



Handleiding RB 24



Antaris Shipyard BV

De Zwaan 28

8551 RK Woudsend

T +31(0)514-596270

info@antarisboats.com

www.antarisboats.com

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden vervoelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand of openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch mechanisch, door fotokopieën, opnamen of enige manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van J.J. van der Linden Jachthandboeken en Antaris Shipyard.

Hoewel dit handboek met heel veel zorg is samengesteld, aanvaarden auteur noch Antaris Shipyard BV enige aansprakelijkheid voor schade ontstaan door eventuele fouten en/of onvolkomenheden in dit boek.

Inhoudsopgave

1004

VOORWOORD	6
INLEIDING	7
ALGEMEEN	8
1.1 SYMBOLEN IN HET HANDBOEK EN AAN BOORD	8
1.2 DOEL VAN DE EUROPESE RICHTLIJN PLEZIERVAARTUIGEN	10
1.3 ROMP IDENTIFICATIENUMMER	10
1.4 ONTWERPCATEGORIE	11
1.5 AANDACHT VOOR WETTELIJKE REGELGEVING	13
2 VEILIGHEID	14
2.1 VEILIGHEIDSUITRUSTING EN REDDINGSMIDDELEN	16
2.2 BRANDGEVAAR	17
2.3 GEVAREN DOOR VOLLOPEN	19
2.4 GEVAAR VOOR ONDERKOELING	20
2.5 VENTILATIE MOTORRUIMTE	20
3 BESCHRIJVING EN GEGEVENS VAN DE SLOEP	21
3.1 TECHNISCHE GEGEVENS	21
3.2 ZIJAAANZICHT	23
3.3 DEKPLAN	24

3.4 ONDERDEKS	25
4 HET FUNCTIONEREN VAN DE ANTARIS	26
4.1 INVLOED VAN GEWICHT OP VAARGEDRAG EN VEILIGHEID	26
4.2 VOORZORG M.B.T. SNELHEID EN BEREIK	27
4.3 SPECIFIEK GEDRAG BIJ BEPAALDE SNELHEDEN	28
4.4 VASTMAKEN EN SLEPEN	29
4.5 ANKEREN	30
5 INSTALLATIES EN SYSTEMEN	31
5.1 MOTOR	31
5.2 ELEKTRISCHE INSTALLATIE EN STUURCONSOLE	33
5.3 ACCU	35
5.4 NAVIGATIEVERLICHTING	35
5.5 BRANDSTOFSYSTEEM	36
5.6 UITLAAT- / KOELWATERSYSTEEM	38
5.7 BILGESYSTEEM	40
5.8 STUURSYSTEEM	41
5.9 CONTROLE VÓÓR EN TIJDENS DE VAART	42
6 ONDERHOUD	43
6.1 AANBEVELINGEN EN MILIEU	43
6.2 MOTOR	46
6.3 WINTERBERGING	48
7 TRANSPORT	50
8 MAATREGELEN TER BESCHERMING VAN HET MILIEU	52

<u>9</u>	<u>GARANTIEBEPALINGEN</u>	<u>53</u>
<u>10</u>	<u>VERKLARING VAN OVEREENSTEMMING</u>	<u>54</u>
<u>11</u>	<u>BIJLAGEN</u>	<u>55</u>
11.1	LIJST VAN TOEGEPASTE NORMEN	55
11.2	OVERZICHT MEEGELEVERDE HANDLEIDINGEN	55

Intern exemplaar

Voorwoord

Antaris Shipyard dankt u voor de aanschaf van dit schitterende vaartuig, de regenboogsloep

ANTARIS RB 24

De sloep waar je met de hele familie in kunt zitten of kunt liggen! Rugleuning in roestvrij staal, prachtig vormgegeven. Deze rugleuning kunnen neergeklapt worden zodat er riante (zonne)bedden ontstaan.

De motor van de RB 24 is in het achterschip geplaatst, zodat de kuip open en ruim blijft. Om optimaal te kunnen blijven genieten, ook bij minder weer is de RB 24 voorzien van een cabrioletkap over het gehele schip. Je kunt ook kiezen voor een doorlopende kap.

De RB 24 wordt geheel in Nederland gebouwd. Elk detail, wordt bedacht en met trots gemaakt op onze werf in Woudsend. En die kwaliteit ademt de hele RB 24 uit. Een product dat voortbouwt op de reputatie die in Nederland gebouwde schepen wereldwijd genieten...

Wij wensen u veel plezier en een behouden vaart toe!

Intern exemplaar



Inleiding

Dit handboek is samengesteld om u te helpen bij het veilig en met plezier gebruiken van uw Antaris RB 24. Het bevat bijzonderheden van de sloep als geheel, maar ook gegevens over de diverse installaties, meegeleverde uitrustingsstukken en mogelijke opties. Er zullen dan ook ongetwijfeld onderwerpen worden beschreven die niet op uw RB 24 van toepassing zijn. Tevens worden aanwijzingen en instructies gegeven over het gebruik en onderhoud van de diverse delen. Deze handleiding is geen gedetailleerde onderhoud of storingsgids. In geval van moeilijkheden, wendt u zich tot Antaris Shipyard.

Alle informatie en specificaties in dit handboek waren actueel ten tijde van de druk. Door het streven van Antaris Shipyard naar een doorlopende perfectionering van haar producten behouden wij ons tussentijdse wijzigingen in specificaties en uitvoeringen voor zonder voorafgaande kennisgeving. Wij raden u aan deze handleiding zorgvuldig door te lezen en u vertrouwd te maken met uw Antaris, voordat u deze in gebruik neemt. Indien dit uw eerste vaartuig is of ook wanneer het een nieuw type is waarmee u nog niet vertrouwd bent, zorg dan dat u goed voorbereid en geïnformeerd bent alvorens u het roer in handen neemt. Het zal de veiligheid voor u en uw medepassagiers ten goede komen. Let op: de handleiding is geen cursus voor veilig gebruik van uw sloep of zeemanschap. Zonodig zijn Antaris Shipyard, watersportverbond het K.N.W.V. of de K.N.M.C. zeker bereid om u adressen van vaarscholen te verstrekken.

Bewaar dit handboek op een veilige plaats en geef het aan de nieuwe eigenaar wanneer u de sloep verkoopt.



Algemeen

1.1 Symbolen in het handboek en aan boord

In deze handleiding komt u verschillende gevarenniveaus tegen. Onderstaand wordt weergegeven de betekenis van elk symbool.

 Gevaar	<i>Duidt op een zeer ernstig direct gevaar met een grote kans op dodelijk of onherstelbaar letsel als gevolg, indien geen passende voorzorgsmaatregelen worden getroffen.</i>
 Waarschuwing	<i>Duidt op een gevaar dat kan leiden tot letsel of dood, indien geen passende voorzorgsmaatregelen worden getroffen.</i>
 Attentie	<i>Duidt op een geheugensteuntje voor veiligheidsmaatregelen of vestigt aandacht op onveilige handelingen die zouden kunnen leiden tot persoonlijk letsel of tot schade aan het vaartuig.</i>

Intern exemplaar

In de sloep bevinden zich diverse veiligheidssymbolen voor een juist gebruik van apparatuur.



Waarschuwing! Neem de veiligheidsaanwijzingen op de stickers in acht.
Deze zijn er voor uw veiligheid en mogen niet worden verwijderd.

	Lees de eigenaarshandleiding <i>Wordt gebruikt op locaties waar het aan te bevelen is de handleiding te raadplegen</i>		Brandgevaar		Diesel <i>(vulopening)</i>
	Elektrische spanning		<i>Deze afsluiters dienen gesloten te blijven als het schip niet in gebruik is</i>		Locatie brandblusser
			Hijspunt		Locatie blusopening motorruimte

Intern exemplaar

1.2 Doel van de Europese Richtlijn Pleziervaartuigen

Sinds 16 juni 1998 heeft de jachtbouw te maken gekregen met grote wettelijke veranderingen. Op deze datum is de Europese Richtlijn Pleziervaartuigen in de Europese Unie van kracht geworden. Deze richtlijn confronteert werven en toeleveranciers met eisen van zowel technische als administratieve aard. Wanneer er voldaan is aan de eisen en er gecontroleerd is door de keuringsinstantie, mag de CE-markering worden aangebracht. Uw Antaris is gekeurd en gecertificeerd door het International Marine Certification Institute (IMCI) en wel volgens module B+C van de Richtlijn Pleziervaartuigen 94/25/EG zoals geamendeerd door 2003/44/EG. De sloep voldoet aan alle eisen aangaande ontwerpcategorie C (hoofdstuk 1.4).

Certificering

Uw vaartuig is gekeurd en gecertificeerd door:

International Marine Certification Institute (CE-0609)

Headquarters

Rue Abbé Cuypers 3, B-1040 Brussels

Belgium

Phone: +32-2-741-6836

Fax: +32-2-741-2418

info@imci.org

www.imci.org



1.3 Romp identificatienummer

De Antaris voldoet aan strenge wettelijke vastgestelde veiligheidseisen uit de Europese Richtlijn voor Pleziervaartuigen en de daaruit afgeleide ISO-normen. De CE-markering is bevestigd aan de voorzijde van de stuurconsole, tegen de kuipvloerverhoging. Het unieke identificatienummer (CIN-code: Craft Identification Number) is bevestigd aan stuurboordzijde achter op de sloep (onder de kabelaring).

Het identificatienummer van uw Antaris luidt: **NL** –

Verwijder of verander de CIN-code op de sloep en in deze handleiding niet.

1.4 Ontwerpcategorie

Dit vaartuig is ontworpen voor ontwerpcategorie C ('Kustwateren') met een maximum aanbevolen aantal personen van 8 in overeenstemming met ISO 12217. Deze categorie is gebaseerd op scheepsontwerpen voor toepassing in golven tot een significante hoogte van 2 meter en een windkracht tot en met 6 Beaufort, **rekening houdend met:**

- **de behendigheid en ervaring van de bemanning**
- **voldoende sterkte en onderhoud van het vaartuig en zijn uitrusting.**

Categorie A – 'Oceaan'

Ontworpen voor lange reizen, waarbij de windkracht meer dan 8 (schaal van Beaufort) en de karakteristieke golfhoogte meer dan 4 m kunnen bedragen, maar waarbij zich geen abnormale omstandigheden voordoen, met dien verstande dat de vaartuigen grotendeels zelfstandig opereren.

Categorie B – 'Zee'

Ontworpen voor zeereizen bij een mogelijke windkracht tot en met 8 (schaal van Beaufort) en een mogelijke karakteristieke golfhoogte tot en met 4 m.

Categorie C – 'Kustwateren'

Ontworpen voor het varen in kustwateren, grote baaien, riviermondingen, meren en rivieren bij een mogelijke windkracht tot en met 6 (schaal van Beaufort) en een mogelijke karakteristieke golfhoogte tot en met 2 m.

Categorie D – 'Beschut'

Ontworpen voor de vaart in beschutte wateren onder de kust, in kleine baaien, op kleine meren, rivieren en kanalen bij ten hoogste windkracht 4 (schaal van Beaufort) en een significante golfhoogte van maximaal 0,3 m, die incidenteel, bijv. ten gevolge van passerende vaartuigen, maximaal 0,5 m kan bedragen.

Intern exemplaar

De sloep voldoet aan strenge wettelijke vastgestelde veiligheidseisen uit de Europese Richtlijn en de daaruit afgeleide ISO-normen. Deze toegepaste normbladnummers zijn vermeld op het certificaat. De CE-markering is vermeld op het 'bouwersplaatje' dat is te vinden aan de voorzijde van de stuurconsole, tegen de kuipvloerverhoging.

Tevens is hierop vermeld:

Naam van de fabrikant	Antaris Shipyard
CE – markering	CE-0609
Categorie bootontwerp	C (Kustwateren)
Aanbevolen maximaal aantal personen	8
Aanbevolen maximale belasting	850 kg



Waarschuwing!

- Verzekert u zich ervan dat de voorspelde wind en zeecondities de ontwerpcategorie van uw vaartuig niet te boven gaan, en dat u en uw bemanning in staat zijn het vaartuig in deze condities te besturen.
- Zelfs als uw vaartuig is ingedeeld in een dergelijke categorie, de zee en windcondities die horen bij ontwerpcategorie A, B en C variëren van zware storm condities voor categorie A tot zware condities voor de top van categorie C, met mogelijkheden tot een monstergolf of windstoot. Daarom zijn dit gevaarlijke condities waarin alleen een goede, fitte, getrainde bemanning met een goed onderhouden vaartuig naar genoeg kan functioneren.

1.5 Aandacht voor wettelijke regelgeving

Het gebruik, het varen en de uitrusting van schepen zijn in verscheidene deelstaten van de EU ook aan verschillende nationale en/of lokale wetten en regels gebonden. Maak u vertrouwd met de wetten en voorschriften van de landen waarin u gaat varen. Sommige landen stellen hun wet en regelgeving regelmatig bij. Zorg er dus voor dat u altijd op de hoogte bent van de nieuwste wet en regelgeving.



2 Veiligheid

Aanbevelingen aan de schipper

De schipper dient zich voor vertrek vertrouwd te maken met de sloep en de vaarroute naar de bestemming. De schipper is verantwoordelijk voor de veiligheid van de sloep en opvarenden. Gezien de basisregels voor het vaarverkeer dient hij alle veiligheidsmaatregelen te nemen welke in geval van nood vereist zijn. Dit geldt niet alleen voor kustvaart, maar ook voor het varen in binnenwater. Voor alles: overschat nooit uw eigen kennis en kunde. Het is geen teken van zwakheid als u tijdig raad vraagt aan ervaren schippers, kustwacht, waterpolitie, reddingsmaatschappij of dergelijke instanties.



