Jens' reise til Hera II, februar 2017

Jeg kom ned 14 februar og reiste hjem 1 mars. Spyros jobbet omtrent hver dag, ca 5-6 timer og jeg var der hele dagen, hver dag. De siste 3 dager var Spyros lite der, en god medarbeider og venn ble drept i en bilulykke
Likevel står det en del igjen for både mig og Spyros da jeg reiste hjem. Spyros var godt igang da jeg kom, flere detaljer under. Han var tydelig stolt over det han hadde fått til. Båten var et kjempe rot innvendig, tør ikke legge ved bilder! Jeg ryddet litt etterhvert og Spyros lover at alt skal bli fint igjen. I alle fall bra vi ikke lakkerte dørken i år. Spyros jobber rask, litt for rask av og til som da han klippet av kabler til masten fordi han trodde de var dårlige uten å sjekke, mens de egentlig var ok. Spyros var grei å jobbe med, jeg kunne bruke alt hans verktøy og materialer. På nogen oppgaver jobbet vi sammen men for det meste var vi hver for sig. Spyros var alltid behjelpelig hvis det var noe jeg trengte eller hjelp til en oppgave så alt i alt var det bare hyggelig å jobbe med han. Men han roter fælt!

Spyros arbeide
Før jeg kom hadde Spyros ryddet og renset motorrom og kjølsvin. Det var støpt nye fester til motor, ny gearkasse satt på og motor installert med det meste. Festene var sjekket med en 1 ton jack. Det ser ok ut. Det mest av motorrommet var også isolert. Varmtvanns tank, trykktank og trykkpumpe var montert på veggen i motorrommet og alt av kald og varmt vannsystemet fornyet med stive slanger, blå for kald og rød for varmt. Drenering fra dekk fra høyre side og fra cockpit var ført ut over vannlinjen så nå er det bare drenering fra dekk på venstre side som har en kran under vannlinjen. Mens jeg var der, jobbet Spyros videre med isolering, motorinstallasjon og ferskvann. Det ble skiftet kran på kjøkkenet. Det skal også skiftes på toalettet da den viste seg å være lekk. Det var bare en modell å få fatt i i Preveza, ikke den fineste. Motoren har nå fått et forfilter med vannskiller. Båten har ikke hatt tærezink så det installerte Spyros. Dusjen akter ble fornyet og satt utvendig og den har nå også varmt vann, dette var Spyros forslag. Det er stadig uttak for kalt vann i ankerbrønnen. Det var meningen at vi skulle starte motoren men det manglet fortsatt noen motordeler så det ble ikke gjort.



Venstre: Alle deler nå satt fast og det er nye stive slanger for ferskvann. Høyre: Cockpit drenering går nå ut til siden.



Nye isolering. 45 mm med to stive lag, ganske tung.





Forfilter med vannskiller, ny dusj akter.



Nye skroggjennomføringer over vannlinjen



Ny kran på kjøkken, tærezink.

.

Ved avreise mangler Spyros fortsatt:

Ferdiggjøre isolering
Ferdiggjøre motor installasjon
Installer en ekstra lensepumpe
Opprydning av dieselslanger
Montere trin i masten
Installere mast
Reparere badeplattform
Montere propell
Reparere smørekopp på rorstamme
Sjekke alt på sjøen, motor må rettes opp og wirene i masten sjekkes da alt sette seg litt når båten kommer på sjøen

Ved neste besøk i slutning av mars må jeg:

Trekke VHF kabel i båten og kople til og teste
Koble til lanterne i masten
Sjekke lading av batterier foran
Koble opp ekstra lensepumpe
Installere gassdetektor og røykvarsler. De er kjøpt men jeg ville ikke installere før båten var ryddig igjen.
Montere flere sikringer
Sjekke motorinstallasjon etter noen timer i sjøen

