

## Ankerlier project Westerly Konsort Duo

In 2019 kochten wij een Westerly Konsort Duo uit 1986 in een staat waarin nog heel veel winst te behalen was.

De elektrische ankerlier werkte, wat voor ons al een grote luxe was. Na enkele jaren er mee gevaren te hebben bleek de lier er in 2023 mee te stoppen. Na het doormeten bleek dat de elektromotor geen contact meer maakte natuurlijk hadden we de lier kunnen demonteren en mogelijk voorzien van nieuwe koolborstels, maar de uiterlijke staat gaf aan dat de lier al lange tijd blootgesteld was aan de elementen. Daar de lier van aluminium was waren de sporen van oxide overduidelijk aanwezig. Er werd dus besloten om de lier te vervangen, mede omdat we nog veel plannen hebben met het schip.

Het verwijderings- en demontage-proces kostte uiteindelijk 3 dagen. Alle binnenwerkzaamheden moesten gebeuren door een piepklein luikje in het vooronder.



Daarna was het ongeveer 50cm omhoog om de tapeinden los te maken. Dit bleek uiteindelijk alleen mogelijk met 2 pijpsleutels in elkaar op een lange ratel. Daarbij moesten al het werk ook via een spiegel onder in de ankerbak

gebeuren, anders kon je niet zien wat je moest doen. Nadat de tapeinden los waren bleek dat de aluminium lier ooit zeer krap gemonteerd was en door uitzetten van het aluminium oxide ontzettend vast was komen te zitten.

De tapeinden aan de binnenzijde, ver weg



De staat van onderhoud



Na de 3<sup>e</sup> dag met 2 koevoeten onder de kop van de lier kwam die met heel veel tegenzin los.

Uiteindelijk was de patiënt boven op dek

Er werd al snel duidelijk dat aan deze lier geen eer meer te behalen was.

Om tactische redenen besloten we om een lier van het zelfde merk te nemen. De overweging was dat dan het patroon van de tapeinden hetzelfde zou zijn. Het enige verschil zou zijn dat we nu een RVS versie namen i.p.v. verchroomd aluminium.



Overzicht van de bouwput op het voordek



De nieuwe keuze, kop is geheel van RVS

Na het monteren van de tapeinden in de kop bleek dat de gaten tóch net allemaal 1 cm anders waren.....

De gaten met een grote gatenzaag ruim uitgeboord en gevuld met volledig epoxy. Hierna de juiste gaten volgens patroon weer geboord. Het hele terrein onder de kop eest gevlaakt.

Het montage proces weer in omgekeerd volgorde met spiegel voltooid, en niet zonder persoonlijke en afzonderlijke indringende gesprekken met gereedschap, moeren, bouten en ringen.

De gewone M8 moeren heb ik vervangen door RVS lange of lasmoeren, dat is een stuk makkelijker blind monteren.

Tussen de kop en het dek zit wel een extra 3mm neopreen pakkingplaat met gesloten cel.

Voor de verticale lier staat een rol die de ketting geleid en in de juiste hoek naar de lier brengt.

Deze rol zat met simpele boutjes en carrosserie ringen aan de binnenkant vast. Ik heb daar maar aan 2 zijden 8mm mangaan-aluminium 5083 (zeewaterbestendig) contraplatten met 3mm neopreen pakking in gezet om de krachten te verdelen over het polyester.



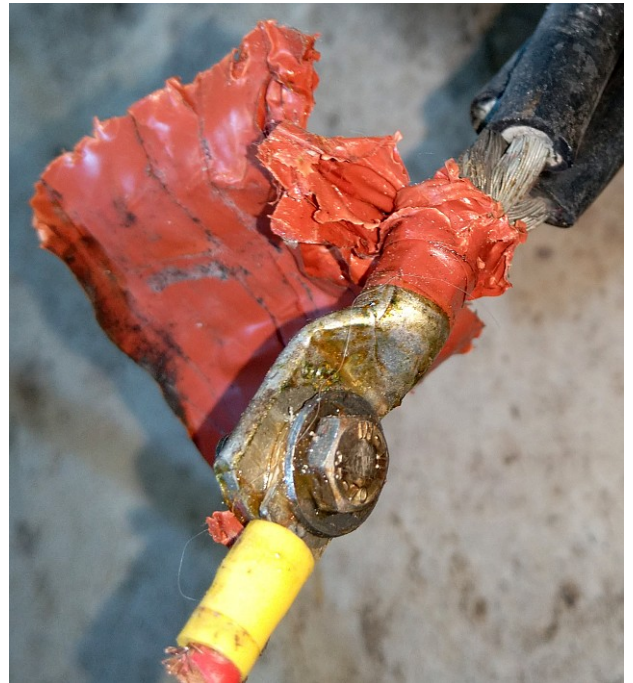


Daarmee was het mechanische gedeelte van dit project afgerond.