Attentie!

- Zet altijd vóór het zwemmen de motor uit
- De bemanning dient geschikte training te krijgen
- Bij slecht weer dienen luiken en banken gesloten te zijn om het risico van vollopen te beperken
- De belading mag niet meer zijn dan de door de fabrikant aanbevolen maximale belasting
- Bilgewater moet tot een minimum worden beperkt
- Brekende golven zijn een serieus stabiliteitsprobleem.

Breng uw gasten voor vertrek op de hoogte van het gebruik en de plaats van de reddingsmiddelen, blusmiddelen en het vluchtplan. Ook is het raadzaam om 'man over boord' te oefenen voor vertrek. Als tijdens de vaart de schipper over boord zou slaan, zijn de gasten op de hoogte van de te nemen maatregelen.



Waarschuwing! U mag nooit:

- brandstof tanken wanneer de motor draait
- roken tijdens het werken met brandstof
- gaslampen in de sloep gebruiken
- veiligheidsknoppen blokkeren (bijv. brandstofafsluiters, schakelaars van het elektrische systeem)
- systemen veranderen (bijv. elektrisch, brandstof) of systemen door ondeskundig personeel laten veranderen.

Het zicht vanaf de hoofdstuurstand kan belemmerd worden bij het varen met grote trimhoeken van de sloep of andere factoren veroorzaakt door hiernaast vermelde punten:

- Vertrimming door voortstuwing
- Belading en gewichtsverdeling
- Snelheidsveranderingen
- Vaarcondities
- Regen en boegwater
- Schemering en mist
- Interieur verlichting
- Positie van de cabrioletkap
- Personen of verplaatsbare uitrusting

Aanwijzing bij noodsituatie

Wij hopen dat u deze paragraaf nooit hoeft te gebruiken. Maar komt u onverwacht toch in een noodsituatie, dan is het raadzaam om doordacht en vakkundig te handelen. Als eerste moet u uw opvarenden duidelijke en korte aanwijzingen geven met een goede taakverdeling. Schakel voor alles op tijd de juiste hulp in, ook al probeert u met de aanwezige hulpmiddelen zich te redden. Neem voor noodoproepen altijd de internationaal geldende voorwaarden in acht. Deel bijtijds de reddingsmiddelen uit, ook al lijkt de situatie onder controle, voorkomen is beter dan genezen.



Het verlaten van de sloep doet u alleen in het uiterste geval !

Intern exemplaar

2.1 Veiligheidsuitrusting en reddingsmiddelen

De Antaris RB 24 wordt door de werf zonder veiligheidsuitrusting geleverd. Uiteraard moet het schip wel de nodige veiligheidsmiddelen aan boord hebben behorende bij het type vaartuig, weersomstandigheden, etc. De eigenaar van het schip dient hier zelf voor te zorgen, zoals zwemvesten, reddingsboeien, harnassen, verbandtrommel en reddingsvlot. Tips en aanwijzingen voor een noodzakelijke veiligheidsuitrusting voor het schip kunt u krijgen bij verschillende instanties: reddingmaatschappij, leveranciers, HISWA, etc.

Als meest geschikte plaats voor een reddingsboei en zwemvesten wordt aangeraden om deze in de bakboord bank achter in de kuip te leggen. Indien het schip is voorzien van een reddingsvlot - op te bergen in de ruimte onder het voordek / voorschip - lees dan zorgvuldig de meegeleverde gebruiksaanwijzing.



Attentie!

- In sommige landen, vaargebieden en regio's gelden regionale of landelijke wetten voor de omvang van de veiligheidsuitrusting. Informeert u hierover voor aanvang van de reis.
- De bemanning moet bekend zijn met het gebruik van alle veiligheidsmiddelen en noodmanoeuvres (man overboord manoeuvre, slepen, etc.). Zeilscholen en verenigingen organiseren regelmatig trainingen hiervoor.
- Alle personen moeten als ze aan dek zijn een passend hulpdrijfvermogen dragen (reddingsvest/zwemvest). Let op: er zijn landen waar het wettelijk verplicht is om altijd hulpdrijfvermogen te dragen dat aan de betreffende nationale regels voldoet.
- Ook is in sommige landen een **vaarbewijs verplicht**.



Waarschuwing!

- U vaart op een sloep waarop zich schadelijke en brandbare stoffen bevinden. Tevens is er een complete stroomvoorziening aan boord. Aanraking met een van deze stoffen / stroom kan zeer schadelijk zijn voor de gezondheid. Bij werkzaamheden: altijd handschoenen aan, hoofdschakelaar uit en/of deskundig personeel inschakelen.
- Ieder vaartuig, hoe sterk het ook is, kan ernstig beschadigd raken als het niet goed gebruikt wordt. Pas altijd de snelheid en richting van het vaartuig aan de zeecondities aan.
- Vermijd i.v.m. overboord vallen, het lopen op voordek (en gangboord) tijdens de vaart.

2.2 Brandgevaar

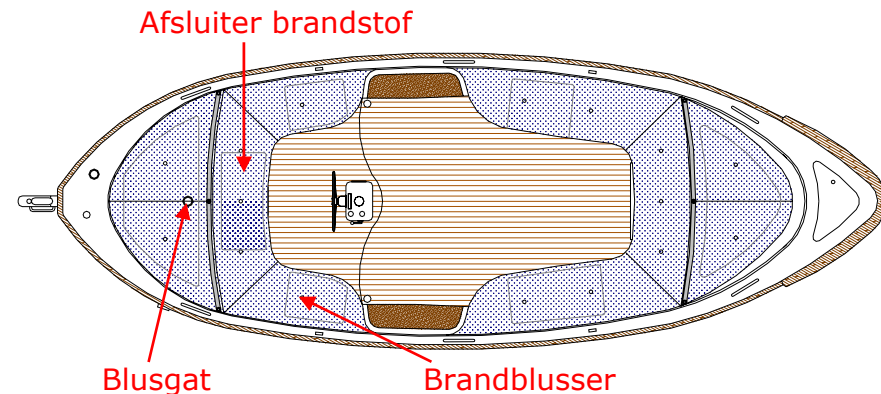
In geval van brand aan boord, dient u in de eerste plaats de opvarenden op uw sloep te waarschuwen en deel bijtijds de reddingsmiddelen uit, ook al lijkt de situatie onder controle. Draag er zorg voor dat men niet in paniek raakt en blijf zolang mogelijk aan boord. Zoek de brandhaard en blus deze met de aanwezige brandblusser. De Antaris heeft een brandblusser aan boord. Deze bevindt zich:

- in de bank aan stuurboordzijde achter in de kuip.



Attentie!

- Bekijk de locatie en bereikbaarheid van de brandblusser voordat u de sloep in gebruik neemt.
- Wijs ook de bemanning op de locatie van de blusser en instrueer hen hoe deze gebruikt dient te worden.
- Houd de bilge schoon en controleer deze regelmatig op brandstofdampen of brandstoflekkages.



Brand op een schip is gevaarlijker dan brand op de wal. Snel en doelmatig optreden is daarom vereist. Schakel zo snel mogelijk hulp in via telefoon, marifoon of geluidssignalen. Neem voor noodoproepen altijd de internationaal geldende voorwaarden in acht.



Attentie! Bij brand dient u de sloep zo te draaien dat de vlammen en rook niet over het dek drijven. Blus altijd met de wind mee en nooit tegen de wind in. Zet altijd de motor af en sluit de brandstoftoevoer naar de motor. Deze afsluiter bevindt zich in de achterste kuipbank (zie tekening en hoofdstuk 3.4).



Gevaar! Explosiegevaar bij brandbare vloeistoffen aan boord. Bij brand altijd onmiddellijk met de aanwezige blusmiddelen beginnen. Probeer, indien mogelijk, bij afgesloten ruimten door kleine openingen te blussen om extra zuurstofaanvoer te voorkomen.

Vervanging brandblusser(s)



Attentie! Indien de blusser moet worden vervangen is het van belang dat deze vervangen wordt door een brandblusser met vergelijkbare of grotere capaciteit.

De brandblusser moet regelmatig gekeurd worden. Op de blusser is aangegeven wanneer de keuring voor het laatst is uitgevoerd en wanneer deze herhaald dient te worden. Houdt u zich aan deze termijn om zeker te zijn van de goede werking van de blusser in geval van calamiteiten. Dit in het belang van de veiligheid van de opvarenden.

Een eenmaal gebruikte brandblusser moet direct naar de leverancier worden gebracht voor controle/vervanging.
Specificatie van de brandblusser:

Omschrijving:	Capaciteit:	Bluskracht:
DELTA	1 kg ABC poeder	5A34B

Brand blussen in de motorruimte

Ingeval van brand in de motorruimte, kan met de aanwezige handblusser geblust worden. Op het motorluik bevindt zich een blusgat (zie vorige pagina). Door deze opening kan de motorruimte geblust worden.

Indien niet brandbare materialen in de motorruimte worden opgeslagen, dienen deze zodanig vastgezet te zijn dat ze niet tegen de machinerie kunnen vallen en de toegang naar de motorruimte niet kunnen verhinderen.



Waarschuwing!

- Open de motorruimte onder geen beding. De motorruimte mag pas geopend worden, nadat u zich ervan overtuigd heeft dat de brand geblust is!
- Berg geen brandbare materialen op in de motorruimte.

2.3 Gevaren door vollopen

Tijdens het varen met een mogelijke windkracht tot en met 6 Beaufort) en een mogelijke karakteristieke golfhoogte tot en met 2 meter (Categorie C – 'Kustwateren') bestaat er de mogelijkheid van overkomend / binnenslaand water. Dit is een niet te onderschatten gevaar. Neem daarom de volgende maatregelen tijdig in acht:



Attentie!

- Zet de buiskap op
- Sluit banken en luiken

Als er water naar binnenstroomt, dient u eerst de opvarenden te waarschuwen. Gebruik de bilgepomp om overtollig water over boord te pompen (voor bediening zie hoofdstuk 5.7). Stel zo snel mogelijk vast waar de lekkage optreedt en probeer deze te verhelpen. Vaar, indien mogelijk, naar een ondiepe plek waar u de sloep in noodgeval aan de grond kunt zetten. Leg de reddingsmiddelen klaar voor het geval dit noodzakelijk zou zijn.

Kuipwater

Op verschillende punten in de kuip bevinden zich de waterafvoeren. Via deze waterafvoeren vloeit het kuipwater naar de bilge. Met de bilgepomp kan het water over boord gepompt worden.



Vermijd zoveel mogelijk het varen bij slecht weer; het kan uzelf en de medepassagiers onnodig in gevaar brengen



Waarschuwing! Verlaat de sloep niet indien de situatie dit niet direct vereist.



Attentie! Controleer regelmatig de bilge op de aanwezigheid van water, en pomp indien nodig het water met de bilgepomp over boord (zie locatie kuipwaterafvoeren hoofdstuk 3.4).

2.4 Gevaar voor onderkoeling



Gevaar! Er bestaat na het vallen in het water (bij lage watertemperatuur) een gevaar voor onderkoeling van het lichaam en kan de dood tot gevolg hebben. Dit gevaar wordt door veel watersporters onderschat.

Vanuit het water kan men aan boord komen door op de treden/trimvlakken aan de zijkant van het roer te gaan staan. Door zich op te trekken aan het aangehangen roer en/of de kabelaring kunt u de kuiprand vastgrijpen en aan boord klimmen.

Optioneel kunt u aan de achterzijde van uw Antaris via een uitklapbare trap het water in en uit (zie foto).



Waarschuwing! Als zich in het water personen bevinden in de directe omgeving van de sloep, moet de motor uitgeschakeld zijn.



2.5 Ventilatie motorruimte

De motorruimte wordt op natuurlijke wijze geventileerd door middel van openingen aan weerszijden onder in de motorruimte. Deze openingen staan in verbinding met de verschillende openingen van de kuipbanken. Hierdoor zal het water normaliter niet de motorruimte kunnen bereiken. Mocht dit toch gebeuren gebruik dan direct de bilgepomp. Controleer deze pomp regelmatig (zie hoofdstuk 5.7).



Gevaar! De motorruimte wordt geventileerd door middel van openingen aan weerszijden onder in de motorruimte. Het is zeer belangrijk dat deze openingen te allen tijde vrij zijn van verstopping. Gasophoping kan leiden tot explosie.

3 Beschrijving en gegevens van de sloep

3.1 Technische gegevens

Naam van de sloep

...

