

"Stella"

Renovatie & restauratie van een Bretoense oesterschuit.

Deel 3

Samen met de ontluikende lente, begin ik in dit derde deel, aan de waarschijnlijk laatste fase van het afbouwproces. Doch het is een begin, met wat ze in mensentaal noemen ...*"tegenslag..."* Zoals je wellicht reeds kon opmaken uit voorgaande artikels, is deze restauratie, in tegenstelling met nieuwbouw, een bouwproces waarvan de planning en uitvoering vooral ontstaan op de werkvloer, en niet zozeer van op een tekentafel..Aangezien er van deze boot geen bouwplannen werden teruggevonden moet alles met veel (buik)gevoel en emotie gereconstrueerd. en aangepast worden. Dit resulteert soms in onvoorziene omstandigheden. Vandaag was er zo een moment.



Volgens een eerste planning zouden de brandstoftanks naast de motor geplaatst worden.

Doch door het aanbrengen van een waterdicht schot, plaatsten we onszelf voor een dilemma.

De ruimte rond de motor is te klein geworden. Het zou de opstelling van de scheepsmotor, en het onderhoud ervan, nadien praktisch zeer moeilijk maken.. We waren dus genoodzaakt de inox -tanks (inox 316) met een gezamenlijke inhoud van 170 L x 2 = **340 liter** .in het kleine ruim te plaatsen.

Je ziet, waarvoor deze vaten afkomstig uit een melkerij, nog kunnen dienen !



Er waren natuurlijk de nodige aanpassingen nodig, zoals: aansluitingen voor een peilglas, vuldop, ontluchting, tussenschotten enz...er werd zelfs een opening voorzien om de tanks later te kunnen reinigen en te spoelen.

Na veel hoofdbreken en "**ander breekwerk**", zijn we erin geslaagd hen een goed plaatsje te geven.



En alles in acht genomen, valt deze tegenslag nogal mee. Het zorgt

uiteindelijk voor een nog betere gewichtsverdeling en stabiliteit.

Vernissen en afschuren volgen elkaar in snel tempo op.
En het begint te jeuken...bij de bouwheer.
Hij wil absoluut de stuurhut eens presenteren op het dek.
Hoe zou je zelf zijn?

Op **woensdag 17 maart 2010** is de grote dag!

De zware zeilen van de overkapping en het metalen frame moeten gedeeltelijk en tijdelijk verwijderd worden,om voldoende vrije werkhoogte te krijgen.



Er heerst een voelbare spanning.
Zal het vlot verlopen ?
Gaan we geen brokken maken?
Hoe gaat het totaalbeeld zijn,en zal het mooi ogen?
En vooral...
Gaan de verhoudingen kloppen?
Als we mogen voortgaan op het weer ,dan zal het wel lukken. Want het is een eerste prachtige lentedag.

Met hulp van...vier paar handen..., iemand die coördineert en die tot drie kan tellen,plus een verhoogd opstapje, een fotograaf die alles vereeuwigt, wordt de kleine stuurhut opgetild,en voorlopig op z'n plaats gezet.
Het definitief inbouwen is voor later.



Het is zover.....De patroon kan tevreden zijn over het tot nu toe geleverde werk.
De puzzelstukjes beginnen na vele uren werk in elkaar te passen.



Even bekomen van de zware arbeid.



Nu kan er begonnen worden aan de afwerking van het interieur !

Twintig maart..Een nieuwe tegenslag !

Bij het werken aan de motor stelt men vast dat het watergekoeld uitlaatspruitstuk gesprongen is. Dit waarschijnlijk ten gevolge van roestvorming..Erg jammer,zowel voor de planning als voor het mogelijke kostenplaatje...

****Even een technisch moment inlassen voor de leken onder ons (wees gerust ,ik ben daar ook één van...)**

***Een spruitstuk** is een onderdeel van een verbrandingsmotor. Er is een onderscheid te maken tussen spruitstukken voor de inlaat van brandstof in de motor, en het verzamelen van de afvalgassen,voor de uitlaat.*

***-het inlaatspruitstuk** zorgt voor aanvoer van het lucht- brandstofmengsel. Doorgaans zit de carburator, of bij een motor met brandstof injectie de injectoren, op het inlaatspruitstuk.*

***-in het uitlaatspruitstuk** komen de uitlaatgassen van verschillende cilinders samen en gaan vervolgens door naar de uitlaatpijp...*

Op bijgevoegde foto van het motorblok zie je het defecte uitlaatspruitstuk



Ondanks de pech, werkt men naarstig verder, om de oude rakker aan de praat te krijgen.

