

Projekt kasketskygge og ny motor.

En af de fantastiske ting ved en Rasmus, og noget af det vi glæder os vældig meget til er det delvis ovedækkede centercockpit. Halvtaget er hurtigt blevet døbt "kasketskyggen", og lige så behagelig den vil være en kold og regnfuld dag, lige så meget var den i vejen da motoren skulle ud – altså måtte kasketskygget tages af inden motoren kunne komme op.



Efter lidt spekulationer viste det sig, at taget hang sammen med vindspejlet, altså kunne taget ikke afmonteres på en enkel måde – det var nemmere at lade vindspejlet sidde fast i taget, og så løfte hele herligheden af.

Det gav så også lidt mere plads under teltdugen og gjorde det nemmere at komme frem og tilbage på dækket.



Kasketskyggen blev stillet ind i laden, og ved hjælp af hejseværket blev den løftet op på halmloftet hvor den stod under en presenning indtil det blev forår og hestene kom ud, så blev den hentet ned og renoveringen kunne begynde.

Først undersiden – "so-flæsk" bliver ikke pænere med alderen!!!, men en gang hvid vådrumsmaling og lidt lak på listerne pynter meget. Samtidig blev den teakkantlist der var faldet af på agterkanten genmonteret – denne gang i fugemasse og ikke i spartel 😊



Efter endt malerarbejde blev der monteret højtalere, og ledninger til lys og til vinduesviskeren.



Så var det tid til at vende monstrummet om, så oversiden også kunne få en omgang



Oversiden så også lidt træt ud, men lidt maling gør underværker.



Og så var kasketskyggen klar til blive løftet på plads når motoren er kommet i.

Motorryggen var blevet ryddet, rengjort, låget havde været af dieseltanken, og denne var også blevet tømt og rengjort, låget genmonteret, og motorryggen havde fået et nyt lag støjisolering, alle skrogennemføring og søventiler var skiftet, og ligeledes var alle slanger skiftet ud, så nu var det tiden til at få anbragt de nye motorfundamenter.



I stedet for at slås med en motor på 250 kg var det nemmere at bruge en skabelon.



Fundamentene blev støbt fast og det hele blev malet med epoxyprimer og så blev der monteret nye kobberør til tanken – både frem og retur til motor og filteranlægget i kistebænken



Nåh ja så skulle der jo også lige laves en ny dørk til cockpittet.

Den gamle dørk over motoren var lavet af to halvdele, der lukkede sammen lige hen over motoren, men sådan en samling er svær at gøre tæt, og det var den så bestemt heller ikke her, så vandet havde haft nærmest fri adgang til at dryppe ned over motoren – det blev motoren ikke pænere af!! Altså måtte der en ny dørk til – den startede inde på høvlbænken. Runde hjørner i resultatet kræver lidt forarbejde med at lime massive teakklodser i hjørnerne.



Den gamle dørk bag ratsøjlen var "på ben", og den var knækket, repareret og det lykkedes så os at knække den igen i efteråret (på kun 1 måned!!). Men den konstruktion betød, at for at få den faste del af dørken op i højde med "motorlåget", så måtte der 2x15 mm krydsfiner til under dørken.



Ovenpå det faste finer skal der så teak, det blev lavet på værkstedet – og der er det godt at have skruetvinger og man kan ALDRIG få for mange skruetvinger!!



Det nye låg til motorrummet, som erstatning for de to gamle lemme. Verdens mest underlige konstruktion – man tager et selvlæsende cockpit, lægger en motor ned under og så laver man en dørk, der består af to halvdele der mødes præcis hen over motoren, og som tætning lægger men en gummistrimmel i - om det er tæt – nej det er det da bestemt ikke !!!!