CIN-code

NL -

Regenboogsloep

Type	Antaris RB 24, Motorsloep
Rompvorm	Rondspant
Romp materiaal	Glasvezel versterkt polyester
Ontwerper	Antaris Shipyard

Hoofdafmetingen (zie tekening volgende pagina)

Lengte over alles (L _{OA})	7,50 m
Lengte romp (L _H)	7,15 m
Lengte waterlijn (L _{WL})	6,70 m
Breedte (B _{OA})	2,50 m
Diepgang (T _{MAX})	0,45 m
Kruiphoogte (H _{MIN})	1,00 m
Kruiphoogte met buiskap (H _{MAX})	ca. 1,70 m

Tank

Brandstoftank	1x 43 liter*
---------------	--------------

Elektriciteit

Boordspanning	12 Volt gelijkstroom
Service- / startaccu	1x 55 Ah (12 Volt)

Gewichten en belasting

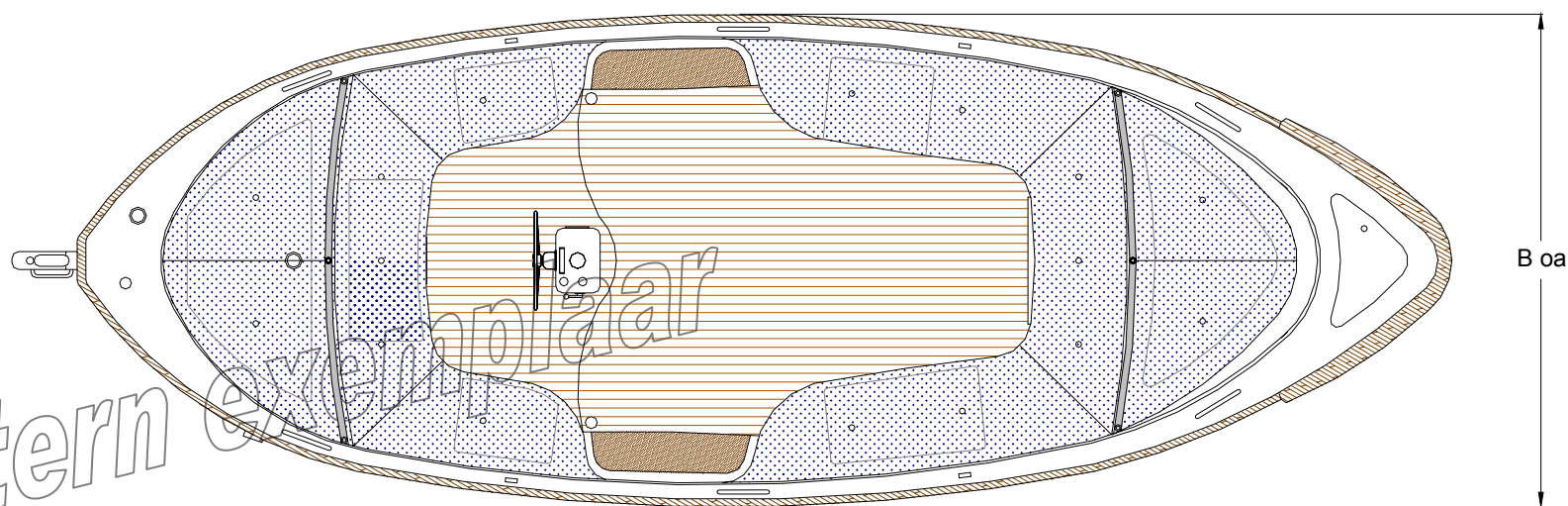
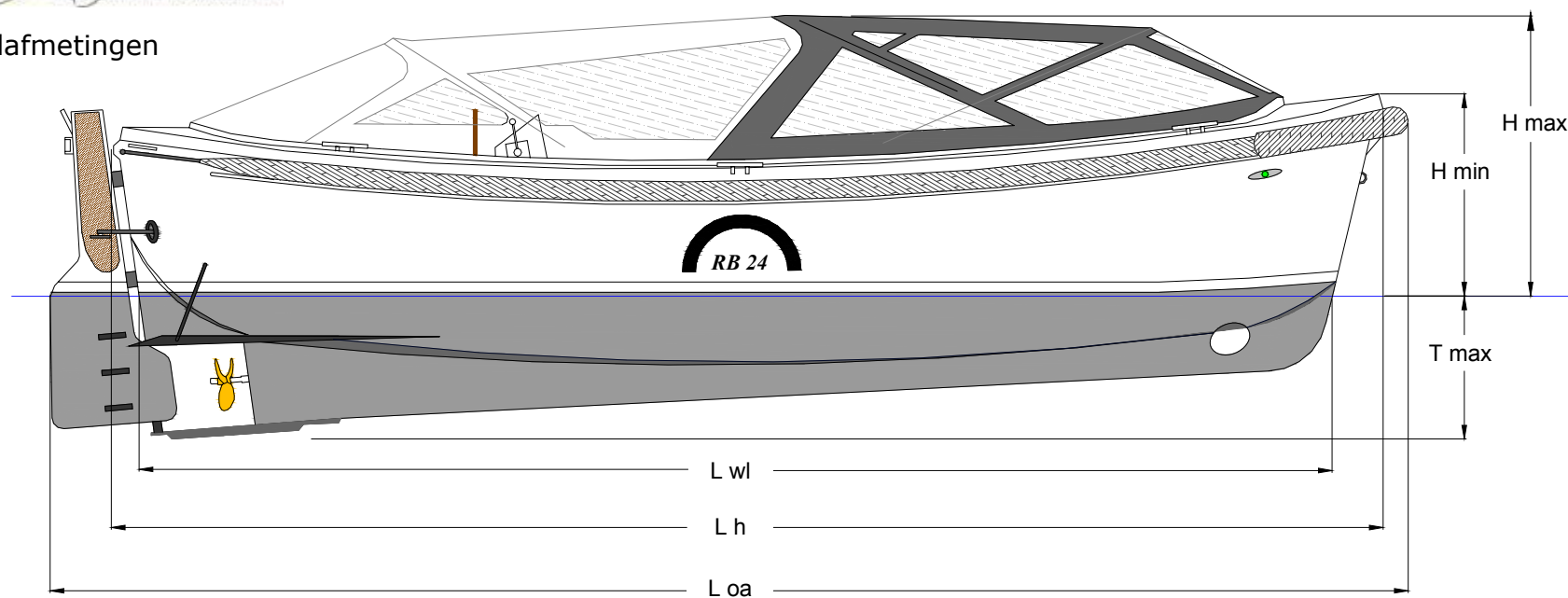
Ledig gewicht	ca. 1.450 kg
Maximale belasting	850 kg
Gewicht (+volle brandstoftank & belading)	ca. 2.335 kg

Aandrijving

Motor	Vetus M 2.06
Standaard	11,8 kW (16 Pk)
Maximum vermogen	20 kW (27,2 Pk)
Keerkoppeling	ZF15MIV V-Drive
Brandstof	diesel
Schroef	drieblads, rechtsdraaiend
Boegschroef	Vetus 25 kgf, 12 Volt

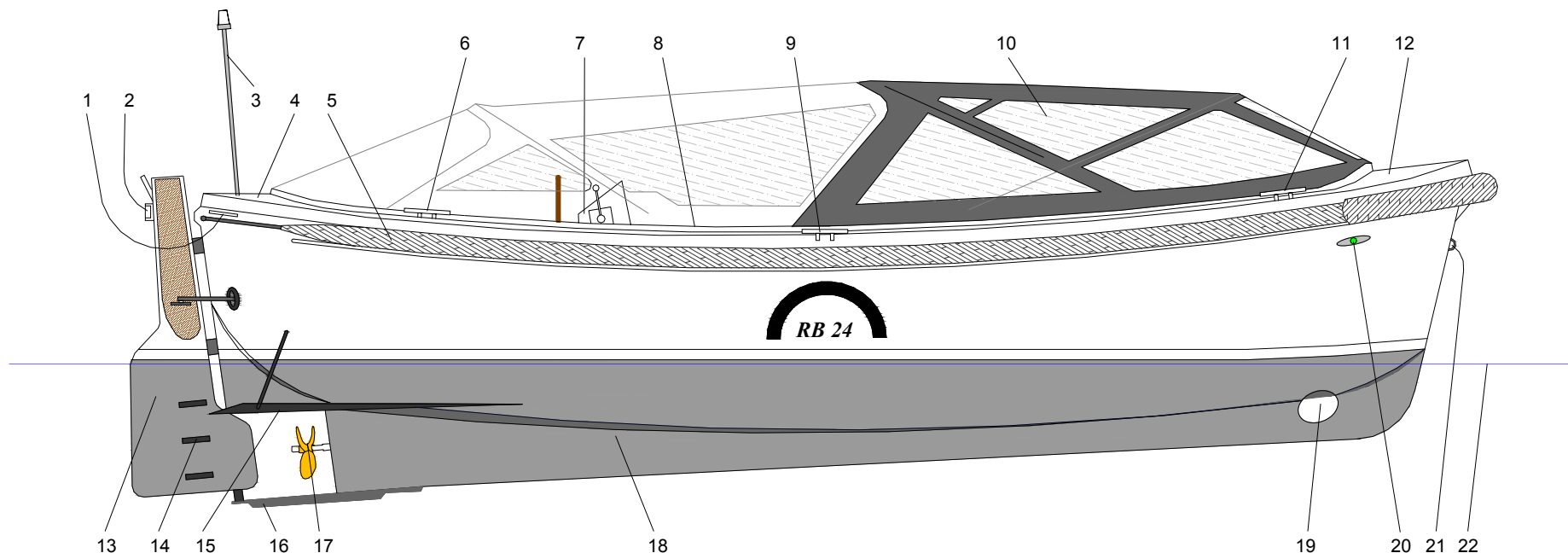
* In verband met trim en belading kan het nodig zijn 20% reserve te bewaren en dus niet de volle capaciteit te gebruiken
NB. Alle maten zijn gemeten overeenkomstig de ISO 8666: Principle data

Hoofdafmetingen



Intern exemplaar

3.2 Zijaanzicht



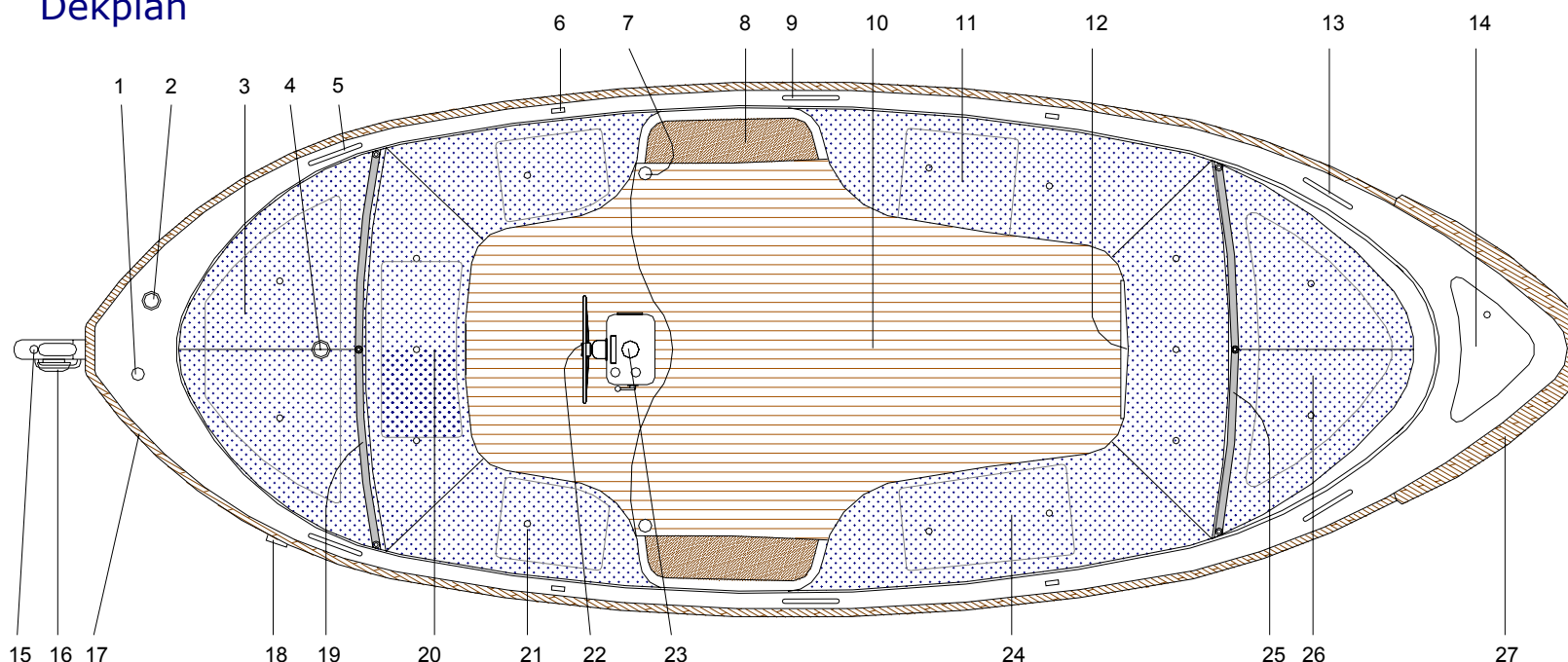
1. Locatie CIN-code
2. Heklicht /vlaggenstokhouder
3. Demontabel 360° rondom schijnend licht
4. Achterdek
5. Kabelaring
6. Kikker achterdek (sb/bb)
7. Stuurstand

8. Kuip
9. Kikker gangboord (sb/bb)
10. Cabrioletkap met oprolbaar voorraam
11. Kikker voordek (sb/bb)
12. Voordek
13. Aangehangen roer
14. Opstaptreden

15. Trimvlakken
16. Roerhak
17. Schroef
18. Onderwaterschip
19. Boegschroef
20. Boordverlichting
21. Sleepoog
22. Waterlijn

De exacte montageplek kan afwijken van de getoonde tekening. Een aantal getoonde items zijn optioneel!