Op **zaterdag 27 maart** zag je een brede glimlach verschijnen op het gezicht van onze mechaniker van dienst.

Na vele jaren van oorverdovende stilte, waarschijnlijk meer dan 12 jaar, was er dan plots weer dat heerlijke en rokende geluid...van 73 paarden



Er waren wel 5 autobatterijen van 12 Volt nodig om hem een steuntje in de rug te geven.

We zijn momenteel op meerdere fronten actief. Ondermeer aan de schroefaskoker. De *originele schroefas* werd terug in de oorspronkelijke staat hersteld.(opgespoten en haarfijn afgedraaid, zie bijgevoegde foto). Door de vele draaiuren, in haar actieve bestaan, was zij op de plaats van de schroefassteun of steunlager wat uitgesleten.



Op de volgende foto zie je de oorspronkelijke, schroefas steunlager.

Na een flinke onderhoudsbeurt ,kan ook hij nog voor vele jaren vaargenot zorgen.



De vaste *schroefaskoppeling* staat eveneens een schoonheidsbehandeling te wachten.



Daar er wat speling op de schroefas zit,moet er een nieuwe watergesmeerde schroefas kokerbus met rubberlagers worden gemonteerd, met een buitendiameter van 60 mm. en een binnendiameter van 40 mm.



Het is niet zo evident, om die oude bus eruit te halen Dit onderdeel lijkt wel vergroeid met het vaartuig.

Vrijdag 2 april is weer zo'n dag om te vermelden in de analen .
Vandaag wordt namelijk de "Stella" verhuist van de vaste bootstoel naar een voor haar speciaal gebouwde trailer .
Dit doen we ,om later op een wat meer comfortabel manier te kunnen werken aan de romp, ondermeer voor het afdichten, schilderen,en klaar te maken voor toekomstig transport.
(In deel 2 werd dit al eens toegelicht.)



Een grote kraan werd ingehuurd om deze klus te klaren.
Met de precisie van een modelbouwer ,die zijn bootje van op afstand bestuurd ,wordt de Stella van plaats verwisseld .
Een hele operatie zoals je kan zien op bijgaande foto's.





Na de 'opstoot' van 2 april,lijkt de 'sturm und drang' wat stilgevallen !

Ik tracht me nuttig te maken met een herstelling van het potdeksel.

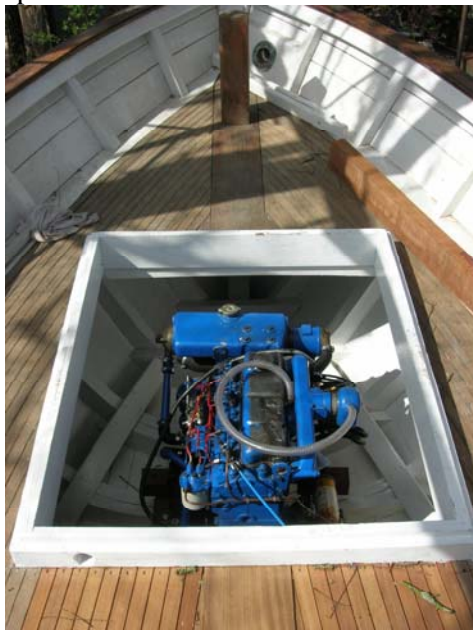


Ook de motor gaat via een luchtdoop op weg naar zijn definitieve plaats,in het motorruim.



Een volgende activiteit is het zuiveren en opvullen van de nagelgaten in het dek. *Dit laatste is me zeker niet vreemd !* Het vlak schuren van de dekbeplanking,en het vrijmaken van de breeuwnaden,is een volgende en erg tijdrovende bezigheid.

Het installeren en verder afwerken van motor,as schroef,aansluiting van de brandstoftanks enz. laten we over aan de specialisten...