Mitt arbeide

Baugpropell

Som tidligere beskrevet, virker ikke lading når strøm til baugpropell er koblet til. Spyros har ingen ide hvorfor og han har ingen dokumentasjon fra den som lagde det, han bor ikke lenger der. Skilte omkobler fra 12 til 24 V for å sjekke om det var enkelt å se. Det var det ikke. Dette var et hjemmesnekret system av releer og tynne kontakter som skal holde 100A. Umulig å reparere hvis man ikke har et diagram. Hvorfor gjøre ting enkel når man kan gjøre det komplisert! Dette var egentlig et problem Spyros var ansvarlig for men ikke enklere for ham å fikse. Som tidligere nevnt er batterikapasiteten vilt overdimensjonert og kablene frem til baugpropelleren er underdimensjonert så man ikke har meget glede av de to 'monster batteriene', det er sjeldent man har bruk for å kjøre baugpropellen i over en time. Spyros hadde en ny 12 til 24V konverter som kan brukes til å lade et 24 V batteri og tilbød den gratis, han hadde fått den gratis selv. Da kan man la to 12 V batterier permanent være is serie og det trenges det ingen koblingsboks for å koble batteriene i serie. Vi ble enige om at jeg fikset det,

Spyros ga oss konverteren og byttet det ene monster batteri mot to nye mindre batterier som så kan plasseres forut. En bra deal for oss og han.




Gamle releomkopling til 24V. Bemerk den brente kabel.




Batteriboks for de to nye batterier til baugpropellen. De sitter låst i alle retninger. Baugpropellen til høyre




Koblingsboks for bryter/termisk sikring for baugpropell er fortsatt i bunnen av skapet i forkahytten, men nå er det montert en plate som skjuler og beskytter den.



12 til 24V konverteren er rett over dieseltanken og den er også beskyttet med en sikring (25A). I den forbindelse ble det ryddet opp i kabler i motorrommet, det var stadig kabler fra den gamle motor.

Instrument panel

Det måtte skjæres et større hull for å få plass til alle instrumenter, nytt er kartplotter og VHF. Det er akkurat plass! Kjøpe ett Meranti bord til nye instrumentpanel, fikk ikke tak i teak. Det ble oljet 10 ganger med en olje jeg fikk av Spyros, han påstår den er veldig bra.




Ny utskjæring for instrument panel. Instrumentpanel får olje.

Da jeg skulle kjøpe plotteren, var det et messetilbud så en plotter med sidescanner ekkoloddgiver var billigere enn en uten så da tok jeg den med giveren til ekkoloddet. Giveren ble montert på høyre side så kjølen er litt i veien når man bruker sidescanning men ok nedover. Det laget en monteringsplate så giveren er horisontal.




Giver for sidescanner.

Alle instrumentene ble montert og limet på panelet med Sikaflex. Kablene er samlet på panelet så det er få kabler å demontere hvis det skal tas ut igjen. VHF'en ble programmert med vår tildelte MMSI nummer (vi har nå VHF lisens) og VHF ble koplet til plotteren for å overføre AIS. Det meste ble testet og ser ut til å være ok.



Alle instrumenter montert. VHF sidder lavt da det ikke er plass bak til at den kan sitte i midten.

Ankerkjetting

Den er satt sammen av en nyere (først) og en gammel. Den gamle var veldig rusten, spesielt nær samleleddet og selve samleleddet. Skar av ca 1 m av den gamle og satte de sammen igjen.

Da kjettingen var ute, satte jeg i 'chain markers'. Det viste sig at den nye kjetting bare var 23 m og den gamle, 47 m (egentlig vet jeg ikke hva som er gammel og ny). Som oftest bruker man mindre enn 47 m og da samleleddet er det svake punkt, snudde jeg hele kjettingen så man må sette ut mer enn 47 m for å komme på kjetting nr 2. De rustne led ble nøye undersøkt og ser ok ut.

Da ankerkjeden var ute, ble også røret ned i ankerbrønnen kuttet av, burde gi mindre problemer med kjetting som bygger seg opp. Vi burde eventuelt henge tovet i bunnen opp på siden for å kjettingen kommer lenger ned.



Rusten samleled, anker markeringer.



Ankerrør kuttet av.

Winch foran

Det gjenværende monster batteri, som ikke lenger skal brukes til baugpropell, ble flyttet frem for å brukes med anker-winchen. Bryteren med automatsikring ble derfor også flyttet frem og det ble laget en solid batterikasse. Batteriet kan ikke bevege sig i noen retninger. Med batteriet forut bør winchen ha fordoblet kraft, det gjenstår å teste. Det betyr også at forbruksbatteriet ikke blir brukt til anker-winchen foran. Winch batteriet ble koplet til en ledig utgang på batteriskilleren i motorrommet.