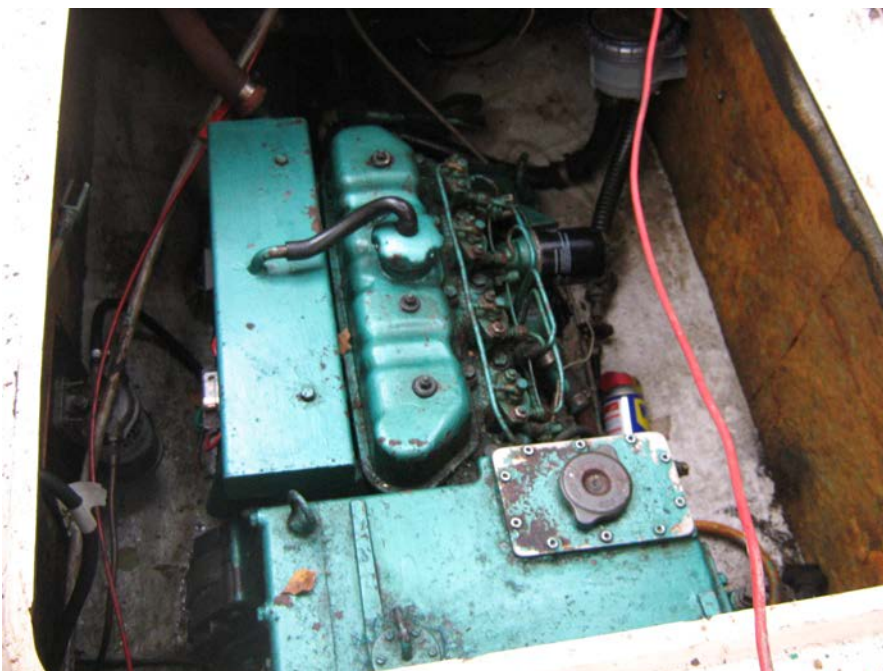
Nu kommer der en lem i et stykke, med kantlister der går ned over glasfiberkanten og med en god silikonepakning, kraftige hængsler og et gedigent lukketøj – det bliver tæt !!



Så kom den nye dørk ombord og blev beslået – lemme skal godt nok af igen når motoren skal ombord, men det er altså nemmere at kunne ligge nede i motorrummet og sætte lukketøj på end at skulle gøre det når motoren ligger der 😊



Den gamle motor blev taget ud og sat ind i laden, det var jo meningen at den skulle hovedrenoveres:





Efter nytår blev den sat på traileren og kørt til Cylinderservice i Aabenraa, men efter et grundigt kig blev den dømt død ☹ Den var så gammel, så der ikke længere kunne skaffes reservedele, derfor ville en reovering betyde udbredt brug af gamle stumper, og så var det jo lidt tvivlsomt om vi kunne få 20 problemløse år ud af motoren. Altså en MEGET dyb indånding og indkøb af en ny Vetus 4.55 på 52 HK, og når vi så var i gang så hvorfor ikke skifte hele lortet – aksel, akseltætning, skrue, vandsmurt gummileje i stævnør og så lige putte et Hydradrive ind – det var NU hvis nogensinde.





Det at skifte gummilejet i stævnrøret det krævede for øvrigt tålmodighed, snilde og VOLD – det måtte simpelthen skæres igennem på langs og ha' tæsk med hammer og mejsel for at få det ud!!



Det nye leje skulle så bare lige presses ind, meeen stævnrøret er 44 mm indv. og gummilejet var 45 mm udv. For en mand med en drejebænk ville det jo ikke være et problem – men jeg har INGEN drejebænk, så igen krævede det tålmodighed. Den sidste 100 del af en millimeter blev vundet ved at putte bøsset i fryseren natten over, så kunne det lige bankes på plads.



Så blev det sommer, og alt var klar til montage af den nye motor, presenningen blev taget af og Ole kom med sin vidunderlige servicebil.



Den kunne lige nøjagtig løfte den op over karmen.



Og med list og lempe kom den ned i motorrummet.



Og vupti!!!



Fundamenterne passede!!!

Nu mangler der så bare montage af udstødning, kølevand, aksel, diesel, gear/gas etc., men den er på plads, og der er masser af plads omkring den.

Så var det tiden at få genmonteret kasketskyggen.



Let og elegant op med den – udfordringen var så at få givet den en gang fugemasse hele vejen rundt på skumkarmen, og derefter få den sænket ned så præcist, så det ikke blev tværet ud over det hele – det lykkedes også!!



Nu ligner hun efterhånden sig selv igen – dejligt. Så er det bare på med presenningen og vi er klar til den næste vinter med "indendørs" arbejde.



