



Handleiding NineFifty

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 B.V. enige aansprakelijkheid voor schade ontstaan door eventuele fouten en/of onvolkomenheden in dit boek.



Antaris Shipyard B.V.
De Zwaan 28
8551 RK Woudsend
tel. +31(0)514 596270
info@antarisboats.com
www.antarisboats.com

Intern gebruik

Inhoudsopgave

0807

VOORWOORD	8
INLEIDING	10
1 ALGEMEEN	12
1.1 SYMBOLEN IN HET HANDBOEK EN AAN BOORD	12
1.2 DOEL VAN DE EUROPESE RICHTLIJN PLEZIERVAARTUIGEN	14
1.3 ROMP IDENTIFICATIENUMMER	15
1.4 ONTWERPCATEGORIE	16
1.5 AANDACHT VOOR WETTELIJKE REGELGEVING	18
2 VEILIGHEID	20
2.1 VEILIGHEIDSUITRUSTING EN REDDINGSMIDDELEN	22
2.2 BRANDGEVAAR	24
2.3 GEVAREN DOOR VOLLOPEN	26
2.4 VLUCHTWEGEN	28
2.5 GEVAAR VOOR ONDERKOELING	29
2.6 VENTILATIE MOTORRUIMTE/ INTERIEUR	30
2.7 NOODROER	31

3	TECHNISCHE GEGEVENS EN INDELING	32
3.1	TECHNISCHE GEGEVENS	32
3.2	ZIJAANZICHT	34
3.3	DEKPLAN	36
3.4	INTERIEURPLAN	38
3.5	AFSLUITERS EN HUIDDOORVOEREN	40
4	HET FUNCTIONEREN VAN DE ANTARIS NINEFIFTY	42
4.1	INVLOED VAN GEWICHT OP VAARGEDRAG EN VEILIGHEID	42
4.2	VOORZORG M.B.T. SNELHEID EN BEREIK	44
4.3	SPECIFIEK GEDRAG BIJ BEPAALDE SNELHEDEN	46
4.4	VASTMAKEN EN SLEPEN	48
4.5	ANKEREN	50
5	INSTALLATIES EN SYSTEMEN	52
5.1	MOTOR	52
5.2	INDELING MOTORRUIMTE	54
5.3	VENTILATIE MOTORRUIMTE	56
5.4	ELEKTRISCHE INSTALLATIE	58
5.5	DASHBOARD	60
5.6	ACCU'S	62
5.7	NAVIGATIEVERLICHTING	63
5.8	BRANDSTOFSYSTEEM	64
5.9	UITLAAT-/KOELWATERSYSTEEM	66
5.10	BILGESYSTEEM	68
5.11	STUURSYSTEEM	70
5.12	BOEG- EN HEKSCHROEF	72
5.13	BRANDBLUSSYSTEEM	74
5.14	DRINKWATERSYSTEEM	76

Interim gebruik

5.15	VUILWATERSYSTEEM	78
5.16	VERWARMING	82
5.17	CONTROLE VÓÓR EN TIJDENS DE VAART	84
6	<u>ONDERHOUD EN VERZORGING VAN HET SCHIP</u>	86
6.1	AANBEVELINGEN EN MILIEU	86
6.2	HOUTWERK (INTERIEUR EN EXTERIEUR)	87
6.3	INTERIEUR (TEXTIEL / LEDER)	88
6.4	EXTERIEUR	90
6.5	RVS BESLAG	92
6.6	MOTORONDERHOUD	93
6.7	WINTERBERGING	96
7	<u>TRANSPORT</u>	98
8	<u>WENKEN MET BETREKKING TOT HET MILIEU</u>	100
9	<u>GARANTIEBEPALINGEN</u>	102
10	<u>VERKLARING VAN OVEREENSTEMMING</u>	103
11	<u>BIJLAGEN</u>	105
11.1	ALGEMEEN ELEKTRISCH SCHEMA	105

11.2	LIJST VAN TOEGEPASTE NORMEN	110
11.3	OVERZICHT MEEGELEVERDE HANDLEIDINGEN	111

Intern gebruik

Voorwoord

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

Antaris NineFifty

De kenmerken van de lijn kajuitboten zijn ruimte, comfort en afwerking. Voor mensen die willen genieten van de voordelen van een prachtige kajuit, bed, kombuis en toilet en die bij 'weer of geen weer' op het water willen vertoeven. Maar die ook toegang willen houden tot de kleine rustige vaargebieden met een handzaam formaat boot met een geringe diepgang.

U heeft gekozen voor de grootste motorkruiser..... onder de tien meter. De NineFifty heeft alle kenmerken die een Antaris motorkruiser bijzonder maken, maar dan in het kwadraat: optimale ruimte benutting, onderhoudsvrij van buiten, mahoniebetimmering van binnen, brede gangboorden (zelfs rondom de achterkajuit), lage doorvaarthoogte en een bijzonder flexibele motorisering.

Antaris Shipyard wenst u veel vaarplezier met uw NineFifty!

Intern gebruik



Interiør

Inleiding

Dit handboek is samengesteld om u te helpen bij het veilig en met plezier gebruiken van uw Antaris NineFifty. Het bevat bijzonderheden van het schip 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 schip van toepassing zijn. Tevens worden aanwijzingen en instructies gegeven over het gebruik en onderhoud van de diverse delen. Wij raden u aan deze handleiding zorgvuldig door te lezen en u vertrouwd te maken met dit vaartuig, voordat u deze in gebruik neemt. Indien dit uw eerste schip 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. Deze handleiding is geen cursus voor veilig gebruik van uw schip 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.

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.

Verzekert u zich ervan dat de voorspelde wind en zeecondities de ontwerpcategorie van uw vaartuig niet te boven gaan. Zelfs als dit vaartuig is ingedeeld in ontwerpcategorie A, B of C (variërend van zware storm voor categorie A tot zware condities voor de top van categorie C, met mogelijkheden tot een monstergolf of windstoot) zullen u en uw bemanning in staat moeten zijn het vaartuig onder deze condities te besturen. In gevaarlijke condities kan alleen een

goede, fitte, getrainde bemanning met een goed onderhouden vaartuig veilig functioneren. 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.

Uiteraard moet het vaartuig wel de nodige veiligheidsmiddelen aan boord hebben (zwemvesten, harnassen, etc.) behorende bij het type vaartuig, weersomstandigheden, etc. Indien uw schip is voorzien van een reddingsvlot, lees dan zorgvuldig de meegeleverde gebruiksaanwijzing. In sommige landen, vaargebieden en regio's gelden regionale of landelijke wetten voor de omvang van de veiligheidsuitrusting. Informeer 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.

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.






Intern gebruik

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

1 Algemeen

1.1 Symbolen in het handboek en aan boord












In deze handleiding staan verschillende gevarenniveaus. 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>

In dit schip bevinden zich diverse veiligheidssymbolen voor een juist gebruik van apparatuur.



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

	<p>Lees de eigenaarshandleiding Wordt gebruikt op locaties waar het aan te bevelen is de handleiding te raadplegen</p>		<p>Brandgevaar</p>	 <p>Beperkt zicht vanaf deze stuurstand Houd uitzicht</p>	<p>← Mogelijk bij een tweede stuurstand</p>
	<p>Elektrische spanning</p>		<p>Vluchtuitgang (bv. vluchtluik of schuifraam)</p>	 <p>Afsluiter gastoestel</p>	<p>← Locatie waar deze afsluiter in een kast zit</p>
	<p>Diesel (vulopening)</p>		<p>Locatie brandblusser</p>	 <p>Afsluiter dicht wanneer niet in gebruik</p>	<p>← Deze afsluiters dienen gesloten te blijven als het schip niet in gebruik is</p>
	<p>Voorkom verstikking Ventileer wanneer het kooktoestel in gebruik is. Gebruik kooktoestel niet als verwarming</p>		<p>Locatie blusopening motorruimte</p>	 <p>Hijspunt</p>	

Intern gebruik

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. De Antaris NineFifty is gekeurd en gecertificeerd door het European Certification Bureau Nederland B.V. (ECB) en wel volgens module B van de Richtlijn Pleziervaartuigen 2003/44/EG. Het schip voldoet aan alle eisen aangaande ontwerpcategorie C (hoofdstuk 1.4).

