met een gesoldeerd koperplaatje gerepareerd was, bleek de afstelling van het membraam helemaal in het ongereede geraakt, en duurde het nog een hele tijd voor die afstelling (die heel nauwkeurig komt) weer in orde was. We hadden al bijna een nieuwe compressor aangeschaft...

En dan waren er nog de accu's van de SB motor waarvan (in teleurstellend korte tijd) een paar cellen overleden waren. Door een snelle levering van BR Offshore in Harlingen konden er twee nieuwe geplaatst worden, en hoefden we geen vaarten te annuleren.

Van de Stichting Historisch Materiaal Radio-Holland in Rotterdam kregen we een handboek van de oude Furuno-radar die in het onderste stuurhuis staat. Hiermee kunnen we hopelijk de onderste radar weer aan de praat krijgen, dan wel de enkele jaren geleden gekregen soortgelijke Furuno-radar in het boordsysteem integreren.



De oude Furuno-scanner. Waar zouden we zijn zonder het elektrisch schema?

Verder is er uiteraard ook dit jaar weer volop geschilderd door de dekploeg, en hebben talloze kleinere, hier niet genoemde onderhoudsklussen plaatsgevonden. Poetsen, smeren, kromme scepters rechtzetten, teveel om op te noemen.