Ny batterikasse til ankerwinch foran, bryter og automatsikring for winch




Batteriskiller i motorrom. Til venstre ses bryterne for startmotor og forbruksbatteri. En plate dekker nå kontaktene, den skal få isolering.

Som de ses har utstyret fått en del vann i forbindelse med at motoren var inne og ute et par ganger, men det ser ut til at virke.

Ankerwinch akter
Den er koplet på forbruksbatteriet, tror jeg. Men lampen på bryterboksen kommer på når batteriet er frakoblet med kontakten under trappen så den er kanskje koplet direkte utenom kontakten, ikke så bra for da kan den bruke strøm når hovedkontakten er slått av. Det skal jeg sjekke nærmere neste gang. I koblingsboksen til winchen har der vært en sikring på 100A, men den er tatt vekk og erstattet av en automatsikring med bryter. I en av reservedels kassene ligger det sikringer som sier de skal brukes med winchen, men det er altså ikke riktig.



Boks med akterwinch bryter og automatsikring.

Solpanel
Solpanelet har fungert bra i vinter, batteriet var toppladet. Panelet var heller ikke blest ned. Det ville være enkelt å installere to paneler til på siden av båten (kostnadsfri) hvis det er stemning for det.



Her kan det installeres et solpanel, eventuelt litt større så det fyller hele flaten.

Mast og kabler

Masten ble tatt ned fordi elektrikeren til Spyros hadde sjekket kabelen i toppen og hevdet at den ikke kunne skiftes uten å ta masten ned. Han hadde også gitt et tilbud på 700-800 EU for å skifte de elektriske kabler og strekke de i båten. Spyros liker ikke å jobbe med det elektriske. Det viste sig at elektrikeren aldri hadde sjekket om kabelen kunne skiftes uten å ta masten ned, kabelen var stadig skruet fast i toppen. Så det var rent svindel, kabelen kunne skiftes uten å ta masten ned. Men det viste sig å være ganske trangt å få kabelen igjennom, selv med masten nede. Elektrikeren mistet jobben og jeg gjorde det i stedet, langt billigere! Spyros skulle ha skaffet kabel men det var visst overlatt til elektrikeren, ikke helt klart. Så var det rundt til alle butikker for å finne kabel. De fleste hadde kun RG58 som er for tynn, det bør være RG213 som den gamle. På Cleopatra visste de om en liten butikk i byen som hadde den. Men slikt tar tid.
VHF antenne så bra ut, testen den for overgang.
Spyros inspiserte alle deler av riggen og fant ingen problemer.



Her kommer masten ned.

Lanterner i masten

Begge lanterner har løse pærer og har en tendens til å bli korrodert. Snakket med Jørgen og vi ble enige om å skifte de to lanterner til forseglede LED lanterner. Det ble også skiftet kabel til topplanternen. Den nye topplanterner er godkjent til 3 NM og bruker kun 3 W, den gamle (som bare virket litt) brukte 25W. På toppen av masten var det en dings som Spyros ikke visste hva var, jeg heller ikke. Den skjermet for ankerlanternen så den tog jeg av (ikke kastet foreløpig).



Dings i masten som ble fjernet. Ankerlanterne, det er også en ny Windex.



Ny topplanterne

Dekkslyset var også defekt. Det var en 35W halogen, den ble skiftet ut med en 10W forseglet LED som tilsvarer 90W så nå burde den gi bra lys. Lanternene med nye kabler ble testet med ett batteri.

Trin i masten

Når masten kom ned var det en god mulighet for å montere trinn. Spurte Jørgen og han var enig. Det var et meget godt tilbud i Danmark og jeg fikk sendt de med posten (de hadde ikke andre opsjoner) og monel nagler fikk jeg i Irland til en brøkdel av prisen i båtbutikkene. Trinnene klappes sammen når de ikke brukes. Dessverre kom trinnene ikke (naglene kom), men jeg har merket hvor de skal sitte så Spyros må sette de på.

Lekkasjer

Den gamle VHF ble fjernet. Den så ikke godt ut, det var en lekkasje over, hvor noen bolter stikker igjennom. Ved å spenne de til stoppet lekkasjen. Det var også lekkasje på høyre side (mindre) så her ble boltene også spent til.



Lekkasje i skapet hvor VHF'en var, tilsvarende på høyre side. Her kommer vannet inn.