Certificering

Dit vaartuig is gekeurd en gecertificeerd door:



European Certification Bureau Nederland B.V. (CE – 0614)
Julianaweg 224a, 1131 NW Volendam
tel. +31(0)299 323123
fax +31(0)299 323023
e-mail: info@ecb.nl
internet: www.ecb.nl

1.3 Romp identificatienummer

De NineFifty voldoet aan strenge wettelijke vastgestelde veiligheidseisen uit de Europese Richtlijn voor Pleziervaartuigen en de daaruit afgeleide ISO-normen. De CE-markering is bevestigd: onder de stuurstand. Het unieke identificatienummer (CIN-code = Craft Identification Number) is bevestigd: achterop de spiegel aan stuurboordzijde.

Het identificatienummer van de NineFifty luidt: **NL** –

Verwijder of verander de CIN-code op het schip en in deze handleiding niet



Intern gebruik

1.4 Ontwerpcategorie

De Antaris NineFifty 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 4m 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 4m.

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 2m.

Categorie D – 'Bescht'

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 0,3m, die incidenteel, bijvoorbeeld ten gevolge van passerende vaartuigen, maximaal 0,5m kan bedragen.

Het vaartuig 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 onder de stuurstand. Tevens is hierop vermeld:

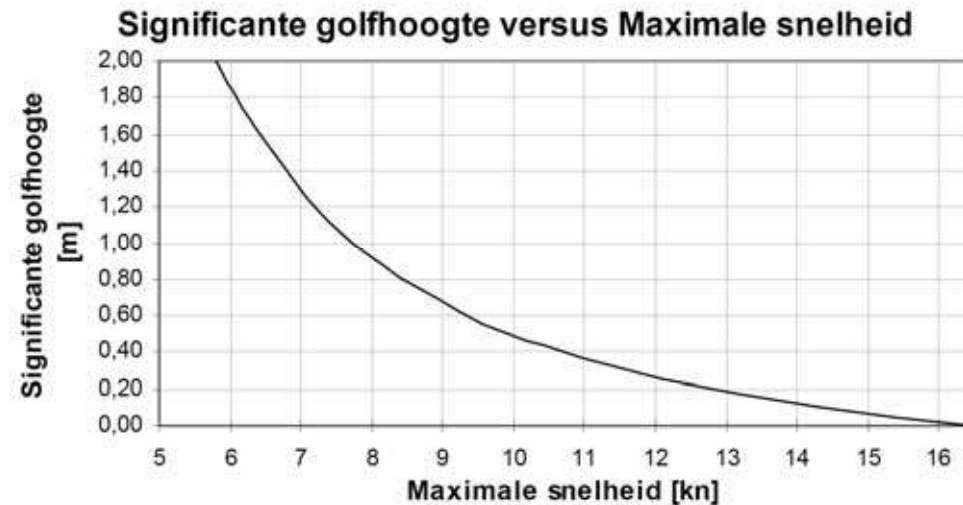
Naam van de fabrikant	Antaris Shipyard
CE – markering	CE-0614
Categorie bootontwerp	C (Kustwateren)
Aanbevolen maximale belasting	1250 kg
Aanbevolen maximaal aantal personen	8 personen



Waarschuwing!

- Verzekert u zich ervan dat de voorspelde wind en zeecondities de ontwerpcategorie van het vaartuig niet te boven gaan.
- Zelfs als uw vaartuig is ingedeeld in ontwerpcategorie A, B of C (variërend van zware storm voor categorie A tot zware condities voor de top van categorie C, met mogelijkheden tot een monstergolf of windstoot) zullen u en uw bemanning in staat moeten zijn het vaartuig onder deze condities te besturen. In gevaarlijke condities kan alleen een goede, fitte, getrainde bemanning met een goed onderhouden vaartuig veilig functioneren.

Bij deze snelvarende boot is de constructie geaccepteerd op basis van een operations envelope. De berekening is gebaseerd op de "Lloyd's Special Service Craft 2003". In onderstaande grafiek staat de significante golfhoogte uitgezet tegen de maximale snelheid.



Attentie!

- In twee meter hoge golven mag niet sneller dan 5 knopen gevaren worden
- Maximaal mag 15 knopen gevaren worden.

Intern gebruik

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. De nieuwste wetten en voorschriften van de landen waarin men gaat varen dienen bekend te zijn bij de eigenaar. Sommige landen stellen hun wet en regelgeving regelmatig bij.



Intern gebruik

2 Veiligheid

Aanbevelingen aan de schipper

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



Attentie voor hieronder genoemde punten!

- Zet altijd tijdens het zwemmen de motor uit
- De bemanning dient geschikte training te krijgen
- Bij slecht weer dienen luiken, afsluiters en ingangen gesloten te zijn om het risico van vollopen te beperken
- De belading mag niet meer zijn dan de door de fabrikant aanbevolen maximale belasting
- De stabiliteit wordt verkleind door een gewicht hoger te plaatsen (en/of bij het hijsen van zware gewichten in de davits of laadboom)
- Compartimenten gemarkeerd met 'luchtkast' mogen niet worden lekgemaakt
- Bilgewater moet tot een minimum worden beperkt
- Brekende golven zijn een serieus stabiliteitsprobleem.

Breng de 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! 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.



Neem onderstaande waarschuwingen in acht!

Men mag nooit:

- brandstof tanken of gasflessen verwisselen wanneer machines draaien of wanneer kook- of verwarmingsapparatuur in gebruik is
- roken tijdens het werken met brandstof of gas
- gaslampen in het vaartuig gebruiken
- veiligheidsknoppen blokkeren (bijv. brandstofafsluiters, gasafsluiters, schakelaars van het elektrische systeem)
- het vaartuig onbeheerd achterlaten wanneer kook- of verwarmingsapparatuur in gebruik is
- systemen veranderen (bijv. elektrisch, brandstof en gas) of systemen door ondeskundig personeel laten veranderen
- vluchtwegen naar nooduitgangen blokkeren.

Aanwijzing bij noodsituatie

Wij hopen dat deze paragraaf nooit gebruikt hoeft te worden. Maar komt men onverwacht toch in een noodsituatie, dan is het raadzaam om doordacht en vakkundig te handelen. Als eerste moet de schipper aan de opvarenden duidelijke en korte aanwijzingen geven met een goede taakverdeling. Schakel voor alles op tijd de juiste hulp in, terwijl men probeert zich met de aanwezige hulpmiddelen 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 Antaris doet men alleen in het uiterste geval!

Intern gebruik

2.1 Veiligheidsuitrusting en reddingsmiddelen

De schepen worden door de werf zonder veiligheidsuitrusting geleverd. Uiteraard moet de Antaris 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.



Attentie!

- In sommige landen, vaargebieden en regio's gelden regionale of landelijke wetten voor de omvang van de veiligheidsuitrusting. Informeer 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.

Als meest geschikte plaats voor een reddingsboei en zwemvesten (en reddingsvlot) wordt aangeraden in de kuip in de bakboordbank. Indien dit schip is voorzien van een reddingsvlot, lees dan zorgvuldig de meegeleverde gebruiksaanwijzing.

Algemene gevaren



Waarschuwing! Men vaart op een schip 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.