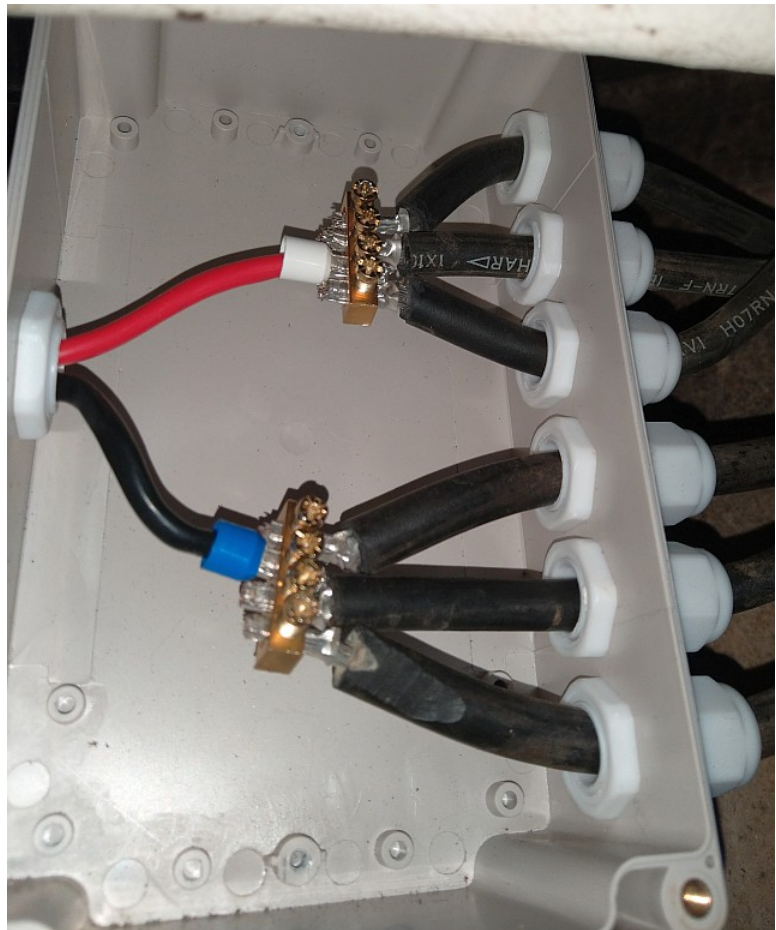
De volgende stap was om het elektrische gedeelte te voltooien. Daarvan leek de staat ook uiterst knullig uitgevoerd te zijn.

De hoofdkabel vanaf de startaccu bestaat uit 2x 3 stuks 10mm<sup>2</sup> kabels, 6 kabel in totaal dus. Waarschijnlijk omdat dat makkelijker te verwerken was of ze hadden er gewoon nog een hele rol van liggen?

Feit is dat het al door het hele schip ligt en koperen kabel niet degradeert door leeftijd.



Een nette en acceptabele oplossing werd gevonden; een keurige installatie kastje met 6 wartels en koperen verbindingblokjes met 4x 10mm<sup>2</sup> aansluitingen. De rode en zwarte draad komen van de nieuwe lier. In ieder geval zit het dan water en stofdicht en overzichtelijk.



De lier werd aanvankelijk geschakeld door een op en neer schakelaar die hooguit geschikt was voor 16-25 ampere. Met een 1000 watt lier kan er op 12 volt toch al een slordige 80 ampere lopen.

Er werd besloten om dit via een zwaar omkeer relais te doen dat geschikt is voor 300-500 (chinese) ampere. In werkelijkheid is het relais groter dan de foto doet vermoeden.

Echter een relais gaf ook weer de mogelijkheid om de aansturing makkelijker te maken.

De relais besturing kan nog steeds met een op en neer schakelaar, maar is ook uitgevoerd met luxe afstands bediening.



De luxe afstand bediening kan met een losse “dongle” bediend worden. Er zitten 5 stuks dongles bij die ik allen voorzien heb van een draagkoord om de nek. De persoon op het voordek kan dus zelfstandig bepalen wat het anker doet, b.v. met spoelen etc.

## QIACHIP



De totaal installatie is nu aangesloten op de Licht accu (LiFePo4) en voorzien van een zware zekering en een hoofdschakelaar bij de stuurstand.

Omdat de afstandbediening werkt op een frequentieband die ook veel voor andere toepassingen gebruikt wordt, is de hoofdschakelaar altijd uit als het anker boven is.

De werking op beeld: <https://www.youtube.com/shorts/ZMrYpi2ack0>

*Dit verslag is slechts een beknopt overzicht van het werk, vele details zijn niet beschreven of benoemd, simpelweg omdat het anders een onleesbaar verslag zou worden.*

*Detail vragen over merken, soorten of uitvoeringen of elektrisch detail kunnen gevraagd worden in de Signaal app.*



## Westerly Tech-praat

Technische vragen van Westerly bezitters.

<https://signal.group/#CjQKIEQtxzjzWCvs1fxuACZ37V4VNF47eBbWiW8KUoTPsd8-EhAtRjBhTAv9XBuQE7RE8KJ>



## Westerly boten

Signalgroep voor iedereen met een voorliefde voor (zeil)boten van het merk Westerly.

<https://signal.group/#CjQKIOdIKgRmWLTH5HQEjW1h9nERnjinFQLM8x-fMXuO4TVhDEhDKzOe6v8qvmqvGm3H8AC-g>