Det var også lekkasje på nedgangen rett over trappen. For å finne det må det demonteres ganske meget. Vannet kommer spesielt fra vinduet over, hvor pakningen er dårlig, kanskje vi kan få ny fra HR. Jeg foreslo for Jørgen å forsegle vinduet, men han mente det var bra at det kunne åpnes.



Her kommer vann inn, se dråpen. Utett pakning i vinduet.

I akterlugaren dryppet det godt. Vannet kom inn via et skruehull. Ved å sette i en skrue stoppet det, men det er jo stadig vann bak! Med regn 2 ut av 3 dager tror jeg de fleste huller er funnet.



Dryppende hul.

Lamper
Alle lamper er nu skiftet ut med LED lamper.

Amperemeter
Det ble montert et amperemeter på forbruksbatteriet. Det krever en shunt på batteriet og en kabel fra batteriet til bryterpanelet. Man kan nå avlese hvor meget batteriet lades eller avlades. Det som måles er den totale strøm inn eller ut av batteriet. Så hvis solen skinner eller motoren går kan den være den positiv, ellers som regel negativ. Den måler også strøm på pumper og kjøleskap. Det er greit å vite hvor mye strøm man bruker og lader, enkel måte å finne ut om ting virker.



Amperemeter. Tallet er positiv da det kommer strøm fra sol panelet.

Ankerrom akter
Her installerte Spyros en ny dusj som man får tak i ute fra. Det er nå både kaldt og varmt vann. Der er kran til kaldt vann i anker rommet som før. Jeg laget en skilleveg for å unngå at slangen filtres inn i ankerkjettingen.


Skillevegg i ankerrom, ny dusj.

Ny propell

Den ankom etter et par dager. Vi prøvde den og den passet til akslen. På nest siste dag ville jeg montere og oppdaget at den var for høyre omdreining og ikke venstre omdreining som på Hera II. Den var ellers bestilt riktig så den ble sendt tilbake til England, Brunton lover vi skal få en ny før sjøsetting. Ikke klar enda om de også betaler transporten. Som det ses på bildet under er den nye propell vesentlig større, ikke underlig det har gått langsomt.



Ny og gammel propell. Den nye ser fin ut på båten.

Sikringer

Det viste sig at det ikke er en en eneste sikring til de forskjellige kretser ut fra panelet med alle bryterne! Dette er en potensiell brannfare og bør ordnes snarest. Inntil da er det viktig at ingen brytere står på når det ikke er folk i båten. Hele koblingpanelet bør reorganiseres. Det er for mange brytere, brytere som ikke er i bruk og brytere som ikke trengs, som for lys. Det er sikkert nok med halvparten av bryterne. Det er dessverre ikke mulig å sette inn automatsikringer i stedet for bryterne, det er ikke plass. Sikringer går ikke ofte så det burde være ok å bruke vanlige sikringer montert akkurat bak bryterne. Da ser man om en sikring er gått ved at lysest på bryteren slukker. Dette kan jeg fikse ved neste besøk (april-mai). Jeg har foreløpig satt en sikring på cockpitinstrumentene.



Sikring for cockpit instrumenter. Meget enkelt men ser ikke pent ut. Men bedre enn ingen sikring.

Bilradio

Spyros hadde en ny bilradio (EU 35) han ikke skulle bruke (han må ha mye rart i sitt verksted) og foreslo vi skulle fylle det stygge hull. Jeg sjekket kablene, alle var ok, men bryteren for å slå på radioen var ikke den som er markert radio, men den over. Radioen ble montert og fungerer ok. Den har ikke CD men USB inngang der, det er ikke alt man får for EU 35.



Nye bilradio.

Annet
Fjernet Navtex
Fjernet en del ubrukte kabler
Fjernet feste til gamle autopilot
Bunnsmøring. Det har vært praksis å slipe helt ned, grunne og så to lag ny maling. Dette er ganske kostbart, så i samråd med Jørgen, besluttede vi å bare å slipe litt og bunnsmøre, da sparer vi ca 5 000.
Redningsflåte. Den er mer enn 18 år gammel. Den ble tatt til service av Spyros, men var i dårlig forfatning. Det ville bli kostbart å reparere så det ble anbefalt å kjøpe ny. De fleste flåter har en garantert levetid på 12-15 år. Den vurdering kunne være for å selge en ny, prisene hos han det lever service var i iallefall over 50% høyere enn i England. I samråd med Jørgen vil jeg bestille en ny 6 manns flåte som er ISO9550 sertifisert, pris ca 12000 kr.