Da nu motor og kasketskygge lige så stille var kommet på plads, så kunne også instrumentpanel og kortbord efter mange måneders ventetid blive monteret



Da nu motoren var på plads, så kunne der måles op til CV akslen og den blev bestilt i Korsør. Den kom, og blev monteret "for det løse" så det lille skot som tryklejet skulle monteres i kunne komme på plads. Først blev det sat fast i glasfiber spartel, og så blev det støbt fast. Sådant rent glasfibermæssigt var det ikke noget stort projekt – udfordringen bestod i, at skottet skulle sidde nede under skabet i agterkahytten, og der var kun adgang ned gennem skabet. Ingen der kender mig vil påstå, at jeg er et slangemenneske, men det var lige før jeg blev det af den operation, og af den efterfølgende montage af leje, stævnørstætning og aksel.



Da skottet var støbt fast og malet, så var det tiden for den endelige montage af stumperne.

Akslen blev målt, målt igen og så lige kontrolmålt et par gange inden jeg skar den til i længden. Så blev den stoppet ind agtenfra, gennem stævnørørtætningen, og op i tryklejet, hvor den blev manøvreret på plads, hvorefter tryklejet blev spændt fast i skottet. Så blev klemflangen spændt med det foreskrevne moment – det var IKKE nemt at få plads både til momentnøglen, rørtangen som skulle bruges til at holde kontra med og så mig inde i skabet!!!!

Da klemflangen var på plads, kunne CV akslen boltes sammen med lejet. Der var det en fordel at kunne sætte motoren i gear så jeg slap for rørtangen, men der var rigtig langt fra skabet i agterkahytten op i cockpittet og ned over motoren for at sætte i gear, og så hele turen tilbage for at spænde én bolt (der er 6 i alt!!!), men en lille list, med et hul i og så en 5 mm bolt gennem hullet i geararmen på motoren så kunne jeg stå på hovedet i skabet og sætte i gear og i frigear!!!



Nå da hele den del var på plads var det tid for stævnørørtætningen, altså op af skabet og ned i lotusstilling under dørken, så kunne jeg med det yderste af fingerspidserne nå ned og få monteret akseltætningen – juhuu.



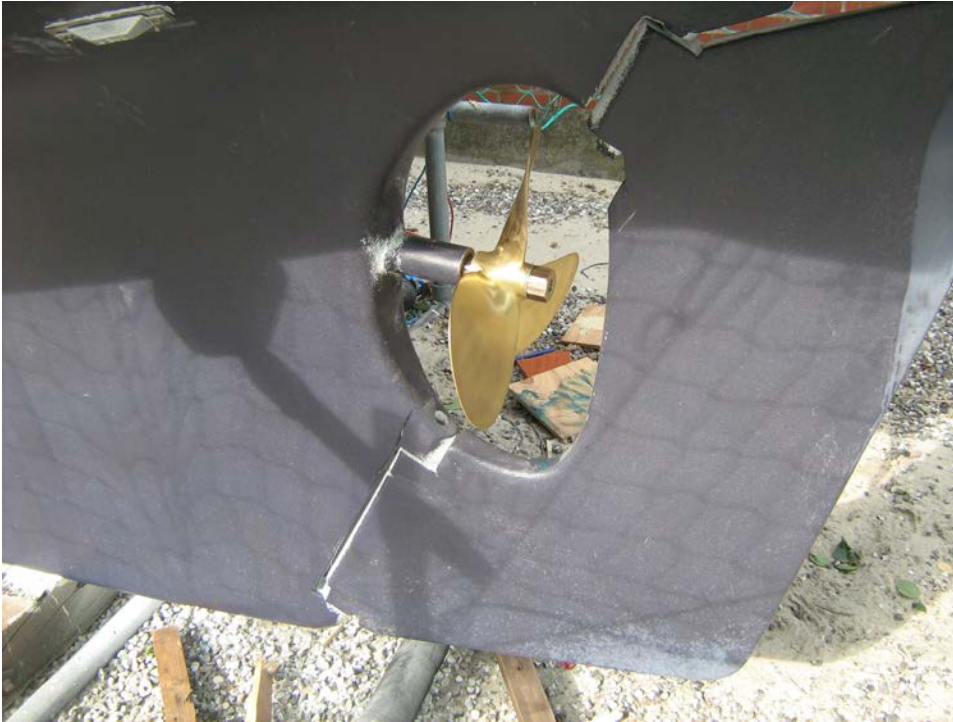
Da alt var på plads var det bare ud og montere skruen, den passede og gled på som om den var bestemt til det, og alt så såre godt ud, meeeeeeennnn hov hvad var lige det, kunne skruen nu også gå fri når roret blev lagt helt i borde – NNNEEEEEJJJJJ.