Attentie! Vermijd het lopen op voordek en gangboord tijdens de vaart.



Intern gebruik

2.2 Brandgevaar

In geval van brand aan boord, dient de schipper in de eerste plaats de opvarenden te waarschuwen en de reddingsmiddelen uit te delen, 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 één (hand)brandblusser aan boord. Deze bevindt zich:

- in de kajuit onder de trap.



Attentie!

- Bekijk de locatie van de brandblusser(s) voordat het schip in gebruik wordt genomen
- Houd de bilge schoon en controleer de bilgepomp regelmatig op brandstof- en gasdampen of brandstoflekkages
- Hang geen gordijnen of andere stoffen in de nabijheid of boven kooktoestellen of andere toestellen met een open vlam
- Wanneer delen van het blusmateriaal vervangen worden, mag dit alleen gebeuren door vergelijkbare onderdelen welke dezelfde aanduiding dragen of welke gelijke technische en bluseigenschappen bezitten.

De motorruimte is voorzien van een Saval brandblussysteem dat in geval van brand automatisch de motorruimte blust. De brandblusser bevindt zich in het kastje aan stuurboordzijde van de stuurstand.





Gevaar!

- Bij brand de draaiende motor stopzetten en de brandstofafsluiter dichtdraaien (zie foto).
- Open de motorruimte onder geen beding. De motorruimte mag pas geopend worden als de brand geblust is!



Waarschuwing!

- Berg geen brandbare materialen op in de motorruimte.
- Indien niet brandbare materialen in de motorruimte worden opgeslagen, dienen deze zodanig vastgezet te zijn dat ze niet tegen de machinerie kunnen vallen.

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 het schip zó 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 met de afsluiter. Deze afsluiter bevindt zich aan bakboordzijde van de trap in de kajuit (zie 3.4 en foto).



Gevaren!

- 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.
- Bij gebruik van CO₂-blussers dient men altijd na te blussen met water om opnieuw aanwakken van het vuur te voorkomen.
- De ruimte waarin geblust is met **CO₂**, dient voor het betreden eerst goed geventileerd te worden. **Kans op verstikking of vergiftiging!**

Intern gebruik

2.3 Gevaren door vollopen

Tijdens het varen met een mogelijke windkracht tot en met 6 (schaal van 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:



Waarschuwing!

- zet de cabriokap op (zie foto)
- sluit banken, deuren en luiken.

Vermijd zoveel mogelijk het varen bij slecht weer; het kan alle opvarenden onnodig in gevaar brengen

Indien er water naar binnen stroomt, dient de schipper in de eerste plaats de opvarenden te waarschuwen. Controleer of de bilgepomp werkt. Als dit niet het geval is, maak dan gebruik van de secundaire bilgepomp (voor de juiste bediening zie hoofdstuk 5.10). Stel zo snel mogelijk vast waar de lekkage optreedt en probeer deze te verhelpen. Vaar, indien mogelijk, naar een ondiepe plek waar het schip in geval van nood aan de grond gezet kan worden. Leg de reddingsmiddelen klaar voor het geval dit noodzakelijk zou zijn.

Verlaat het schip niet indien de situatie dit niet direct vereist.

Mogelijke oorzaken van binnenslaand water:

- Het binnendringen van water bij het raken van de bodem van het schip tegen een harde ondergrond
- Golfslag bij storm
- Mechanische beschadigingen aan de romp
- Lekkende huiddoorvoeren
- Beweging door golven
- Overbelading van het schip
- Foute bediening van het schip
- Fouten bij achteraf (niet professioneel) gemonteerde extra's
- Schade als gevolg van bevrozing.

Voorzorgsmaatregelen:

- Juiste navigatie, door bediening van het schip met de juiste en realistische inschatting van eigen kennis, handelen, ervaringen en regelmatig controle.
- Vermijden van overbelading.
- Ventilatieopeningen en luiken regelmatig controleren op de juiste werking en afdichting.
- Werking van de bilgepompen, controle van lektheid van de huiddoorvoeren.
- Aanwezigheid van eventuele middelen om een lek te kunnen dichten.
- Zorgvuldige en regelmatige controle op de werking van de aanwezige installaties.
- Zorg voor vakkundige winterberging en onderhoud.

Intern gebruik



2.4 Vluchtwegen

Het schip is voorzien van verschillende vluchtmogelijkheden. De vluchtluiken zijn allemaal voorzien van een inbraakbeveiliging. Indien er zich personen in het schip bevinden, zorg dan altijd dat de vergrendelingen (beveiligingen) eraf zijn. Afhankelijk van de uitvoering bevinden de vluchtwegen zich:

1. in de voorkajuit: - voor in de Antaris: het luik aan het plafond naar het voordek boven de voorste dinette
2. in de voorkajuit: - in- / uitgang naar de kuip
3. in de achterkajuit: - in- / uitgang naar de kuip (uitvoering I)
4. in de achterkajuit: - in- / uitgang naar de kuip (uitvoering II).



Waarschuwing! Blokkeer nooit de vluchtwegen naar de nooduitgangen.



1.



2.



3.



4.

2.5 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.

Aan de achterzijde van de Antaris kan men via een trap het water in en uit (zie foto).



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



Intern gebruik

2.6 Ventilatie motorruimte / interieur

De motorruimte wordt op natuurlijke wijze geventileerd door middel van ventilatieopeningen aan weerszijden van de motorruimte. Het water zal normaliter niet de motorruimte kunnen bereiken door de toepassing van een kanaalsysteem.

Bij zeer hoge golfslag of storm moet men er op bedacht zijn dat de ventilatiesleuven /-roosters aan beide zijden van de motorruimte wel de laagste punten zijn waar het water naar binnen kán komen. Uiteraard kan men de bilgepomp in zo'n geval in werking zetten. Controleer regelmatig deze pomp(en) (zie hoofdstuk 5.10).



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



Het interieur van het schip is te ventileren door het openzetten van de ingang, luiken, patrijspooten en deuren.

2.7 Noodroer

De Antaris is voorzien van een noodstuurinrichting. Men kan hiervan gebruik maken als, door welke reden dan ook, de oliedruk in het hydraulische stuursysteem wegvalt. Moet de noodstuurinrichting worden gebruikt, dan gaat men als volgt tewerk:

1. Pak de noodhelmstok onder het bed in de achterkajuit
2. Bevestig de helmstok op de roerkoning met de bijbehorende bout en moer (onder het bed, zie linker foto)
3. Open de bypass kraan (afsluiter openen, zie rechter foto)
4. De helmstok vervangt vanaf dit moment het stuurwiel
5. Na gebruik van het noodroer, dient de bypasskraan weer dichtgedraaid te worden.



Attentie! Bekijk de locatie van de noodhelmstok voordat men het schip in gebruik neemt.



Waarschuwing! Als gebruik wordt gemaakt van de noodstuurinrichting, heeft men beperkt zicht naar voren! Zorg voor een uitkijk en communiceer met deze uitkijk. Pas de snelheid aan en geef zonodig het juiste geluidssignaal. (**Vier korte hoornstoten = "ik kan niet manoeuvreren"**).