3.3 Dekplan



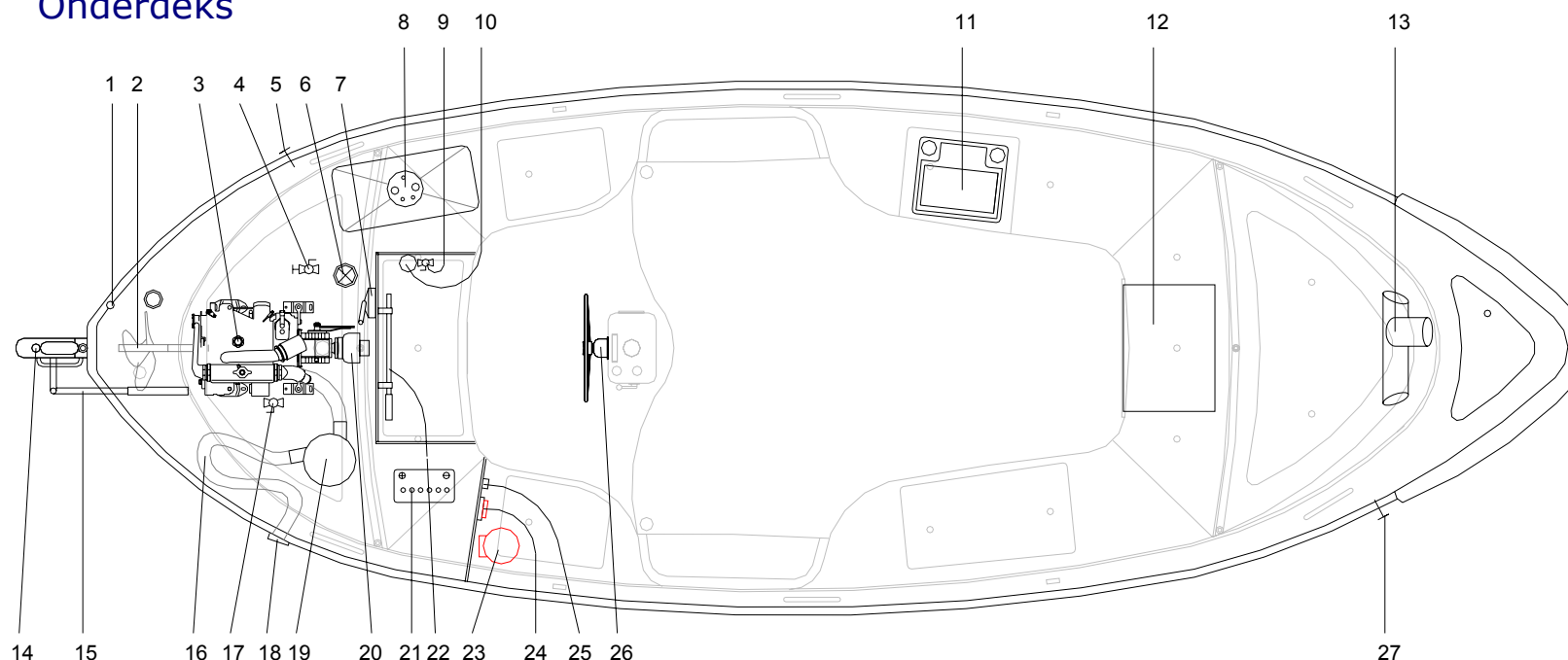
1. Demontabel 360° rondom schijnend licht
2. Brandstofvulopening
3. Zonnebed / motorluik
4. Blusgat motorruimte
5. Kikker achterdek (sb/bb)
6. Fenderhaak (sb/bb)
7. Kuipwaterafvoer (sb/bb)
8. Kuipopstap (bergruimte)
9. Kikker gangboord (sb/bb)

10. Kuipvloer
11. Chemisch toilet in bank
12. Koelbox
13. Kikker voordek (sb/bb)
14. Ankerluik / voordek
15. Heklicht / vlaggenstokhouder
16. Aangehangen roer met trede
17. Kabelaring
18. Motoruitlaat
19. RVS rugleuning tbv zonnebed

20. Kuipbank toegang techniek
21. Kuipbank (**brandblusser**)
22. Stuurwiel
23. Stuurconsole / schakelpaneel
24. Kuipbank met bergruimte
25. RVS rugleuning tbv zonnebed
26. Zonnebed / bergruimte vooronder
27. Kopleguaan

De exacte montageplek kan afwijken van de getoonde tekening. Een aantal getoonde items zijn optioneel!!

3.4 Onderdeks



1. Ontluchting brandstoftank
2. Schroef(as)
3. Motor
4. Huiddoorvoer* / afsluiter aanvoer koelwater motor
5. Waterafvoer bilgepomp
6. Wierfilter
7. Handbilgepomp
8. Brandstoftank
9. Afsluiter brandstoftoevoer

10. Waterafscheider / groffilter
11. Chemisch toilet in bank
12. Koelbox
13. Boegschroef
14. Aangehangen roer
15. Stuurcilinder
16. Zwanenhals motoruitlaat
17. Afsluiter schroefassmering
18. Motoruitlaat
19. Waterlock

20. V-drive koppeling en afdichting schroefas*
21. Accu
22. Noodhelmstok
23. Brandblusser
24. Hoofdschakelaar
25. 12 Volt zekeringen
26. Stuurinstallatie
27. Waterafvoer ankerluik

De exacte montageplek kan afwijken van de getoonde tekening. Een aantal getoonde items zijn optioneel!

* Huiddoorvoer bevindt zich onder de waterlijn.

4 Het functioneren van de Antaris

4.1 Invloed van gewicht op vaargedrag en veiligheid

Vorm en gewicht hebben invloed op de stabiliteit van de Antaris. De vorm wordt bepaald door het lijnenplan van de ontwerper. Hieraan kunt u weinig veranderen. Het gewicht wordt bepaald door de massa van het leeg scheepsgewicht en de uitrusting van uw sloep. Hierop heeft u wel degelijk invloed. Wij denken hierbij niet alleen aan het beslag, maar ook aan de bagage; dus alles wat een schip zwaarder of lichter kan maken. Om redenen van de veiligheid en vaareigenschap, is het gewicht van lading en personen aan een maximum gebonden. Op het bouwersplaatje vindt u de waarde van het maximum laadvermogen van de sloep. De waarde op het bouwersplaatje geeft aan welke maximum massa veilig mag worden toegevoegd aan de vaarklare sloep (met complete uitrusting). Afhankelijk van de plaats, heeft dit extra gewicht meer of minder invloed op het vaargedrag van de sloep. Plaats zware zaken zo dicht mogelijk bij – en liefst onder – de waterlijn. Plaats ook niet teveel gewicht in de voorpunt of het achterschip. Het aanbrengen van grote hoeveelheden massa op deze plaatsen kan het vaargedrag ongunstig beïnvloeden. U dient erop toe te zien dat de boot na het aanbrengen van de lading bij de spiegel of de boeg niet meer dan 5 cm vertrimt.

Met de juiste extra's krijgt u meer plezier in het varen met de sloep. Voordat u overgaat tot het monteren is het raadzaam eerst Antaris Shipyard of de Antaris dealer te raadplegen of deze extra's passen bij uw Antaris RB 24.



Attentie! Houd er rekening mee dat extra's gewicht met zich meebrengen. Dit betekent ook dat het totaalgewicht van de sloep wordt vermeerderd, dus is er minder belading mee te nemen.

Het laadvermogen als weergegeven op het 'plaatje van de bouwer' en de totale belasting zijn als volgt bepaald:

▪ Maximum* aantal personen is 8 (à 75 kg)	600 kg
▪ Proviant en persoonlijke items	150 kg
▪ Voorraad en reserve gereedschappen	50 kg
▪ <u>Reddingsvlot</u>	50 kg
➤ Door Antaris Shipyard aanbevolen maximum laadvermogen	850 kg



***Waarschuwing!** Overschrijd niet het maximum geadviseerde aantal personen. Ongeacht het aantal personen, het totale gewicht van personen en uitrusting aan boord, mag de geadviseerde maximale belasting nooit overschreden worden. Gebruik tijdens de vaart altijd de zitplaatsen in de kuip.

4.2 Voorzorg m.b.t. snelheid en bereik

Snelheid

De snelheid waarmee gevaren wordt dient men zó aan te passen, dat schade aan de installaties voorkomen wordt, de veiligheid van de opvarenden gewaarborgd blijft en er geen schade aan de omgeving wordt aangericht.

De internationale regels ter voorkoming van aanvaringen op zee (COLREG) en goed zeemanschap vereisen dat er te allen tijde goed moet worden uitgekeken, rekeninghoudend met de geldende uitwijkregels. Wees er zeker van dat er zich geen andere schepen op uw route bevinden voordat u doorvaart. Vaar niet op maximale snelheid in druk

vaarwater of weer- en zeecondities met beperkt zicht, hoge windsnelheden of hoge golven. Reduceer snelheid en hekgolven voor de veiligheid en beleefdheid. Men dient zich aan de maximale snelheid te houden en erop te letten dat geen hekgolven ontstaan in zones waar deze niet gemaakt mogen worden. Altijd voldoende afstand houden om te kunnen stoppen of te ontwijken om aanvaringen te voorkomen.



Waarschuwing! Ieder vaartuig, hoe sterk het ook is, kan ernstig beschadigd raken als het niet goed gebruikt wordt. Pas altijd de snelheid en richting van het vaartuig aan de zeecondities aan.

Bereik

Het bereik (actieradius) van de Antaris is afhankelijk van de omstandigheden waaronder de sloep wordt gebruikt. Standaard windstille omstandigheden, geen stroom, geen golven komen in de praktijk natuurlijk weinig voor. Het gemiddelde verbruik van de motor kunt u in de meegeleverde documentatie over de Vetus-motor terugvinden.

Kleine actieradius

Het verbruik van de motor zal hoger zijn indien gevaren wordt met wind tegen, hoge golven, wellicht stroom tegen en hoge snelheid.

Grote actieradius

Het verbruik van de motor zal lager kunnen uitvallen indien gevaren wordt met wind, golven, stroom mee en lage snelheid.

4.3 Specifiek gedrag bij bepaalde snelheden

In verband met de zorg voor de veiligheid van schip en opvarenden, worden hierna de gedragingen van de Antaris RB 24 genoemd bij bepaalde snelheden en manoeuvres.

Achteruitvaren

Uw sloep is uitgevoerd met één motor, wat bij het achteruitvaren resulteert in het opzij trekken door de omwenteling van de schroef. Het is daarom van belang te weten welke omwentelingen de schroef maakt indien deze achteruitslaat. De Antaris is voorzien van een rechtsdraaiende schroef. Bij een rechtsdraaiende schroef (vooruit) heeft u een linksdraaiende schroef in de achteruitstand. De Antaris zal de neiging hebben naar bakboord te trekken bij het achteruitvaren. Dit treedt voornamelijk op bij manoeuvreren met lage snelheden.

Afmeren

Bij het afmeren kunt u gebruikmaken van het zogenaamde schroeffeffect. Tijdens het afmeren is het tevens belangrijk rekening te houden met wind en stroming.



Attentie! Bij het achteruitvaren wordt de roerinstallatie anders belast dan bij het vooruitvaren. Vaar daarom altijd op lage snelheid achteruit, om schade aan de roerinstallatie te voorkomen.



Intern exemplaar

4.4 Vastmaken en slepen

Plaatselijke omstandigheden bepalen hoe u de sloep vastlegt. Het is raadzaam om flexibele lijnen te gebruiken die bestand zijn tegen de krachten die erop worden uitgeoefend. Goed en voorzichtig aanleggen is de kunst van de schipper, zodat beschadigingen kunnen worden voorkomen. Houdt er wel rekening mee dat de krachten die op de lijnen komen verschillend zijn naar de omstandigheden (bijv. rivieren en kanalen).

Het sleeptouw op de boeg wordt gebruikt als de sloep wordt gesleept (als u sleept maakt u gebruik van de kikkers op het achterdek). Maak u vertrouwd met het vastmaken van het sleeptouw aan boord op de aangewezen sterke punt(en). Wanneer een sleeplijn wordt vastgemaakt, vermijd altijd om knopen te maken die niet onder belasting losgemaakt kunnen worden. Om 'gieren' van het schip te voorkomen is het aanleggen van een bakboord/stuurboordkruis in de twee sleeplijnen aan te raden. Het slepen dient altijd met lage snelheid (bv. 4 knopen) te gebeuren. Het is noodzakelijk de sloep ook tijdens het slepen te sturen.

De kikkers midscheeps in het gangboord zijn primair bedoeld om een spring aan vast te leggen. Dit is een diagonaal lopende landvast, die ervoor zorgt dat de sloep niet naar voren of naar achteren beweegt als deze langs de kant is afgemeerd.



Attentie!

- Gebruik bij het afmeren van de sloep altijd lijnen van goede lengte en kwaliteit.
- Altijd goede beschermende middelen tussen wal en schip gebruiken om beschadigingen te voorkomen.
- Controleer regelmatig de lijnen en synthetische draden; ze zijn immers blootgesteld aan allerlei krachten, weersomstandigheden en UV-straling waardoor slijtage en breuk kunnen optreden. Indien nodig vervangen.
- Indien de Antaris gesleept wordt (met uitgeschakelde motor), dient de afsluiter voor de watertoevoer van de motor gesloten te worden (onder de achterste kuipbank, zie hoofdstuk 3.4). Dit om motorschade te voorkomen.

Intern exemplaar

4.5 Ankeren

Verschillende manieren om voor anker te gaan worden in diverse boeken voor schippers beschreven. Goed voor anker gaan heeft te maken met schipperskunst. Het is het beste om dit te leren van een ervaren schipper. Wel belangrijk is, dat u voor het ankeren controleert of de ankerlijn* en het anker* geschikt zijn voor het bedoelde gebruik én of het anker goed bevestigd is aan de lijn en dat deze op zijn beurt weer goed bevestigd is aan de sloep (bijvoorbeeld aan de kikkers op het voordek). (In scheepvaartreglementen staat te lezen dat er altijd een anker klaar moet liggen voor een eventueel noodgeval, zodat er alert gereageerd kan worden om voor anker te gaan).