Det kunne jo være at det var fordi hydraulikcylinderen til styregrejet var taget af, så roret slog for meget ud, altså med sved på panden blev cylinderen hastemonteret og SATANS OSSE, skruen tog på roret når det var lagt i borde – der blev jeg træt!!!!

Men der var jo kun et at gøre – op i skabet i agterkahytten og så blev hele lortet skilt ad igen – og det var bestemt samlet for at det IKKE sådan lige skulle skille ad!!!!

Heldigvis havde jeg hørt rigtigt godt efter og kunne huske at der i klemflangen var tre ”aftrækkerhuller”, hvor 6mm bolte kunne skrues i og dermed trække flangen ud af hullet – PUHA der svedte den tykke!!. For IKKE at skulle have skrue og hele akseltætningen skilt ad også, så blev tryklejet skubbet bagud og akslen fremad så jeg netop kunne skære de 25 mm af der ”var til overs”. Men var det bøvlet at ligge med hovedet nedad i et skab og spænde, så var det direkte ubehageligt at ligge der med en vinkelsliber!!!!

Nå det lykkedes og det hele blev spændt sammen, og så kunne roret gå forbi skruen, og nu var Pipaluk endelig efter 11,5 måned helt vandtæt igen, alle huller i skroget var lukket, og bunden var reelt klar til søsætning!!!



Til en ny motor hører så også nyt gear og gashåndtag. Det gamle var et "togrebs", det nye blev et "etgrebs", kravet var at det skulle sidde mere tilgængeligt end det gamle – og IKKE stikke så langt frem i cockpittet når vi sejler fremad – det gamle stak nærmest vandret frem i knæhøjde fra ratsøjlen.

Efter meget overvejelse blev det en udbygning på siden af ratsøjlen.





En lidt irriterende konstruktion, men den eneste måde at løse opgaven på !!

Sammen med den nye motor blev der også installeret en varmtvandsbeholder, den kunne lige ligge nede i bunden af kistebænken i bagbord side, der var ikke meget plads til både mig OG vandvarmeren i kistebænken.



Vandvarmeren blev koblet til motorens kølesystem, så ½ times motorsejlads skulle kunne give 20 l varmt vand til bad, og skulle vi komme i havn, så er der en 800 w elpatron i vandvarmeren 😊

Næste udfordring var så placering af brusearmatur.

Toilettet er simpelthen for lille og uegnet til de store badeøvelser, så løsningen blev at anbringe armaturet i cockpittet, hvor der er afløb gennem selvlænserne. Til søs og for anker er det jo ikke noget problem at bade i cockpittet og i havn er der jo normalt bad så 😊



Det sidste der blev monteret var slangen fra kølevandsindtaget og det tilhørende filter, og så blev der hældt kølevæske og smørelie på motoren. Nu mangler der bare en akkumulator og noget diesel i tanken, så kan motoren startes.

Så blev motorinstallationen helt afsluttet, incl. en ny montage af cockpitsbordet – det blev fejret – den første eftermiddagsthe ved det nye bord!!

Og se også det nye joystick til bovpropellen, nu bliver det logik i betjeningen – joystick til bb = stævn til bb, og modsat 😊 = ikke længere behov for at stikke hovedet ned under rattet for lige at se om "joystick fremad" = stævn til sb eller bb??



Til en motor hører også brændstof, og da tanken var helt tom, og der var installeret tankmåler var det også tid for en kalibrering af måleren, altså blev der fyldt 20 liter på af gangen og for hver påfyldning blev måleren fotograferet og der blev lavet et hak i målepinden, så back-up systemet også er på plads !!



Efter 12 gange omkring tankstationen og op og nedad stigen endte vi med en fuld tank og en måler der viste "fuld" ☺

Den 22-11-14 var det så tiden for det store øjeblik - motoren skulle startes for første gang. Det var et spændende øjeblik, og den startede øjeblikkeligt – PYHA – sikke en lettelse!!!