3 Technische gegevens en indeling

3.1 Technische gegevens

Naam van het schip
CIN-code	NL –
Type	Antaris NineFifty, (snelvarend) motorjacht
Romp materiaal	Polyester (sandwich constructie)
Rompvorm	Semi knikspant
Ontwerper	Antaris Shipyard

Hoofdafmetingen

Lengte romp (L _H)	9.63 m
Lengte over alles (L _{OA})	10.50 m
Breedte (B _{OA})	3.30 m
Diepgang	ca. 0.75 m
Kruiphoogte (inklapbaar windscherm)	ca. 2.05 m
Kruiphoogte (met vast windscherm)	ca. 2.50 m
Kruiphoogte (met cabriokap)	ca. 2.75 m
Kruiphoogte (met mast - T _{MAX})	ca. 2,90 m

Tanks

Brandstoftank	2 x 200 liter*
Drinkwatertank	1 x 200 liter*
Vuilwatertank	1 x 150 liter

* In verband met trim en belading kan het nodig zijn 20% reserve te bewaren en dus niet de volle capaciteit te gebruiken

Aandrijving

Standaard motor	Vetus VH 4.80
Standaard vermogen	59 kW [80,3 Pk]
Maximum vermogen	177 kW [240 Pk]
Brandstof	diesel
Standaard keerkoppeling	ZF 25
Flexibele koppeling	Vetus flexibele koppeling
Standaard schroef**	drieblad, rechtsdraaiend

Elektriciteit

Boordspanning	12 Volt DC gelijkstroom
Accu's	3x 100 Ah (12 Volt)
Walvoedingsysteem	230 Volt AC systeem bij 50 Hz, 1 fasen
Standaard acculader	Victron Pallas 12/15
Optionele omvormer / lader	Victron Phoenix Multi Plus 12/800/30

Gewicht en snelheid

Ledig gewicht	ca. 6.500 kg
Gewicht met volle tanks en belading	ca. 8.350 kg
Maximale belasting	1.250 kg
Maximum snelheid**	10 - 18 knopen

** Maat / snelheid afhankelijk van geïnstalleerd vermogen

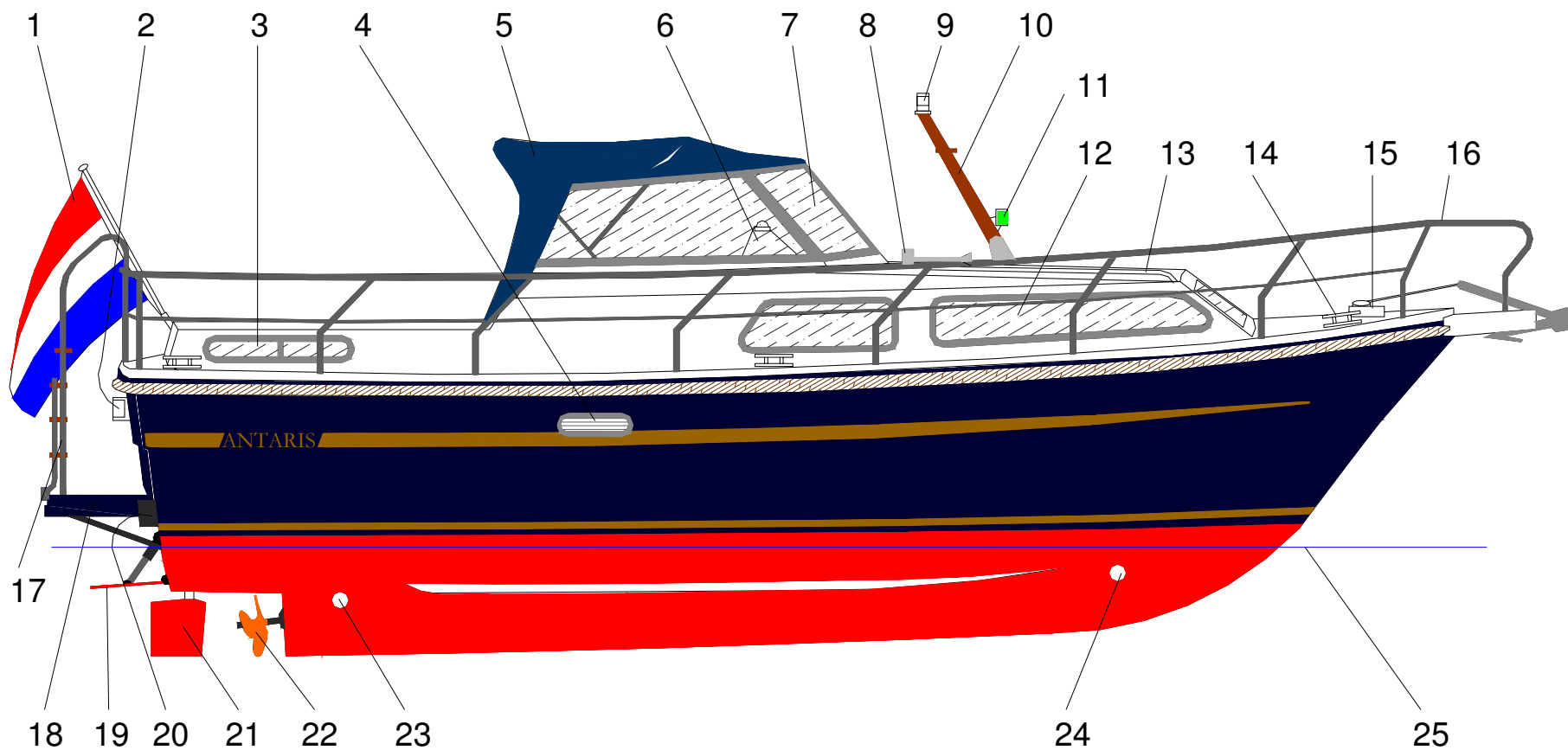
NB. Alle maten zijn gemeten overeenkomstig de ISO 8666: Principle data.

Intern gebruik

3.2 Zijaanzicht

1. Vlag met vlaggenstok
2. Heklicht
3. Patrijspoorten achterhut
4. Ventilatieopeningen motorruimte (b.b. en s.b.)
5. Afneembare buiskap
6. Stuurstand met dashboard
7. Windscherm
8. Hoorn
9. Toplicht
10. Neerklapbare mast
11. Bakboord- en stuurboordlicht
12. Ramen kajuit
13. Railing op de kajuit
14. Bolder voordek (b.b. en s.b.)
15. Ankerlier
16. Railing
17. Neerklapbare zwemtrap
18. Zwemplateau
19. Trimvlak (b.b. en s.b.)
20. Uitlaat motor (s.b.-zijde)
21. Roer
22. Schroef
23. Hekschroef
24. Boegschroef
25. Waterlijn