Altijd bij het presenteren van het anker en het vieren van de ankertros goede beschermende handschoenen dragen. Werp het anker niet in een boog over boord, maar laat het langzaam in het water tot het de bodem bereikt. Nooit te ver de lijn laten navieren, omdat het anker zich dan niet kan ingraven.



Attentie! De breeksterkte van de lijnen mag 80% van de theoretische breeksterkte van het respectievelijke sterke punt niet overschrijden.



* Optioneel

Intern exemplaar

5 Installaties en systemen

Voor de apparatuur en componenten waarvan gebruikershandleidingen door de leveranciers zijn meegeleverd, wordt verwezen naar de bijlagen (achterin deze handleiding). Hierin zijn alle door leveranciers geleverde handleidingen opgenomen. In dit hoofdstuk wordt de bediening van een aantal belangrijke apparaten behandeld.

5.1 Motor

In deze paragraaf vindt u de belangrijkste gegevens van de motor* welke in uw Antaris RB 24 is ingebouwd. Optioneel kan er een andere / afwijkende motor gemonteerd zijn. Controleer voor u voor de eerste maal gebruik maakt van deze sloep welke motor er geïnstalleerd is en lees de meegeleverde handleiding van de fabrikant zorgvuldig door. Via het motorluik onder het achterste zonnebed heeft u toegang tot de motor.

Standaard motoruitrusting Antaris RB 24

Fabrikant en type motor	Vetus M 2.06
Aantal cilinders	2
Maximum vermogen	11,8 kW (16 Pk)
Toerental (max.)	3.600 omw./min.
Keerkoppeling	ZF15MIV V-Drive
Motorbediening	mechanisch bedienbare gashendel
Brandstof	diesel , 1x 43 liter
Motorkoeling	intern systeem gekoeld door vaarwater
Uitlaatsysteem	watergekoelde uitlaat met waterlock / geluiddemper



Attentie! Verander of voorzie deze sloep niet van een motor krachtiger dan aangegeven op de tabel in het vaartuig.

* Voor uitgebreide technische informatie en veiligheidsvoorschriften verwijzen wij naar de bijbehorende gebruiksaanwijzing

Motor starten

Vóórdat de motor gestart wordt dient u eerst de volgende handelingen te verrichten:

- afsluiter voor vaarwatertoevoer naar de motor openen (de afsluiter bevindt zich in de motorruimte onder het achterste zonnebed, zie tekening)
- afsluiter voor de brandstoftoevoer openen in de ruimte onder de achterste kuipbank (zie tekening / afsluiter in lijn met de leiding = geopend).
- hoofdschakelaar om te zetten (de hoofdschakelaar voor de service-/startaccu bevindt zich in de bank aan stuurboordzijde achterin de kuip, zie tekening)
- afsluiter voor de schroefassmering openen (aan zijkant van de motor, zie tekening)

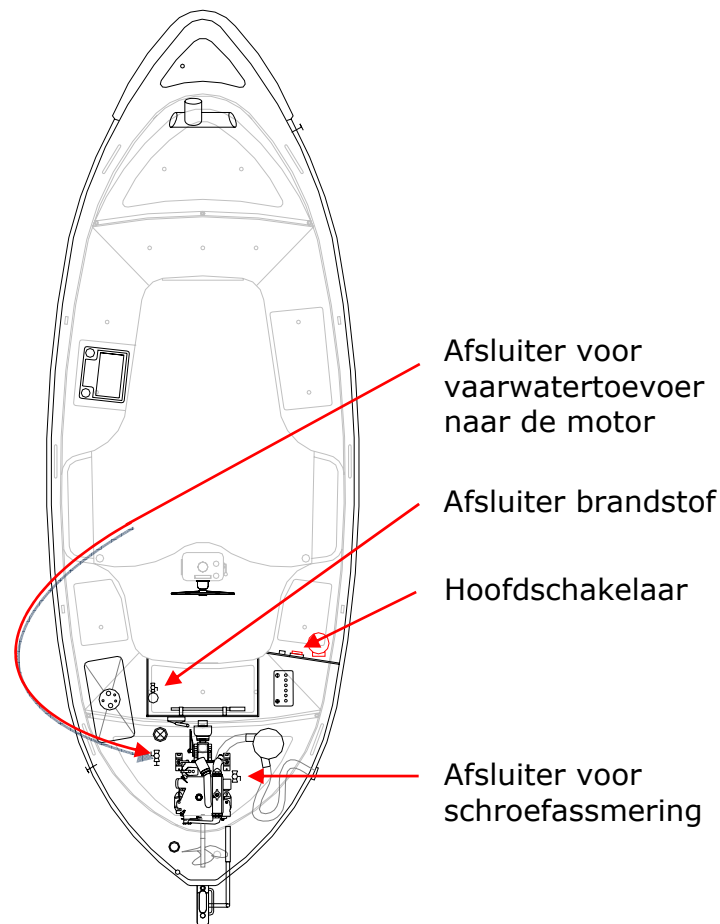
De startprocedure (alsmede het gebruik en onderhoud) van de motor kunt u lezen in de meegeleverde handleiding van de motorfabrikant.

Voor elk gebruik van de motor verdient het aanbeveling de volgende zaken te controleren:

- Het oliepeil van de motor*
- Het interne koelvloeistofpeil van de motor*
- Het oliepeil van de keerkoppeling*
- De motorruimte op lekkage van olie of andere lekkage
- Het brandstofpeil
- De wierbak (koelwaterfilter) op verstopping.

Intern exemplaar

* Voor de plaats van de controlepunten verwijzen wij naar de gebruikershandleiding van de motor / keerkoppeling



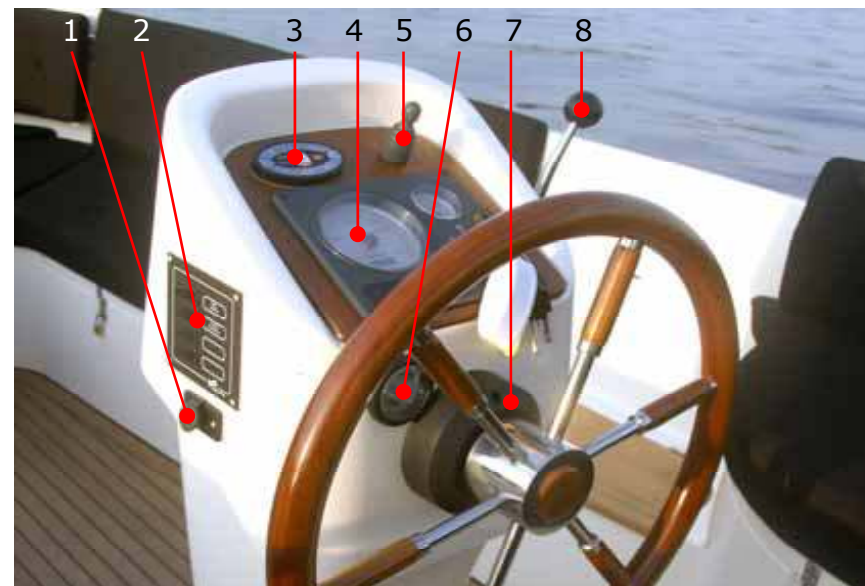
Attentie! Zorg er altijd voor, dat bij het starten van de motor de bedieningshendel in de vrije stand staat.

5.2 Elektrische installatie en stuurconsole

De hoofdschakelaar voor de service-/startaccu bevindt zich in de voorste rondzit aan bakboordzijde. Hier bevindt zich tevens de accu die geladen wordt als de motor in gebruik is. Op het schakelpaneel op de motorkist kan de 12 Volt apparatuur ingeschakeld worden.

Stuurconsole

1. Contact 12 Volt
2. 12 Volt schakelpaneel (o.a. navigatieverlichting)
3. Bediening radio/CD-speler
4. Motorpaneel: contactslot, controlelampjes, toerenteller, urenteller en voltmeter
5. Boegschroefbediening
6. Niveaumeter brandstof
7. Stuurwiel en stuurpomp
8. Gashendel



*De exacte montageplek kan afwijken van de getoonde foto's.
Een aantal getoonde items zijn optioneel!*



Neem onderstaande waarschuwingen in acht!

- Indien één (of meer) van de zekeringen uitschakelt, betekent dit dat er ergens in de groep een overbelasting is ontstaan (of een kortsluiting). Als na het vervangen van de zekering(en) deze weer uitschakelt laat het probleem dan verhelpen door een ervaren (scheeps)elektromonteur of neem contact op met de werf.
- Verander niets aan de elektrische installaties of de schema's van de installatie en zeker nooit wanneer deze in bedrijf is. Laat controle, werkzaamheden en eventuele wijzigingen aan het elektrische systeem uitvoeren door een bekwaame (scheeps)elektromonteur.
- Installeer geen extra apparatuur waarvan de nominale stroomsterkte hoger ligt dan die van het boordnet. De nominale stroomsterkte van de overbelastingsbeveiliging(en) nooit wijzigen.
- De sloep nooit onbeheerd achterlaten met ingeschakeld boordnet. Als u de sloep verlaat zet dan de hoofdschakelaar uit.

* Voor uitgebreide technische informatie verwijzen wij naar de bijbehorende gebruiksaanwijzing.

Apart bij deze handleiding treft u het elektrische schema met daarin opgenomen alle elektrische componenten.

Dubbelwerkende hoofdschakelaar (optioneel)

Het circuit van de start- en serviceaccu (2 accu's*) is aan en uit te schakelen met de hoofdschakelaar** in de bank aan stuurboordzijde achterin de kuip (zie hoofdstuk 3.4). Met deze dubbelwerkende hoofdschakelaar kan gekozen worden voor:

- Stand **Both**: Beide accu's kunnen gebruikt worden. Deze stand dient tijdens het draaien van de motor gebruikt te worden, zodat de beide accu's bijgeladen kunnen worden.
- Stand **1**: Alleen accu 1 staat ingeschakeld (bijvoorbeeld tijdens een stop). De tweede accu blijft nu buiten gebruik, zodat deze gebruikt kan worden om de motor te starten (mocht accu 1 leeg raken).
- Stand **2**: Alleen accu 2 staat ingeschakeld (bijvoorbeeld tijdens een stop). De eerste accu blijft nu buiten gebruik, zodat deze gebruikt kan worden om de motor te starten (mocht accu 2 leeg raken).
- Stand **Off**: Beide accu's staan uitgeschakeld.



Let op! Stand 'Both' dient tijdens het draaien van de motor gebruikt te worden, zodat de beide accu's weer bijgeladen kunnen worden.

Intern exemplaar

* Optioneel

** Voor uitgebreide technische informatie verwijzen wij naar de bijbehorende gebruiksaanwijzing.

5.3 Accu

De accu voor de startmotor en service bevindt zich in de motorruimte aan stuurboordzijde (zie hoofdstuk 3.4). Als de accu aan vervanging toe is, dient u deze te vervangen door een accu van hetzelfde type en waarde. De conditie van de accu kan worden gecontroleerd middels de voltmeter op het motorpaneel (contact op stand 'on'). Het circuit van de start- / serviceaccu is aan en uit te schakelen met de hoofdschakelaar in de bank aan stuurboordzijde achterin de kuip. Optioneel kan de Antaris RB 24 worden voorzien van een tweede accu met dubbelwerkende hoofdschakelaar. Voor verdere bijzonderheden, zie hoofdstuk 5.2 bij 'Dubbelwerkende hoofdschakelaar', pagina 35.

De Antaris RB 24 is voorzien van de volgende accu:

Functie	startmotor en service
Type	onderhoudsvrij
Capaciteit	12 Volt 55 Ah



Waarschuwing! Controleer de accu's, de accuspanning en het laadsysteem vóórdat u uitvaart!

5.4 Navigatieverlichting

Op het 12 Volt schakelpaneel* (zie hoofdstuk 5.2) kunt u de navigatieverlichting* inschakelen. De Antaris RB 24 is voorzien van een demontabel 360° rondom schijnend licht en een bak- en stuurboordlicht. Controleer de werking van de verlichting regelmatig en zeker voordat u een nachtelijke tocht gaat maken. Zorg ervoor dat voldoende reservelampjes van het juiste type aan boord zijn. Een goede werking van de navigatieverlichting is van belang voor de veiligheid van alle opvarenden en die van andere vaartuigen.

Gebruik alleen die verlichting die op dat moment is toegestaan; dit om verwarring te voorkomen. Vervang het navigatielicht, indien nodig, door een licht met dezelfde specificaties als op de Antaris bij aflevering was gemonteerd.

Meer informatie over het gebruik van navigatieverlichting kunt u vinden in het BPR** en overige reglementen.

* Optioneel
** Binnenvaart- Politiereglement

5.5 Brandstofsysteem

Vanaf de brandstoftank loopt de diesel via de afsluiter, waterafscheider / groffilter naar de motor. Bij de motor loopt de diesel via een opvoerpomp, brandstoffilter (fijnfilter) en als laatste de brandstofpomp naar de verbrandingsruimte. Vanaf de brandstofpomp loopt de overtollige diesel weer terug naar de tank. Voordat u de motor start moet eerst de afsluiter geopend worden voor de toevoer van brandstof naar de motor. Deze afsluiter bevindt zich onder de achterste kuipbank.

Brandstoftank

Uw sloep is voorzien van een kunststof brandstoftank (1x 43 liter) met ontluchting en bevindt zich in de motorruimte aan bakboordzijde (bereikbaar via het motorluik onder het achterste zonnebed). Het brandstofniveau van de tank is af te lezen op de tankmeter (stuurconsole).

