

VERSLAG MACHINISTENPLOEG CARLOT, 2019

Net als 2018 was 2019 een vrij rustig jaar voor de machinisten van de Carlot. Het reguliere onderhoud natuurlijk, dat gaat altijd door, met daarnaast een vervelende schroefschade, een enkele afknapper onderweg, en een stuk of wat mooie opknappers.

Eerst maar die schroefschade. Tijdens de Reddingbootdag in Cadzand deelde de stuurboordschroef een paar tikken uit aan het basalt onder water in de haven. Het basalt won. Dat bleek wel toen de boot ongepland in juni uit het water ging vanwege een lekke schroefaskoker, veroorzaakt door een stuk visnet wat in de babbitt-seal terecht was gekomen, misschien ook wel in Cadzand gebeurd, wie zal het zeggen.

De schade aan de schroef was behoorlijk, maar kon gelukkig goed en snel gerepareerd worden. En omdat de boot nu toch in dok lag is gelijk het onderwaterschip schoongemaakt en in de nieuwe antifouling gezet.

Eerder in het jaar is de originele middengolf radio teruggeplaatst in het onderste stuurhuis. Mooi opgeknapt door Radio Zeeland, maar wel de zender onklaar gemaakt want het oude SSB middengolfsysteem mag al jaren niet meer gebruikt worden. Ontvangen kan er nog wel mee. Bij die gelegenheid is ook het electronisch kompas naar Radio Zeeland gebracht omdat dat nooit goed werkte, en na enige tijd kon ook dat weer teruggeplaatst worden. Het werkt nu weer perfect. Dit type kompas is door Radio Zeeland ooit speciaal gemaakt voor de Carlot-klasse.

Ook een mooie verbetering vormen de wielen die nu aan onze aluminium loopplank zitten. Geen kassen meer op het dek!

Een regelmatig terugkerende bron van ergernis zijn de toiletten die niet goed doorspoelen. Het zal de ouderdom zijn, en misschien het onregelmatige gebruik, want na het uit elkaar halen en smeren van de spoelwaterklep met solenoid, gaat het dan weer een poosje goed.

Ook de sloopshoorn bleef voor problemen zorgen, maar na het vernieuwen van het leidingwerk doet hij het weer, zij het niet erg hard, wat je toch van een sloopshoorn zou mogen verwachten, maar dat bleek later aan de compressor te liggen.

Onderweg kregen we een keer te kampen met een lekkende verstuiverleiding, waardoor er brandstof langs de motor naar beneden liep en het onmiddellijk weer ouderwets enorm naar diesel stonk in de machinekamer. Een nieuwe leiding geplaatst en dat was ook weer verholpen. Zo ook de SB vliegwielkap waarvan de bevestiging losgescheurd was en vastgelast werd.

Tenslotte begon er in 2019 een verschil te ontstaan in bedrijfstemperatuur tussen de twee motoren. De stuurboord motor draaide warmer dan de bakboord. Als eerste stap werd de vastzittende afsluiter tussen de bakboord- en stuurboord koelwatertoevoer gereviseerd. Dat hielp wel iets, maar er bleef verschil bestaan. Klus voor in 2020!