Zijaanzicht



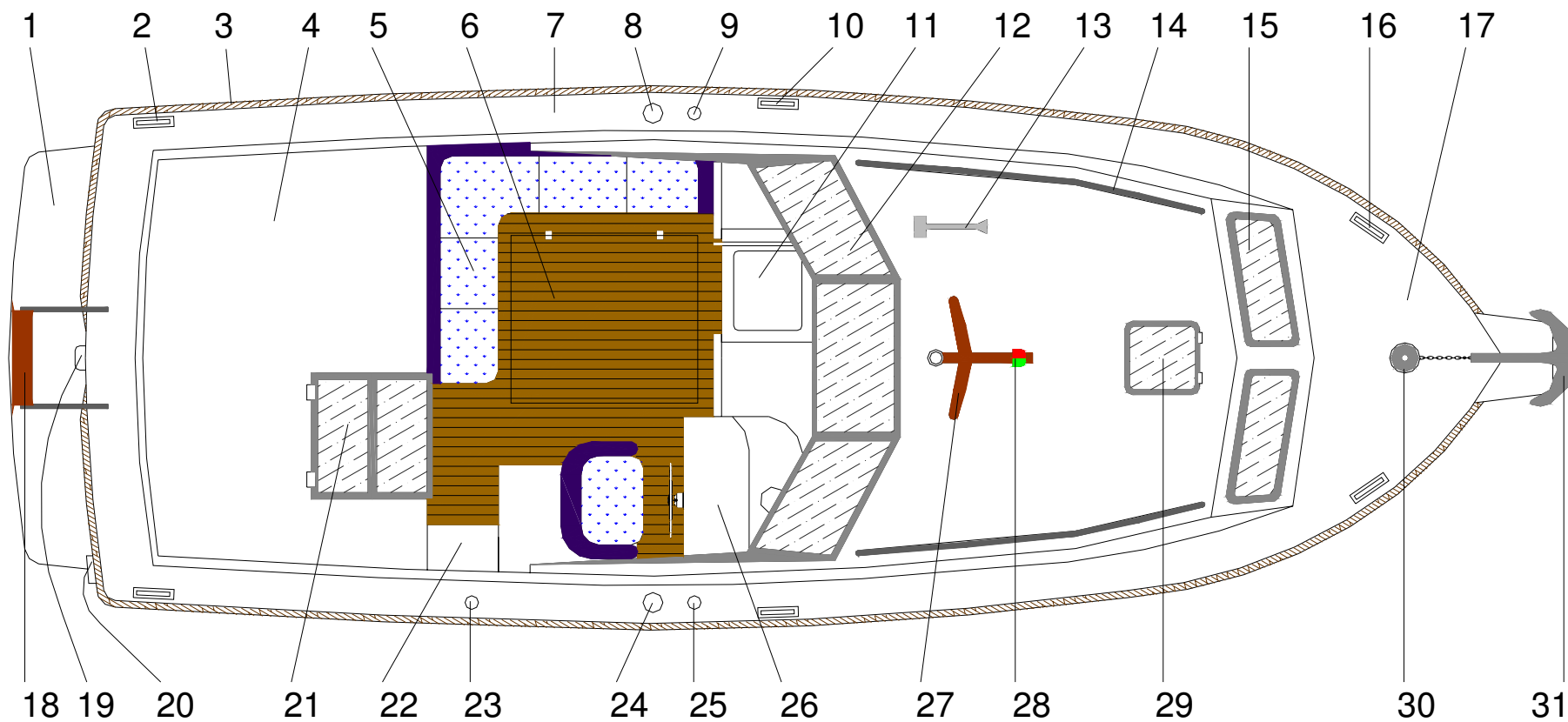
De exacte montageplek kan afwijken van de getoonde tekening. Een aantal getoonde items zijn optioneel!

Intern gebruik

3.3 Dekplan

1. Zwemplateau
2. Bolders achterdek (b.b. en s.b.)
3. Kabelaring
4. Achterkajuit / achterdek
5. Zithoek met opbergruimtes
6. Motorluik en afvoer kuipwater
7. Gangboord
8. Waterafvoer gangboord
9. 'Waste' vuilwater afzuigopening
10. Bolders midscheeps (b.b. en s.b.)
11. Ingang kajuit (schuifdeur)
12. Windscherm
13. Hoorn
14. Railing
15. Ramen kajuit
16. Bolders voordek (b.b. en s.b.)
17. Voordek
18. Zwemtrap
19. Heklicht
20. Uitlaat motor
21. Ingang achterkajuit
22. Instap kuip / walstroomaansluiting
23. Brandstofvulopening
24. Waterafvoer gangboord
25. Drinkwatervulopening
26. Stuurstand met dashboard
27. Neerklapbare mast met toplicht
28. Bakboord- en stuurboordverlichting
29. Vluchtluik kajuit
30. Ankerlier
31. Anker

Dekplan



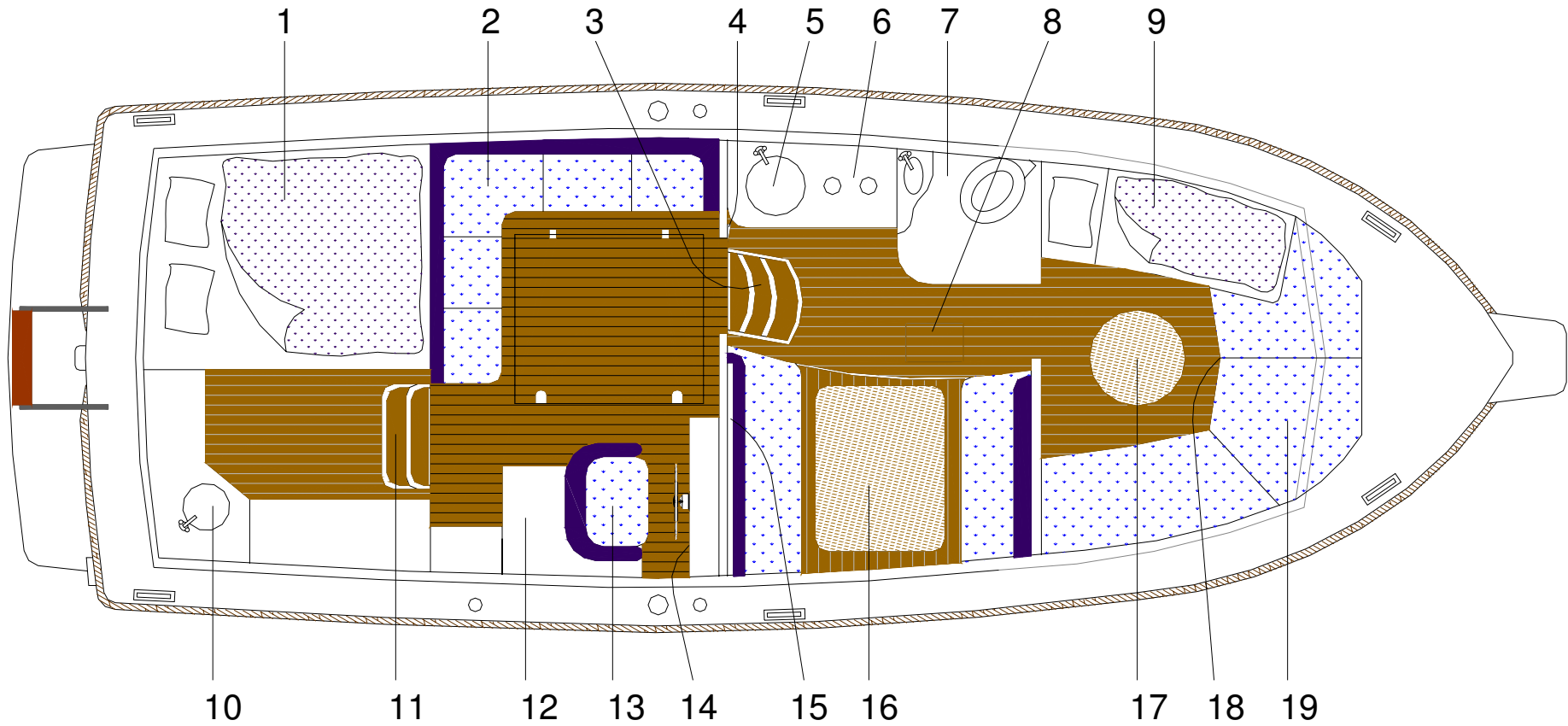
De exacte montageplek kan afwijken van de getoonde tekening. Een aantal getoonde items zijn optioneel!