Tanken

Tank altijd de voorgeschreven dieselbrandstof. Voorkom morsen van brandstof bij het vullen van de tank. Denk aan het milieu! Wordt uit een jerrycan getankt, gebruik dan altijd een trechter om morsen te voorkomen. Deze kunt u bij de vakhandel verkrijgen, evenals speciale vochtopnemende doeken (als hulp tegen het morsen). Gebruikte doeken kunnen bij het chemisch afval worden gedeponereerd. Ook kan 'de wet en regelgeving' in het vaargebied aangeven dat niet mag worden getankt uit jerrycans. Let u hier in het bijzonder op: een boete verhoogt niet uw vakantieplezier.



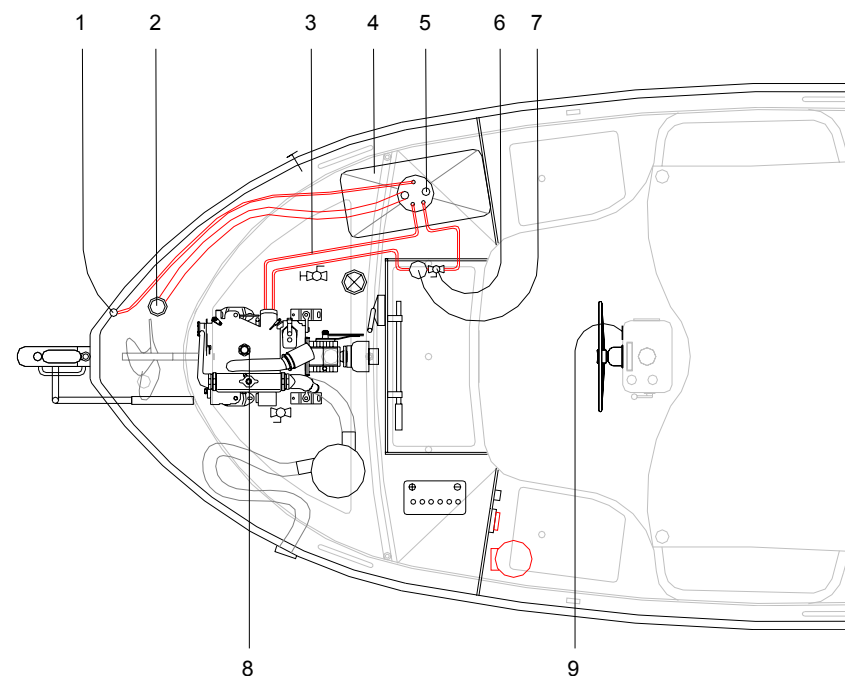
Gevaar! Na het tanken is er altijd gevaar – door aanwezige dampen – van explosie, dus pas op met vuur!

Brandstofvulopening

De vulopening van de tank bevindt zich aan bakboordzijde op het achterdek (met opdruk: 'diesel'). Draai de vuldop na het tanken goed dicht om water in de dieseltank te voorkomen.

Brandstofsysteem

1. Tankontluchting
2. Brandstofvulopening (achterdek)
3. Retourleiding diesel
4. Dieseltank
5. Niveaumeter dieseltank
6. Afsluiter brandstoftoevoer (in kuipbank)
7. Waterafscheider / groffilter
8. Motor met opvoerpomp, brandstoffilter en brandstofpomp
9. Niveaumeter op stuurconsole



Intern exemplaar

Attentie! Controleer regelmatig of er water in de waterafscheider / groffilter zit. Wordt er regelmatig water aangetroffen, laat het brandstofsysteem dan controleren door Antaris Shipyard.

De exacte montageplek kan afwijken van de getoonde tekening. Een aantal getoonde items zijn optioneel!

5.6 Uitlaat- / koelwatersysteem

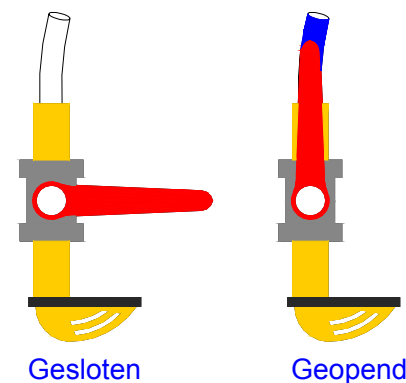
De uitlaatgassen, inclusief waterkoeling van de motor, verlaten - via de waterlock / geluiddemper, en zwanenhals- de sloep (aan stuurboordzijde). Het interne koelsysteem van de motor wordt gekoeld door het vaarwater (koelwater). Voordat de motor gestart wordt moet de afsluiter/huiddoorvoer voor de aanvoer van koelwater geopend worden (nummer 8 in de tekening, volgende pagina). Tevens moet de afsluiter voor de schroefassmering geopend worden (nummer 4 in de tekening, volgende pagina).



Attentie!

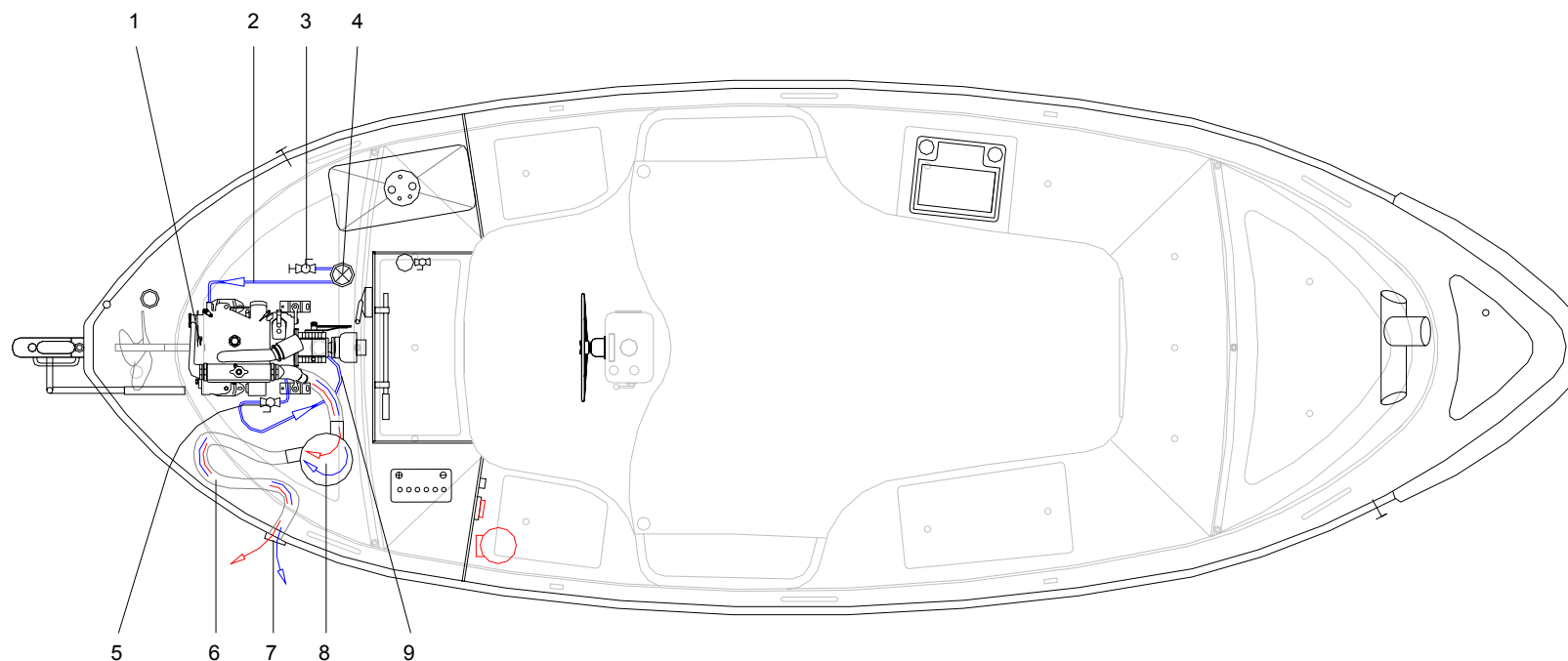
- Uw Antaris is voorzien van een watergekoelde uitlaat. Dit om een hoge temperatuur van de uitlaat tegen te gaan. Zorg er daarom voor dat de afsluiter voor de toevoer van het koelwater altijd open staat. Tevens is deze afsluiter noodzakelijk voor de koeling van de motor.
- Na het starten van de motor dient u te controleren of er voldoende water meekomt uit de uitlaat. Bij oververhitting van de uitlaat (onvoldoende / geen koeling) zal op het motorpaneel* een lampje gaan branden en een harde pieptoon te horen zijn. Zet de motor direct uit. Controleer de watertoevoer en schakel indien nodig hulp in.
- Controleer regelmatig de wierbak op eventuele verstopping of vervuiling om schade door onvoldoende koeling te voorkomen.

Om de wierbak (nummer 7 in de tekening, volgende pagina) te kunnen schoonmaken, moet de motor uitgeschakeld zijn. Dan dient u de afsluiter voor aanvoer van koelwater dicht te draaien. Nu is de waterdruk van de leiding en kunt u het filter schoonmaken. Na het schoonmaken niet vergeten om de afsluiter bij de huiddoorvoer weer te openen.



* Voor uitgebreide technische informatie verwijzen wij naar de bijbehorende gebruiksaanwijzing.

Uitlaat- / koelwatersysteem



1. Motor
2. Aanvoer koelwater motor
3. Afsluiter / huiddoorvoer aanvoer koelwater motor
4. Wierbak
5. Afsluiter watertoevoer schroefassmering
6. Zwanenhals
7. Uitlaat met uitlaatgassen en koelwater
8. Waterlock / geluiddemper
9. Aanvoer naar schroefas (voor smering)

De exacte montageplek kan afwijken van de getoonde tekening. Een aantal getoonde items zijn optioneel!

5.7 Bilgesysteem

Uw sloep is voorzien van een handbilgepomp (capaciteit 10 liter/minuut bij 30 slagen per minuut) die gemonteerd is onder het motorluik, voor in de motorruimte. Door met de hendel van de pomp bewegingen heen en weer te maken (zie foto), pompt u het overtollige water aan bakboordzijde over boord. In de slang vanuit de bilge bevindt zich een filter en op het laagste punt in de bilge vindt u de zuigmond. Controleer regelmatig of het filter en de zuigmond schoon zijn.



Waarschuwing!

- Controleer regelmatig de bilgepomp op een juiste werking. Maak de inlaat van de pomp en zuigkorf schoon. Ook de bilge moet gecontroleerd worden op brandstof- en gasdampen of brandstoflekkages.
- Het is niet de intentie van de gecombineerde capaciteit van het systeem om het vaartuig te lozen in geval van rompschade.



Attentie!

- Stop onmiddellijk met pompen zodra u bemerkt dat OLIE of andere verontreinigende stoffen in de bilge aanwezig zijn en de kans bestaat dat deze stoffen over boord kunnen raken. NB. Het over boord pompen van verontreinigende stoffen kan in bepaalde gebieden tot hoge boetes leiden.
- Controleer regelmatig de bilge op de aanwezigheid van water (o.a. door kuipwaterafvoeren), en pomp indien nodig het water met de bilgepomp over boord (zie locatie kuipwaterafvoeren hoofdstuk 3.4).

5.8 Stuursysteem

De Antaris RB 24 wordt uitgevoerd met een stuurconsole. De besturing vindt plaats d.m.v. een kabelsysteem*. Door aan het stuurwiel te draaien wordt m.b.v. tandwielen in de aandrijfunit (tandwielkast) de kabel uit- of ingetrokken. Aan het einde is deze kabel verbonden met het roer.

Om de optimale werking van het stuursysteem te behouden, dient de stuurkabel regelmatig geïnspecteerd, schoongemaakt en ingevet te worden. Raadpleeg hiervoor de bijbehorende gebruiksaanwijzing.

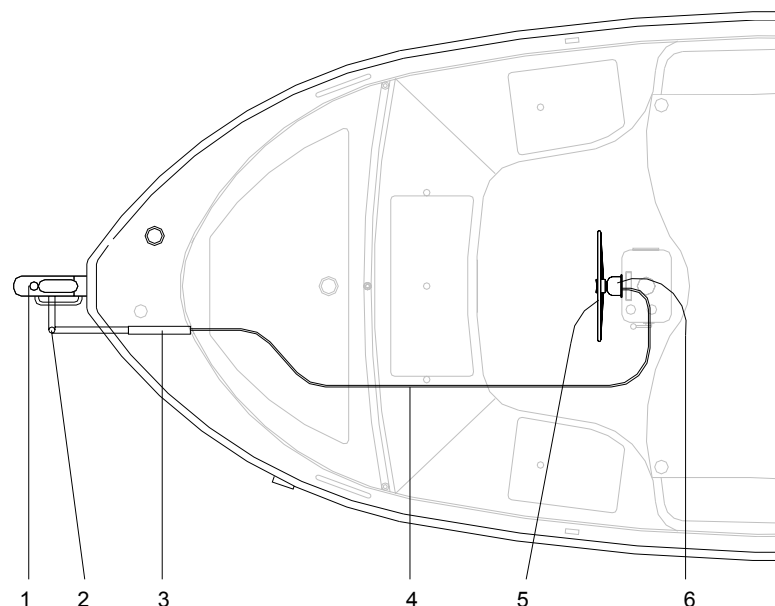


Stuursysteem

1. Aangehangen roer
2. Bevestiging op roerarm
3. Stuurstang
4. Kabel
5. Stuurwiel
6. Aandrijfunit (tandwielkast)

Noodroer

Mocht het stuursysteem om welke reden dan ook weigeren, dan kunt u gebruik maken van de helmstok (bevindt zich in de achterste kuipbank). Deze helmstok is te plaatsen in de uitsparing bovenin het aangehangen roer. Controleer het noodroer voor gebruik van de sloep.