Ting som bør fikses

-Sikring på alle kretser.
-Fjerne ubrukte kabler.
-Lekkasje ved nedgang
-Alle lanterner bør skiftes ut, de resterende 3 vil koste ca 4 500 kr
-Natingen er dårlig. Ifølge Spyros må hele den gamle nating opp og ny legges i, koster ca 30 000 kr. Vi kan jo prøve å lappe litt på det når det blir tørt.
-Dørken må lakkeres
-Lekkasjetester for gas bør installeres

-Alarm på eksosen. Stopper kjølevannet, smelter eksosslangen før man oppdager det. Koster ca 1500 kr.

Dag for dag

15-2
Så gjennom båten med Spyros. Sjekket hvor nye instrument skal gå. Laget nytte feste for monster batteri.
Undersøkte med kabling for 12-14 V,, ser komplisert ut. Var på byen å kjøpe ledning og bor og se på lamper.

16-2
Fortsatte med instrumentpanel. Var å kjøpe tre. Ryddet en del. Testet ny batterikasse. Testet og løsnet krane for avløp på håndvask på badet. Sjekket hvordan gamle hoved panel skal re-installeres. Var på byen å kjøpe stikksag og se på kraner.

17-2
Instrumentpanel ferdig. Batteri foran. Sjekket gamle 12-14V omformer. Fjernet krane. Beslutte å kutte ankerkjede og installere nytt led.

18-2
Laget feste til sonar og hul til kabel. Teste 12 til 24 konverter. Lakkere instrumentpanel, 10 ganger. Begynte på batterikasse høyre. Fjernet installasjon av gamle batterisystem til baugpropell.

19-2 8-14
Lage høyre batterikasse ferdig. Forberede nedtakelse av mast. Tette dørk i cockpit (var ikke helt tett etter at Spyros satte det på). Kutte ankerkjetting. Kutte holder for gamle autopilot. Forsøkte å fjerne rør i ankerrom, for liten vinkelsliper. Slipe instrumentpanel.

20-2
Tog masten ned. Flyttet bryter for ankerwinch foran. Jobbet med isolering. Satte opp lampe. Var på byen om kvelden for å kjøpe deler.

21-2
Ferdig winch batteri installasjon, testet. Begynte på batterier for baugpropell. Til flere butikker for deler.

22-2
Ferdig med batterier og batterikasse for baugpropell. Testet. Flere deler i butikker. Satte opp lamper. Limte fast giver til ekkolodd, Fjernet gamle VHF og Navtex. Fant strømkabel til ny plassering av VHF. Handle i byen om kvelden. Installerte nye lanterner.

23-2
Skiftet lanternekabler i mast, elektrisk installasjon av nye lanterner. Var å kjøpe nytt dekkslys. Ferdig med arbeide fremme for baugpropell. Installerte skillevegg i ankerrom.

24-2
Monterte 12 til 24V konverter. Koblet opp lading til winch batteriet, alt i motorrom. Ny jordpunkt i motorrom. Fjerne en del kabler fra den gamle motor. Montere alle instrumenter i panelet. Trekke 12V kabel til VHF.

25-2
Kabling til instrumentpanel, skjære ut mer til instrumentpanel, lage skillerom i motorrom for bedre støydemping, installere shunt for amperemeter, teste det, ferdig installasjon mangler.

26-2
Koble ferdig amperemeter, teste instrumentpanel, programmerer VHF, teste forbindelse mellom plotter og VHF, kutte ankerrør, skru til skruer for lekkasje, sjekke ledninger for bilradio, bedre jordforbindelse for utstyr koblet til forbruksbatteri.

27-2
Tettet lekkasjer, montere propell for å sjekke, trekke kabel for VHF i masten, ordne ledning i toppen av masten, pakke og sende propell, ordnet fester for instrumentpanel, fikse anker-ledd, snu ankerkjetting, spleise tau på kjetting, rydde.

28-2
Jobbet med kjetting igjen, chainmarkers, sjekket og merket igjen hvor trinnene skal være, testet alle lamper i masten med et eksternt batteri, installerte bilradio, ryddet, diskutere faktura med Spyros.

Ja tiden går, det er utrolig hvor lang tid ting i båt tar.