Intern gebruik

3.4 Interieurplan

1. Tweepersoonsbed achterhut
2. Zithoek met opbergruimtes
3. Ingang / uitgang kajuit; onder de trap bevindt zich de brandblusser
4. Brandstofafsluiter en hoofdschakelaars startaccu, boeg- en hekschroef
5. Wasbak kombuis
6. Keramische kookplaten
7. Natte cel met douche en toilet
8. Kajuit
9. Slaapmogelijkheid
10. Wastafel
11. Ingang / uitgang achterkajuit
12. Bergruimte
13. Stuurstand
14. Hoofdschakelaar serviceaccu (boordnet) en aansluiting walstroom
15. Zekeringkast
16. Dinette
17. Tafel / kuip
18. Hoofdschakelaar ankerlier
19. Zithoek

Interieurplan



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

3.5 Afsluiters en huiddoorvoeren

Huiddoorvoeren met afsluiters onder de waterlijn:

1. Aanvoer vaarwater voor schroefassmering
2. Aanvoer vaarwater voor toilet
3. Afvoer vuilwater rechtstreeks uit toilet
4. Aanvoer vaarwater voor motorkoeling

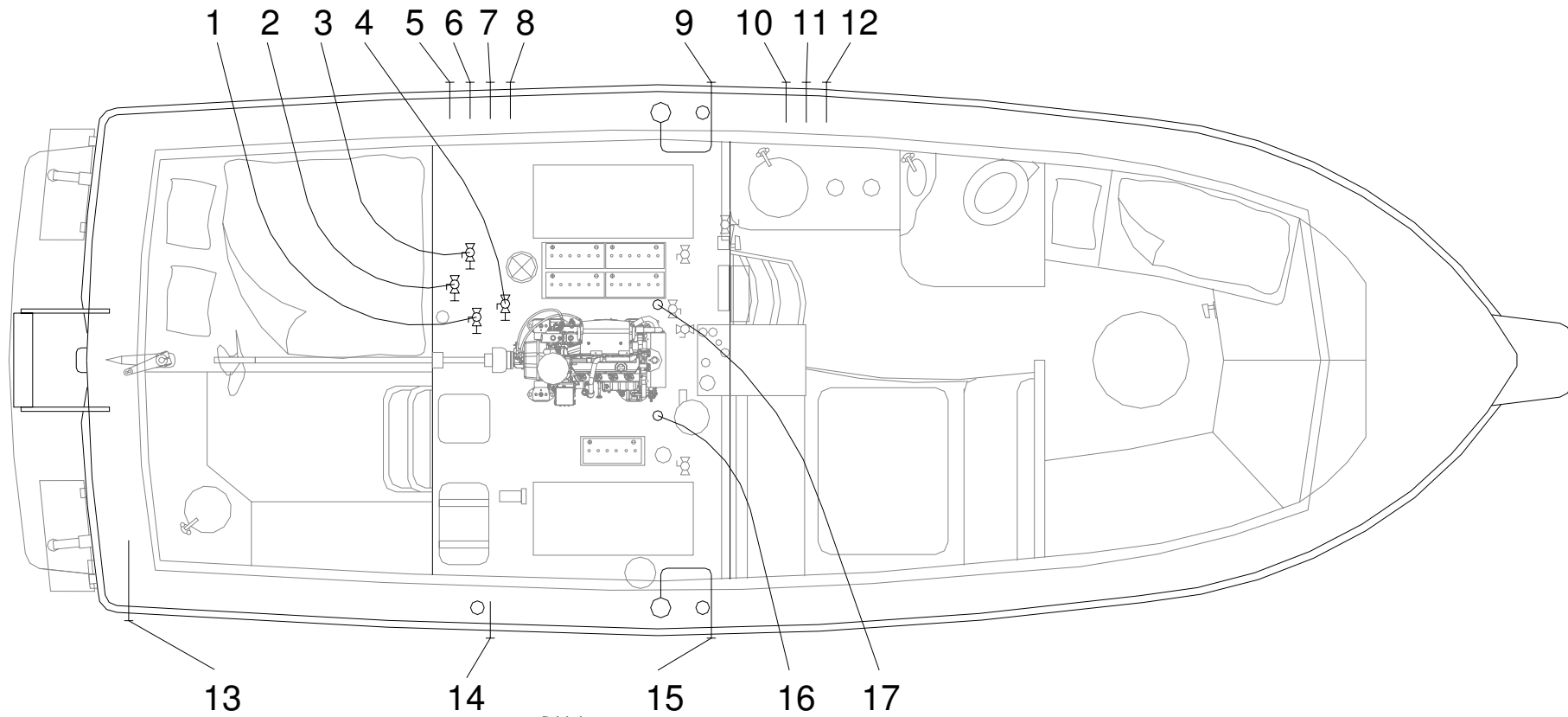
Huiddoorvoeren boven de waterlijn:

5. Afvoer elektrische bilgepomp
6. Afvoer vuilwaterpomp (/ noodbilgepomp)
7. Afvoer kuipwater
8. Ontluchting vuilwatertank
9. Afvoer gangboordwater
10. Afvoer wasbak kombuis
11. Afvoer wastafel natte cel
12. Afvoer douchewater vanuit grijswatertank
13. Afvoer wastafel achterkajuit
14. Afvoer kuipwater
15. Afvoer gangboordwater

Overige huiddoorvoeren onder de waterlijn:

16. Huiddoorvoer snelheidsmeter
17. Huiddoorvoer dieptemeter

Afsluiters en huiddoorvoeren



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

Intern gebruik

4 Het functioneren van de Antaris NineFifty

4.1 Invloed van gewicht op vaargedrag en veiligheid

Vorm en gewicht hebben invloed op de stabiliteit van de Antaris NineFifty. De vorm wordt bepaald door het lijnenplan van de ontwerper. Hieraan kan weinig worden veranderd. Het gewicht wordt bepaald door de massa van het leeg scheepsgewicht en de uitrusting van het schip. Hier is wel degelijk invloed op uit te oefenen. Wij denken hierbij niet alleen aan het beslag, maar ook aan de bagage. Kortom 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 is de waarde van het maximum laadvermogen van het schip vermeld. Deze waarde geeft aan welke massa maximaal veilig mag worden toegevoegd aan de vaarklare Antaris (met complete uitrusting). Afhankelijk van de plaats, heeft dit extra gewicht meer of minder invloed op het vaargedrag van het schip. 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. Let op, dat de boot na het aanbrengen van de lading bij de spiegel of de boeg niet meer dan 5 cm vertrimt.

Extra's monteren

Met de juiste extra's krijgt men meer plezier in het varen met het schip. Voordat wordt overgegaan tot het monteren van eventuele extra's, is het raadzaam eerst de leverancier of scheepswerf te raadplegen of deze extra's passen bij dit schip.



Attentie! Houd er rekening mee dat extra's gewicht met zich meebrengen. Dit betekent ook dat het totaalgewicht van het schip wordt vermeerderd. Een vuistregel is: "Hoe ouder het schip, hoe zwaarder het wordt".

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

▪ Maximum aantal personen* is 8 (á 75 kg)	=	600 kg
▪ Basisuitrusting	=	500 kg
▪ Proviand, lading, droge voorraad, consumeerbare vloeistoffen en overige niet inbegrepen in het ledig vaartuig	=	100 kg
▪ Reddingsvlot of bijboot wanneer deze bedoeld zijn om meegenomen te worden	=	50 kg
➤ Door fabrikant aanbevolen maximum laadvermogen	=	1.250 kg
▪ Brandstof in tanks	=	400 kg
▪ Drinkwater in tank	=	200 kg
▪ Andere vloeistoffen (vuilwater)	=	0 kg
➤ Maximaal totale belasting	=	1.850 kg

Waarschuwing!



- * Het maximum aantal toegelaten personen niet overschrijden. Ongeacht het aantal personen aan boord, mag het totaalgewicht van personen en uitrusting nooit het maximum toegestane laadvermogen overschrijden. Gebruik altijd de daarvoor bestemde zitplaatsen.
- Bij het laden van dit vaartuig mag de geadviseerde maximale lading nooit overschreden worden. Laad altijd zorgvuldig en zie erop toe, dat het schip na het aanbrengen van de lading bij de spiegel of de boeg niet meer dan 5 cm vertrimt. Vermijd het hoog plaatsen van zware gewichten.