* Voor uitgebreide technische informatie en veiligheidsvoorschriften verwijzen wij naar de bijbehorende gebruiksaanwijzing

5.9 Controle vóór en tijdens de vaart

Vóór iedere vaart dient u de volgende handelingen / controle te verrichten*:

- De afsluiter / huiddoorvoer openen van de watertoevoer voor de motor- en uitlaatkoeling
- De afsluiter openen van de watertoevoer naar de schroefas(smering)
- De brandstofafsluiter openen voor de aanvoer van diesel naar de motor
- Het motoroliepeil en interne koelvloeistof niveau (raadpleeg voor de plaats de handleiding van de motor)
- De wierbak op eventuele verstopping of vervuiling controleren om schade door onvoldoende koeling te voorkomen
- De hoofdschakelaar voor de service- / startaccu aanzetten
- Navigatie-instrumenten** controleren op de juiste werking
- Stootwillen en lijnen nazien op eventuele gebreken
- Veiligheidsuitrusting controleren
- Veiligheidsplan bespreken met de gasten
- Dieselveorraad
- Algemene voorraden.



Attentie! Zorg ervoor dat tijdens de vaart, losse uitrusting veilig vastgezet is of opgeborgen in de verschillende bergruimten.

Denkt u er wel aan dat een trip langer kan duren dan gepland.

Naast de navigatie-instrumenten is het ook raadzaam om tijdens de vaart regelmatig een blik te werpen op het motorcontrolepaneel. De instrumenten die zich daarop bevinden geven u een goed beeld over de toestand van de motor. Een onregelmatig toerental, een te hoge/lage oliedruk en een te hoge temperatuur is immers schadelijk voor de motor. Tijdig ingrijpen bespaart ongemak en onkosten. Mocht u afwijkingen constateren, zet direct de motor uit en ga voor anker. Raadpleeg de handleiding voor een oplossing, of schakel bij twijfel via telefoon of marifoon** hulp van buitenaf in.

* Zie voor locatie hoofdstuk 3.4

** Optioneel

6 Onderhoud

Deze handleiding is geen gedetailleerde onderhoud of storingsgids. In geval van moeilijkheden, kunt u zich wenden tot de werf. Onderhoud uw vaartuig altijd goed en houd rekening met slijtage die in de loop van de tijd zal optreden als gevolg van intensief gebruik van het vaartuig. Laat alleen competente mensen onderhoud, reparaties of modificaties uitvoeren. Modificaties die van invloed zijn op de veiligheid van het vaartuig moeten worden beoordeeld, uitgevoerd en gedocumenteerd door daartoe opgeleide mensen. De producent van het vaartuig kan niet verantwoordelijk worden gesteld voor modificaties die hij niet heeft goedgekeurd.

6.1 Aanbevelingen en milieu

Deskundig en tijdig uitgevoerd onderhoud is het behoud van uw Antaris. Tijdens het onderhoud wordt vaak gewerkt met stoffen die bij onjuiste behandeling belastend kunnen zijn voor het milieu en uw gezondheid. Een aantal simpele voorzorgsmaatregelen kunnen deze belasting tot een aanvaardbaar niveau terugbrengen. In dit hoofdstuk vindt u aanbevelingen en adviezen om een aantal veel voorkomende onderhoudswerkzaamheden zo milieuvriendelijk mogelijk uit te voeren.

Voor informatie over het lakwerk / wax / coating of antifouling van de sloep kunt u contact opnemen met Antaris Shipyard. Om kleurverschillen tot een minimum te beperken is Antaris Shipyard de aangewezen partij voor het uitvoeren van schilderwerkzaamheden.

Het onderwaterschip

Het onderwaterschip is behandeld met een antifouling. Elk jaar, als de Antaris uit het water is, dient men de antifouling te controleren. Indien nodig, kunt u de sloep voorzien van een nieuwe bescherm laag. Maak hierbij gebruik van een niet-koperhoudende antifouling*. Lees voor u begint de aanwijzingen op het blik en de aanbevelingen / milieuoverwegingen in deze handleiding aandachtig door.

* Vergewis u van het meest recente overheidsbeleid



U gaat als volgt te werk:

1. Sduit de romp met een hogedrukspuit schoon.
2. Eventueel losse antifouling verwijderen met een schuursponsje en wat water. Als er kale plekken zijn ontstaan dient u deze te behandelen met primer, alvorens de nieuwe antifouling wordt aangebracht.
3. Indien nodig kunt u beschadigingen of krassen bijwerken.
4. Plak de waterlijn af met schilderstape.
5. Breng de nieuwe antifouling met een roller aan.

Houtwerk

Teak houtwerk is afgelakt met een ééncomponenten UV-bestendige lak. Ook voor reparaties of opnieuw schilderen van het lakwerk dient men een ééncomponenten UV-bestendige lak te gebruiken. Het ongelakte houtwerk (teak) kunt u eenvoudig met een allesreiniger schoonmaken. Indien men ervoor kiest het onbehandelde houtwerk buiten (teak) te verven, adviseren wij gebruik te maken van Sikkens Cetol. Zo kan het teak een behandeling worden gegeven voor 3 jaar onderhoudsvrij.

Verwijderen van verf e.d.

Bij het schuren van geschilderde oppervlakken komen er verfdeeltjes in de lucht. **Nat** schuren of afkrabben verdient daarom de voorkeur bij het verwijderen van verf. De verspreiding van stof tijdens het droogschuren kan worden verhinderd door het schuursel op te vangen in een stofzak die aan de schuurmachine wordt bevestigd. Ter voorkoming van inademen van deze deeltjes dient u een mondkapje te dragen. Het bekende papieren 'snuitje' is niet voldoende als er fijn stof vrijkomt. Een soortgelijk kapje met dubbele elastieken en een typeaanduiding biedt wel voldoende bescherming tegen fijn stof.

Afbijtmiddelen bevatten giftige stoffen die tijdens het gebruik verdampen. Om deze reden dient het afbijten van verf in de buitenlucht plaats te vinden. Gebeurt het afbijten van de verf toch binnen, dan moet de ruimte zijn voorzien van een goede ventilatie om de giftige dampen af te voeren. Tijdens het onderhoud en de reparatie van schepen kunnen afvalstoffen (slijpsel, verfresten en dergelijke) op en in de bodem terechtkomen. Bodemverontreiniging kan worden voorkomen, wanneer de werkzaamheden op een zeil of vloeistofdichte vloer geschieden.

Schoonmaken van de sloep

In de haven kunt u verschillende onderhoudswerkzaamheden aan uw Antaris uitvoeren. Het is aan te bevelen om tijdens het schoonmaken van de sloep gebruik te maken van biologisch afbreekbare producten (zoals groene zeep). Gebruik voor het afspoelen van de sloep oppervlaktewater; let er wel op dat het water schoon is zodat kringen op teakdek voorkomen worden.

Rvs beslag

Rvs staat voor roest vast staal. Dit betekent dat het rvs beslag dat op uw Antaris is gemonteerd in hoge mate bestand is tegen corrosie. Messing beslag is hier ook tegen bestand. Het is echter mogelijk dat er toch na enige tijd wat corrosie optreedt. Deze plekjes kunt u met een cleaner wegpolijsten. (Voor informatie hierover kunt u terecht bij Antaris Shipyard). Indien op uw sloep materiaal van messing aanwezig is, dient u op te letten welk schoonmaakmiddel gebruikt wordt. In sommige zeep- en schoonmaakmiddelen is **ammonia** aanwezig. Dus: > **geen ammonia** in schoonmaakmiddelen!



Bekleding

Voorkom het gebruik van bijtende stoffen op de bekleding van banken. Reiniging van de (stoffen) bekleding kunt u eventueel laten uitvoeren door de stomerij.

6.2 Motor

Hieronder vindt u een aantal onderdelen van en voor de motor die speciale aandacht vragen in verband met de bedrijfszekerheid. Voor een uitgebreide beschrijving van het onderdeel en het vervangen hiervan verwijzen wij naar de meegeleverde handleiding van de motorfabrikant.

Wierbak

De wierbak filtert het vuil uit het vaarwater. Om er zeker van te zijn dat dit filter niet verstopt raakt dient men regelmatig de wierbak te controleren op vuil en, indien nodig, schoon te maken.

Om de wierbak te kunnen schoonmaken, moet de motor uitgeschakeld zijn. Dan dient u de afsluiter voor aanvoer van koelwater dicht te draaien. Nu is de waterdruk van de leiding en kunt u het filter schoonmaken. Na het schoonmaken niet vergeten om de afsluiter bij de huidoortvoer weer te openen (zie ook hoofdstuk 5.6).

Motorolie

Bij het onderhoud aan de motor verdient het de voorkeur gebruik te maken van een oliebak. Houd bij het werken aan de motor, met name bij het vervangen van de olie, olieabsorberend materiaal (doeken, korrels) bij de hand om eventueel gemorste olie op te kunnen nemen. Geef de afgewerkte olie af bij het verzamelpunt in de haven of winterberging. Sommige mensen krijgen allergische reacties als de huid in aanraking komt met dieselolie. Draag daarom bij het werken met dieselolie altijd beschermende (plastic) handschoenen.

** Voor uitgebreide technische informatie verwijzen wij naar de bijbehorende gebruiksaanwijzing*

Waterafscheider / groffilter*

De waterafscheider/groffilter voorkomt dat in de brandstof aanwezige verontreinigingen in het brandstofsysteem circuleren. De waterafscheider maakt gebruik van het feit dat water zwaarder is dan brandstof; water en grove deeltjes bezinken. Het groffilter houdt het resterende vuil en de laatste waterresten tegen. Dit filter is daarom van groot belang voor de bedrijfszekerheid en de levensduur van de motor. Regelmatig aftappen van water en vervangen van de waterafscheider/groffilter is een tevens eenvoudige als belangrijke handeling om motorschade en slijtage te voorkomen.

Accu

Controleer of de accu aan vervanging toe is. Bij vervanging dient deze van hetzelfde type en waarde te zijn (zie hoofdstuk 5.3).

Motorruimte en bilge

Zorg dat u de bilge schoonhoudt. Olie die zich in de bilge bevindt dient regelmatig verwijderd te worden.

Impeller

De impeller* is het belangrijkste onderdeel van de waterpomp. Deze pompt het koelwater door het koelsysteem. Om de bedrijfszekerheid veilig te stellen dient de impeller van de waterpomp regelmatig te worden gecontroleerd en op tijd te worden vervangen. Controle is eenvoudig uit te voeren door na het starten van de motor, te controleren of er een ruime hoeveelheid water meekomt uit de uitlaat. Indien er te weinig of geen water meekomt uit de uitlaat kan dit duiden op een vervuilde wierbak, gesloten afsluiter voor aanvoer van vaarwater voor de motor (zie hoofdstuk 3.4 / 5.6) óf een defecte impeller. Schakel de motor direct uit, in het geval dat er geen of nauwelijks water meekomt uit de uitlaat. Een defecte impeller kan tot oververhitting van de motor leiden, doordat er geen koelwater kan worden rondgepompt. Wij raden aan om altijd een impeller op voorraad mee te nemen.

Onderdelen

Originele onderdelen van de sloep zijn te verkrijgen bij Antaris en Vetus dealer. Voor vragen over en het bestellen van deze onderdelen kunt u contact opnemen met Antaris Shipyard of Vetus.

Dagelijkse inspecties en onderhoud

Het is aan te raden om dagelijks de volgende zaken te controleren:

- De motorruimte in zijn geheel, oliepeil van motor en koppeling, koelvloeistofniveau motor en alle meters
- De wierbak schoonmaken
- De bilge op aanwezigheid van water
- De werking van de bilgepomp.

Kleine reparaties

Gebruik bij specifieke reparaties de handleidingen die meegeleverd zijn.

Groot onderhoud

Deskundig en tijdig uitgevoerd onderhoud is het behoud van uw Antaris. Laat ingrijpende zaken aan een deskundige over en roep de hulp in van Antaris Shipyard.

* Voor uitgebreide technische informatie verwijzen wij naar de gebruiksaanwijzing van de motor.

6.3 Winterberging

Indien u de werf de sloep winterklaar laat maken, bent u ervan verzekerd dat deze in goede handen is. Antaris Shipyard kent de sloep en beschikt over de originele onderdelen en voert, afhankelijk van uw opdracht, een complete controle uit; opdat u ook het komende seizoen weer van uw sloep kunt genieten. Tevens kan Antaris Shipyard de winterstalling voor u verzorgen. In dit hoofdstuk vindt u een overzicht van handelingen die uitgevoerd dienen te worden als u de sloep klaarmaakt voor de winter. U kunt dit overzicht gebruiken als een checklist.

Motor

Voor de motor is het van groot belang dat deze wordt geprepareerd voor aanvang van de winterperiode. Voor het juist uitvoeren van deze handelingen verwijzen wij ook naar de handleiding van de motorfabrikant.

Bilgepomp

Vul de bilgepomp in de kiel met antivries (verhouding 50%-50%). Laat de pomp even lopen zodat deze pomp gevuld is met de vloeistof.

Antivries

Gebruik alleen milieuvriendelijk antivries voor het beschermen van de motor.

Accu

Het verdient aanbeveling om de polen van de accu los te nemen als de Antaris winterklaar wordt gemaakt. Het is tevens raadzaam de accu uit de sloep te nemen. Indien u de accu toch aan boord wilt laten, raden wij aan dit vooraf te melden aan de eigenaar van de winterberging.