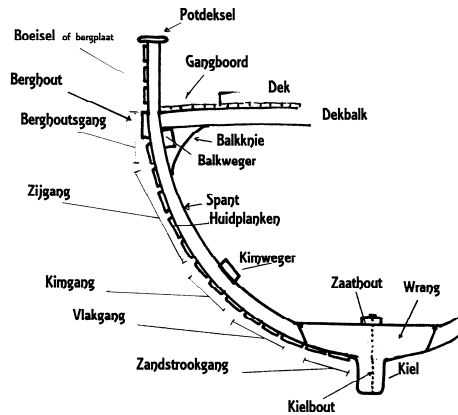


Het is nog even uitzoeken hoe en met welk product we de naden zullen opvullen. Een breeuwtouw inslaan en nadien opspuiten!Of zou het voldoende zijn om enkel op te spuiten?

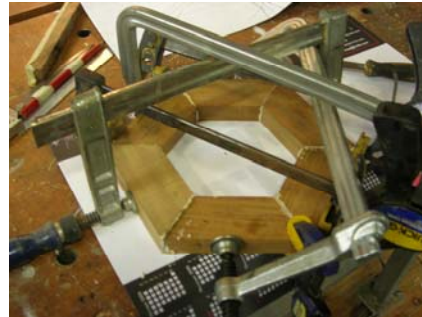
Tijdens de verbouwing van de Stella,spreken we zo vaak over

dekbalken, wrangen en potdeksels dat het misschien wel eens goed is aan de hand van een kleine schets te duiden, hoe deze houten vaartuigen in een recent verleden (1970) nog werden gebouwd, en hoe de onderdelen benoemd werden.

Doorsnede van een houten vaartuig



De metalen banden en de gedraaide handgrepen zijn al gemaakt.



En het begint er al op te lijken.

De stuurconsole begint ook stilaan vorm te krijgen.



Weet je nog!...Dat er een hele poos geleden nog sprake was van dat bewuste plan A & B. Dit in verband met een deelname aan "Oostende voor Anker"! Wel beide plannen en zeker de dromen worden naar de prullenmand verwezen. In de dikke Van Daele zou men dit terugvinden onder de rubriek: *'Een kleine ontgoocheling ...'*

In een vorig artikel was er nog sprake van een antiek stuurwiel, dat we graag zouden gebruiken. Weet je nog? Helaas! De afmetingen blijken toch te groot te zijn, en we zouden het hierdoor niet in midden van de stuurstand kunnen plaatsen. Geen nood...

De plannen voor een nieuw te maken exemplaar liggen klaar. Het zal een combinatie worden van hout en inox.

Het zal verder werken worden, zonder echt toekomstperspectief. Begin juni zijn we nog steeds bezig met het dek te egaliseren. Een gespecialiseerde firma komt demonstreren met welk product en hoe we best te werk zouden gaan.

In de vakantieperiode draait alles op een erg laag pitje.



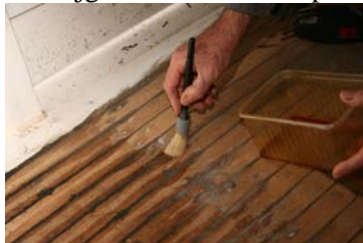
Het enige wat er in die periode gebeurt, is het inzagen en uitkappen van de vulopeningen in het dek.



De verschansing kreeg een tweede grondlaag.
En de motor werd op z'n definitieve plaats gezet.
De schroefaskoker kon met veel moeite verwijderd worden. Nu is het wachten op de nieuwe !



Op een mistroostige regendag in augustus zijn we begonnen met het opspuiten van het dek;
Het houtwerk wordt eerst ingestreken met een primer Dit om een betere hechting te verkrijgen met het rubberproduct.



Het opspuiten deden we in den beginne met een handpomp. Maar we zijn vlug overgeschakeld op een pomp met luchtdruk.



Nadien worden de opgespoten naden, na uitharding afgesneden,



en met een excentrische schuurmachine spiegelglad geschuurd.



Op donderdag 16 september wordt de cabine, die tot nu toe los op het dek stond, definitief vastgezet.

Het werk aan de Stella staat momenteel op een erg laag pitje ! *Is de "jus" er een beetje uit?*

De werfleider is begonnen aan een ander project. Ikzelf zit geplaagd met een pijnlijk ontstoken ellebooggewricht.

En op doktersadvies wordt er een ruime rustperiode ingelast Dat kan gebeuren als je gewrichten die bepaalde arbeid niet gewoon zijn !

Ik vrees dat we nog een vierde en laatste artikel zullen nodig hebben, om de Stella drijvend te krijgen.

Tot dan....