4.2 Voorzorg m.b.t. snelheid en bereik

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, voordat doorgevaren wordt, dat er zich geen andere schepen bevinden op de route die genomen wordt. Het zicht vanaf de hoofdstuurstand kan belemmerd worden bij het varen met grote trimhoeken van het vaartuig of andere factoren, veroorzaakt door onderstaande punten:

- vertrimming door voortstuwning
- vertrimming door de trimvlakken
- belading en gewichtsverdeling
- snelheidsveranderingen
- vaarcondities
- regen- en boegwater
- schemering en mist
- interieurverlichting
- positie van cabrioletkappen of gordijnen
- personen of verplaatsbare uitrusting.

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.
- De bestuurbaarheid bij hoge snelheid is beperkt.
- Plotselinge bochten kunnen tot controleverlies leiden.
- Reduceer snelheid voor het maken van een scherpe bocht (indien vereist).
- Gebruik dit schip niet met een negatieve trim (boeg omlaag) van de trimhoek van de voortstuwingsunit. Het schip kan hierdoor hellen en instabiliteit in bochten kan het gevolg zijn. Gebruik een negatieve trim om van displacements- naar planeersnelheid te accelereren en voor lage planeersnelheden in woelig water (voor uitvoeringen met een vertrimbare aandrijfunite).

Het bereik (actieradius) van de Antaris NineFifty is afhankelijk van de omstandigheden waaronder het schip wordt gebruikt. Standaard windstille omstandigheden, geen stroom, geen golven, komen in de praktijk natuurlijk weinig voor. Het gemiddelde verbruik van de motor kan men in de meegeleverde documentatie over de 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.



Intern gebruik

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 NineFifty genoemd bij bepaalde snelheden en manoeuvres.

Achteruitvaren

Dit schip 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 NineFifty is voorzien van een rechtsdraaiende schroef. Bij een rechtsdraaiende schroef (vooruit) heeft men een linksdraaiende schroef in de achteruitstand. Het vaartuig zal de neiging hebben naar bakboord te trekken bij het achteruitvaren. Dit treedt voornamelijk op bij manoevreren met lage snelheden.



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.

Afmeren

Bij het afmeren kan gebruik worden gemaakt van het zogenaamde schroefeffect. Tijdens het afmeren is het tevens belangrijk rekening te houden met wind en stroming.

Intern gebruik



Intern gebruikt

4.4 Vastmaken en slepen

Plaatselijke omstandigheden bepalen hoe u het schip vastlegt. Het is raadzaam om flexibele touwen te gebruiken die bestand zijn tegen de krachten die erop worden uitgeoefend. Wel belangrijk is, dat u voor gebruik controleert of de meer- en sleeptouwen geschikt zijn voor het bedoelde gebruik. Houd er rekening mee dat de krachten die op de touwen komen verschillend zijn naar de omstandigheden (bijv. rivieren en kanalen). Goed en voorzichtig aanleggen is de kunst van de schipper, zodat beschadigingen kunnen worden voorkomen.

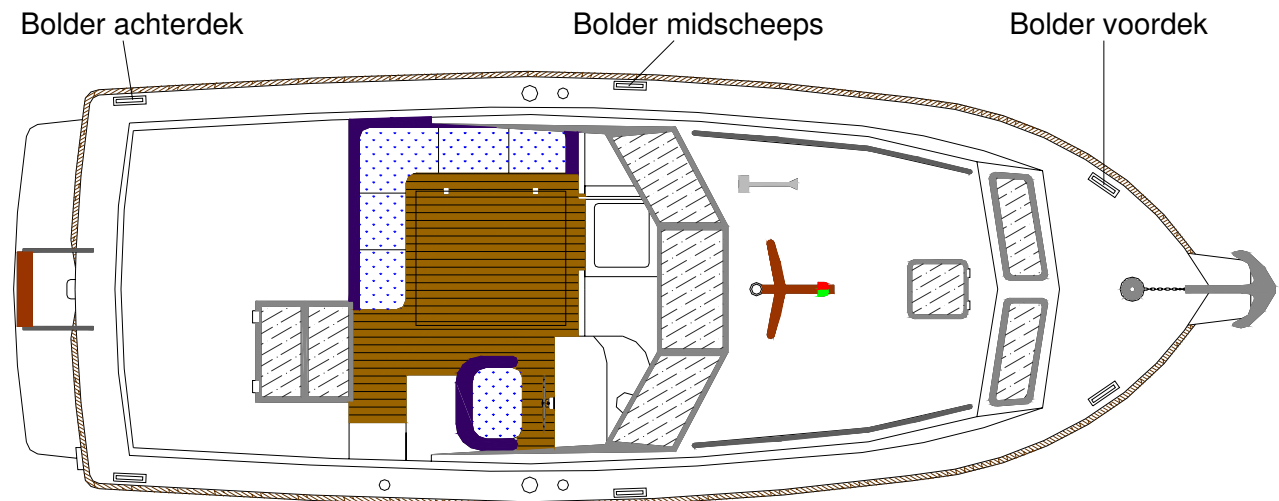
De bolders midscheeps kunt u gebruiken om een 'spring' aan vast te leggen. Dit is een diagonaal lopende landvast, die ervoor zorgt, dat het schip niet naar voren of naar achteren beweegt als deze langs de kant is afgemeerd. Gebruik bij het afmeren van het schip altijd touwen van goede lengte en kwaliteit. Altijd goede beschermende middelen tussen wal en schip gebruiken om beschadigingen te voorkomen.

De bolders op het voordek worden gebruikt als het schip wordt geslept. Om 'gieren' van het schip te voorkomen is het aanleggen van een bakboord/stuurboordkruis in de twee sleeplijnen aan te raden. Controleer regelmatig de touwen, lijnen en synthetische draden; ze zijn immers blootgesteld aan allerlei krachten, weersomstandigheden en UV-straling waardoor slijtage en breuk kunnen optreden. Indien nodig vervangen.



Attentie bij het slepen!

- Maak u vertrouwd met het vastmaken van het sleeplijn aan boord op de aangewezen sterke punten.
- Wanneer een sleeplijn wordt vastgemaakt, vermijd altijd om knopen te maken die niet onder belasting losgemaakt kunnen worden.
- Het slepen dient altijd met lage snelheid (bv. 4 knopen) te gebeuren.
- Het is noodzakelijk het schip ook tijdens het slepen te sturen.



Indien de Antaris geslept wordt (met uitgeschakelde motor), dient de afsluiter voor de watertoevoer van de motor gesloten te worden (in de motorruimte, zie hoofdstuk 3.5). Dit om motorschade te voorkomen.



Intern gebruik

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 - voor het ankeren – dat gecontroleerd wordt of de ankerketting(en) en anker(s) geschikt zijn voor het bedoelde gebruik én of het anker goed bevestigd is aan de ketting én dat deze op zijn beurt weer goed bevestigd is aan het schip. (In scheepvaartreglementen staat te lezen dat er altijd één 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 ankertrous goede beschermende handschoenen dragen. Werp het anker niet in een boog overboord, maar laat het langzaam in het water tot het de bodem bereikt. Nooit te ver de ketting laten navieren, omdat het anker zich dan niet kan ingraven.



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

Optioneel is de elektrische ankerlier.

Anker:	15 kg
Ketting:	gegalvaniseerd, 8 mm, lengte 30 m
Ankerlier:	Vetus Ajax
Afstandsbediening:	Vetus

Intern gebruik



Interiur

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 zijn de belangrijkste gegevens vermeld van de motor welke in de Antaris is ingebouwd. Optioneel kan er een andere / afwijkende motor geplaatst zijn. Controleer, voordat voor de eerste maal gebruik wordt gemaakt van dit schip, welke motor er geïnstalleerd is en lees de meegeleverde handleiding van de fabrikant zorgvuldig door. Via het luik in de kuip komt men in de motorruimte.