Brandstoftank

De dieseltank dient óf helemaal gevuld, óf helemaal geleegd te worden. De lege tank dient na de rustperiode gecontroleerd te worden op eventueel aanwezigheid van vocht. Eventuele schoonmaak of controle van de tank dient te worden uitgevoerd – in verband met mogelijk explosiegevaar – door vakkundige mensen.

Intern exemplaar

Prepareren van de motor* (in verband met winterberging)

- Sluit de afsluiter / huiddoorvoer aanvoer vaarwater voor motorkoeling (zie hoofdstuk 3.4)
- Vul het wierfilter met antivries
- Start de motor
- Vul antivries in het wierfilter bij tot er antivries uit de uitlaat komt (let ook op de schroefassmering!)
- Zet de motor uit
- Vul het wierfilter bij tot deze weer vol is
- Zet de kogelafsluiter van de motor één keer open en dicht, zodat er antivries in de kogel achterblijft.

Prepareren van de sloep (in verband met winterberging of langer dan 3 maanden buiten gebruik)

- Prepareren van de motor (zoals hiervoor aangegeven)
- Sloep opruimen
- Sloep reinigen en drogen (bilge niet vergeten)
- Juiste reinigingsmiddelen gebruiken om de sloep schoon te maken (bv. 'warm' water) en drogen
- Sloep met de juiste poetsmiddelen behandelen (liefst op wasbasis)
- Alle metalen zuurvrij dun invetten (bv. Vaseline)
- Bekleding uit de sloep nemen of in ieder geval zo opstellen dat de bekleding goed gelucht en gedroogd wordt
- Afsloten ruimten openen, zodat er voldoende ventilatie blijft
- Controleer (aan de hand van de meegeleverde handleidingen van de geïnstalleerde apparatuur/motor) of er bijzondere handelingen vereist zijn voor een langere buitenbedrijfstelling
- De geïnstalleerde accu eventueel verwijderen en plaatsen in een koele, droge en vorstvrije ruimte. Bij ingebruikname de accu controleren op ladingstoestand
- Sloep eventueel tegen invloeden van het weer of de zon beschermen m.b.v. een dekkleed. Let u hierbij wel op dat er voldoende ventilatie blijft
- Een winterberging in het water dient u alleen te ondernemen als u zeker bent van een vorstvrije locatie.



Advies! Een winterberging op het land, zodat er tevens een controle van het onderwaterschip kan worden uitgevoerd.

* Bij voorkeur door een specialist in verband met garantie

7 Transport

Algemeen trailertransport

Voor het transport over land gelden er per land verschillende regels. Informeer in ieder geval wat de regels of voorschriften zijn in het land waarin u zich bevindt, zodat u voor verrassingen bespaard blijft.

Slepen

Gebruik bij het slepen de kikkers achter op de sloep of bij gesleept worden het sleepoog op de boeg. De eigenaar/bestuurder zal zichzelf vertrouwd moeten maken met het vastmaken van de sleeplijn aan boord op de aangewezen sterke punten. Om 'gieren' van de sloep te voorkomen is het aanleggen van een bakboord/stuurboordkruis in de twee sleeplijnen aan te raden. Wanneer u een sleeplijn vastmaakt, vermijd altijd om knopen te maken die niet onder belasting losgemaakt kunnen worden. Tevens dient het slepen of gesleept worden op lage snelheid te geschieden. Het is noodzakelijk om tijdens het slepen te sturen.



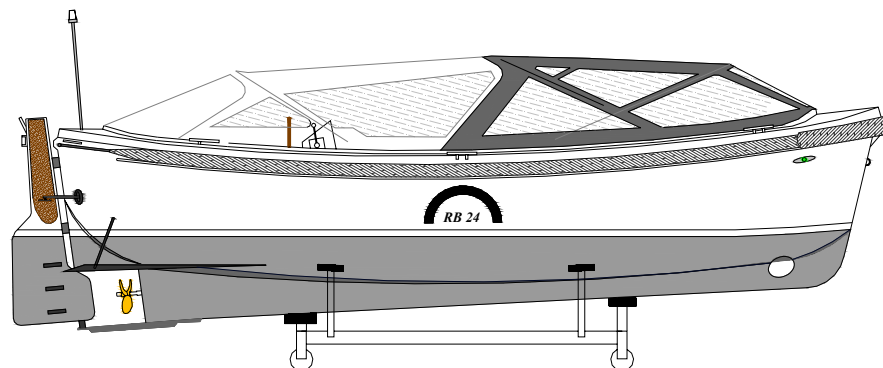
Attentie! Indien uw Antaris gesleept wordt (met uitgeschakelde motor) dient de afsluiter van de watertoevoer voor de motor gesloten te worden (zie hoofdstuk 3.4). Dit om motorschade te voorkomen.

Onderstoppen

Wordt de sloep met een hellingwagen uit het water getrokken of wordt deze na het lichten op het droge geplaatst, dan dient het geheel te worden onderstept. De stoppingen dienen exact onder de scheepsverstijvingen te zijn geplaatst om beschadigingen van de romp en het interieur te voorkomen.

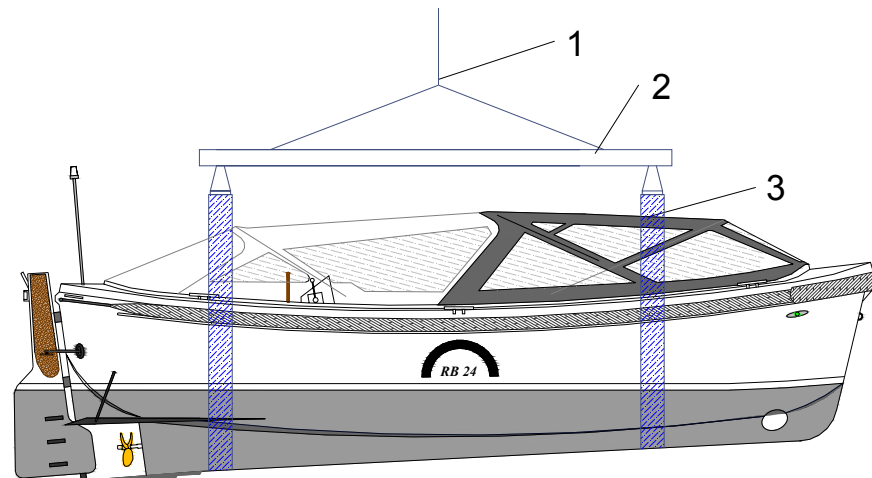


Attentie! Tijdens vervoer of stalling moet de sloep op zijn kiel rusten. Met zijsteunen mag de sloep tegen kiepen beschermd worden, maar mag niet deels of geheel op deze zijsteunen rusten.



Uit het water tillen

Wanneer de Antaris met een kraan (1) of lift op het droge moet worden gezet, dienen twee brede hijsbanden (3) gebruikt te worden die met elkaar het scheepsgewicht, vermeerderd met een veiligheidsmarge van 25%, kunnen tillen, (bv. $2.500 \text{ kg} \times 125\% = 3.125 \text{ kg}$). Let in ieder geval op, dat het gezamenlijk gewicht van de sloep de hijscapaciteit van de kraan niet overschrijdt. Dit staat vermeld op het typeplaatje van de kraan. Controleer regelmatig of de Antaris door eventuele extra's een gewichtsverhoging heeft ondergaan. Een vuistregel is: "Hoe ouder het schip, hoe zwaarder het wordt".



Attentie!

- Ter hoogte van de aangegeven symbolen dienen de hijsbanden geplaatst te worden (symbolen bevinden zich vlak onder de kabelaring).
- Het juk (2) waarmee gehesen wordt dient breder te zijn dan de sloep zelf, om knellen te voorkomen.
- Let op dat de hijsband verwijderd blijft van de schroefas.



Waarschuwing! Bij kranen dient men erop te letten dat, i.v.m. het 'zweven van schip', er geen personen in de nabijheid van de sloep zijn.

Intern exemplaar

8 Maatregelen ter bescherming van het milieu

In deze tijd staat het milieu en de manier waarop wij ermee omgaan zeer in de belangstelling. Wij willen u dan ook verzoeken aan onderstaande wenken gevolg te geven.

Voorkom brandstof- of olie lekkage

Een klein beetje gemorste olie of brandstof is al voldoende om een enorme hoeveelheid water te verontreinigen. Ga daarom zorgvuldig om met deze stoffen bij het tanken en aftappen. Veeg gemorste olie of brandstof weg met wat papier of een doek en werp dit in een bak voor chemisch afval.



Waarschuwing! Stop onmiddellijk met pompen uit de bilge zodra u bemerkt dat olie of andere verontreinigende stoffen in de bilge aanwezig zijn en de kans bestaat dat deze stoffen over boord kunnen raken.

Huishoudelijk afval

Bewaar het huishoudelijk afval tot bij een haven waar dit in een container kan worden gedeponneerd. Niets is vervelender dan de aanblik van drijvend afval bij de oevers.

Geluidsoverlast

Houd er rekening mee dat geluid verdraagt over het water. Beperk de geluidsproductie dan ook tot een minimum. Voorkom dat hard varen in drukke gebieden.

Motoronderhoud

Door regelmatig de motor te onderhouden, voorkomt u overmatige uitstoot van uitlaatgassen en daarmee vervuiling. Bovendien wordt hierdoor de levensduur van de motor verlengd.

Verfresten e.d.

Zorg ervoor dat de verfresten, oplosmiddelen en andere chemisch verontreinigende stoffen gedeponneerd worden op de daarvoor bestemde plaatsen. Ook bij het gebruik van chemicaliën dient u ervoor te zorgen dat alle afval opgeruimd wordt en niets weglekt. Havenautoriteiten zullen u graag wijzen waar u het betreffende afval kunt achterlaten.

Oeverbeschadiging

De oevers beschadigen snel door de golven die door voorbijvarende schepen geproduceerd worden. Ook bij het afmeren in de natuur ontstaat snel schade aan de oevers. Het weggeslagen land van de oevers komt op de bodem terecht en vermindert dus de waterdiepte. Beperk daarom uw snelheid langs oevers.

9 Garantiebepalingen



Algemene Aannemings-, Verkoop- en Leveringsvoorwaarden

Op alle leveringen van Antaris Shipyard zijn de HISWA-leveringsvoorwaarden van toepassing.

U kunt de voorwaarden altijd opvragen bij uw werf of HISWA-vereniging.

De voorwaarden regelen onder meer de garantie, levertijd, levering, koopprijs, betalingsvoorwaarden en aansprakelijkheid.



Separaat zijn de Hiswa-leveringsvoorwaarden meegeleverd

10 Verklaring van overeenstemming

De fabrikant: Antaris Shipyard
De Zwaan 28
8551 RK Woudsend

verklaart hiermee op (datum):
dit vaartuig, de Antaris RB 24 (7,15 meter) met CIN-code: NL –,

motormerk en motornummer geleverd te hebben, met de bijbehorende
uitrustingsstukken zoals vastgelegd in het verkoopcontract en voorzien van de betreffende documenten,
aan de eigenaar:

.....

De fabrikant verklaart voorts, dat het vaartuig voldoet aan alle essentiële eisen zoals deze zijn gesteld in de Europese Richtlijn nr. 94/25/EG en 2003/44/EG en gepubliceerd in het publicatieblad van de Europese Gemeenschap en de uit deze richtlijn afgeleide ISO-normbladen, zoals op het certificaat zijn opgesomd.

De keuring is uitgevoerd door: International Marine Certification Institute (CE-0609)
Headquarters
Rue Abbé Cuypers 3, B-1040 Brussels
Belgium

De werf verplicht zich te houden aan de gestelde garantiebepalingen zoals vermeld in de gebruikershandleiding. De eigenaar verklaart hierbij het vaartuig met toebehoren en documenten te hebben ontvangen.

Woudsend,
Handtekening van de werf:

Handtekening van de eigenaar: ...

Naam:

11 Bijlagen

11.1 Lijst van toegepaste normen

RCD 94/25/EG and 2003/44/EC Recreational Crafts Directives, RSG Guidelines 16-09-2000, Comments to the Directive Combined, second edition 21-10-1998

<u>RCD</u>	<u>Essentiële eis</u>	<u>ISO-standaard</u>
2.1	Identificatie van de romp / coderingssysteem	10087:1996 / A1:2000
2.2	Plaatje van de bouwer	14945
2.3	Relingen, leuningtouwen en leuningen	15085
2.4	Zichtveld vanaf de stuurstand	11591:2000
2.5	Eigenaarshandleiding	10240:1996
3.1	Opbouw (structuur)	12215
3.2+3.3	Stabiliteit en drijfvermogen	12217-1:2001
3.5	Kuipen en kuipafwatering	11812:2001 / 15083
3.6	Maximum laadvermogen	14946:2001
3.9	Ankeren, meren en slepen. Bevestigingspunten	15084
5.2	Vast ingebouwde brandstofsysteemen en brandstoftanks	10088:2001
5.3	Elektrisch systeem	10133
5.6	Brandbescherming	9094-1
5.7	Navigatieverlichting	1972

11.2 Overzicht meegeleverde handleidingen

- | | |
|--|--|
| ☐ Motor | ☐ Stuurinstallatie* |
| ☐ Keerkoppeling | ☐ Koelkast* |
| ☐ Brandblusser | ☐ Waterpomp* |
| ☐ Bilgepomp | ☐ Toilet* |

- ☐ Hiswa-leveringsvoorwaarden
- ☐
- ☐
- ☐

* Optioneel

Notities

Intern exemplaar