Waarschuwing! Let erop dat, door mogelijke bewegingen van het schip, het luik niet plotseling terugvalt.

Standaard motoruitrusting Antaris NineFifty:

Fabrikant en type motor	Vetus VH 4.80*
Aantal cilinders	4 cilinders
Vermogen	59 kW [80,3 Pk]
Toerental(max.)	4.000 t./min.
Motorbediening	mechanisch bedienbare gashendel
Brandstof	diesel , 2 x 200 liter
Motorkoeling	intern systeem gekoeld door vaarwater
Keerkoppeling	ZF 25, overbrengverhouding 2,8:1
Uitlaatsysteem	watergekoelde uitlaat met waterlock en zwanenhals.



Attentie! Verander of voorzie dit vaartuig niet van een motor krachtiger dan aangegeven op de label in het vaartuig.

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

Motor starten

De juiste startprocedure (alsmede het gebruik en onderhoud) van de motor kan men lezen in de meegeleverde handleiding van de motorfabrikant.



Attentie! Bij het starten van de motor moet de bedieningshendel (op het dashboard) in de vrije stand staan.

Vóórdat de motor gestart kan worden dient men eerst de hoofschakelaars om te zetten en brandstofkraan te openen.

1. De hoofschakelaar voor de startaccu bevindt zich in de kajuit aan bakboordzijde van de trap (foto 1)
2. De hoofschakelaar voor de serviceaccu (boordnet) bevindt zich onder het stuurwiel aan stuurboordzijde (foto 2)
3. De hoofschakelaar voor de boeg- en hekschroef bevindt zich in de kajuit aan bakboordzijde van de trap (foto 1)
4. De brandstofafsluiter/kraan bevindt zich in de kajuit aan bakboordzijde van de trap (foto 1). Linksom draaien is open.
5. De hoofschakelaar voor de elektrische ankerlier bevindt zich voor in de kajuit (foto 3).

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

- het oliepeil van de motor*
- het oliepeil van de keerkoppeling*
- de machineruimte op lekkage van olie of andere lekkage
- het brandstofpeil (dashboard)
- de brandstofafsluiter moet open staan
- de wierbak (koelwaterfilter) op verstopping
- de afsluiter voor de aanvoer van vaarwater voor de motorkoeling moet open staan
- de afsluiter voor de aanvoer van vaarwater voor de schroefassmering moet open staan



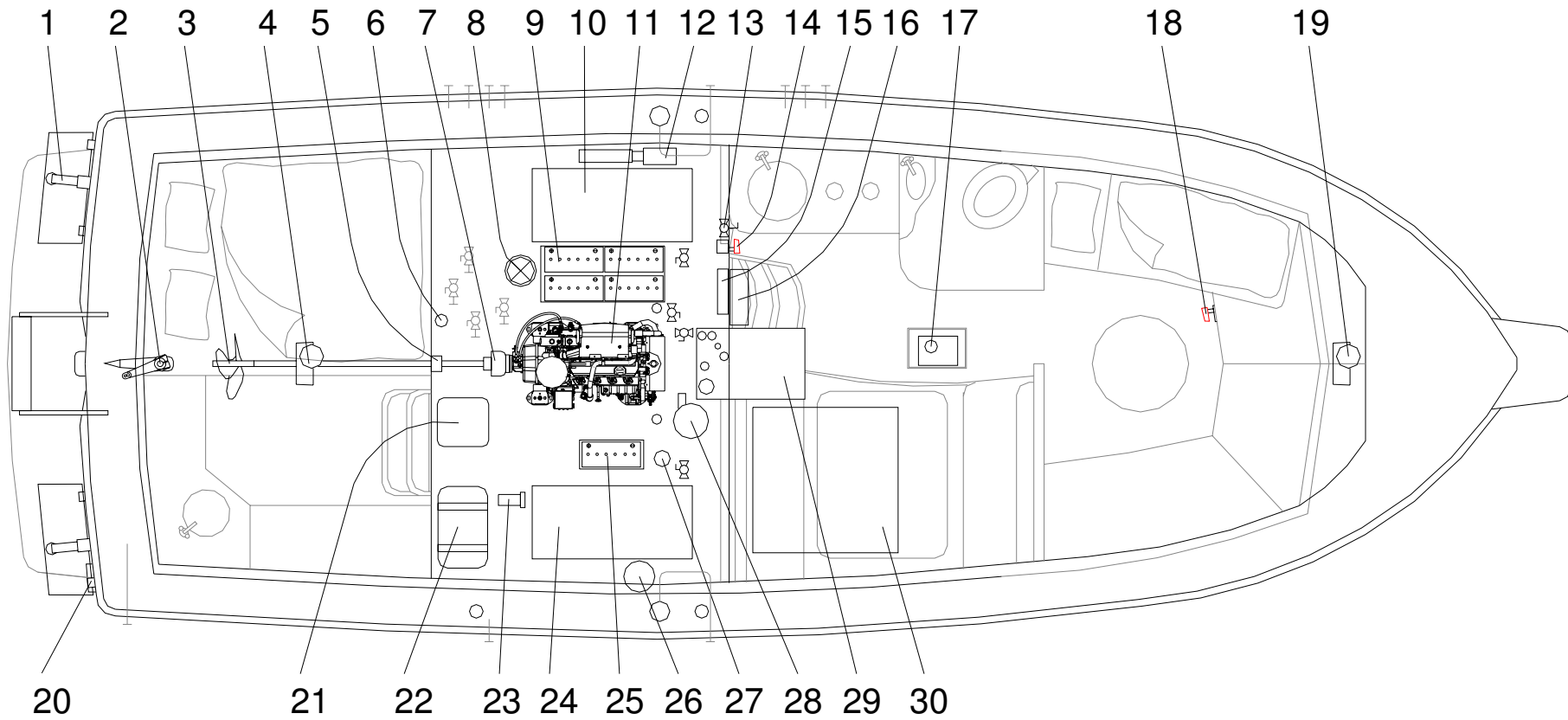
* Voor de plaats van de controlepunten verwijzen wij naar de bijbehorende gebruiksaanwijzing

5.2 Indeling motorruimte

- | | | | |
|-----|---|-----|--|
| 1. | Trimvlakken (b.b. en s.b.) | 16. | Acculader / omvormer |
| 2. | Roer en roerkoning | 17. | Grijswatertank (afvoerpomp douchewater) |
| 3. | Schroef | 18. | Hoofdschakelaar ankerlier |
| 4. | Hekschroef | 19. | Boegschroef |
| 5. | Afdichting schroefas | 20. | Uitlaat motor |
| 6. | Elektrische bilgepomp | 21. | Waterlock |
| 7. | Flexibele koppeling | 22. | Boiler |
| 8. | Wierbak | 23. | Drinkwaterpomp |
| 9. | Accu's voor service, boeg- en hekschroef | 24. | Brandstoftank |
| 10. | Brandstoftank | 25. | Startaccu |
| 11. | Motor | 26. | Brandblusinstallatie (in kastje aan s.b.-zijde van stuurstand) |
| 12. | Verwarmingsunit (in de bakboord kuipbank) | 27. | Waterafscheider / groffilter |
| 13. | Brandstofafsluiter | 28. | Vuilwaterpomp (noodbilgepomp) |
| 14. | Hoofdschakelaar startmotor | 29. | Vuilwatertank |
| 15. | Laadstroomverdeler | 30. | Drinkwatertank |

Voor de locatie van de afsluiters en huiddoorvoeren zie hoofdstuk 3.5

Indeling motorruimte



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

5.3 Ventilatie motorruimte

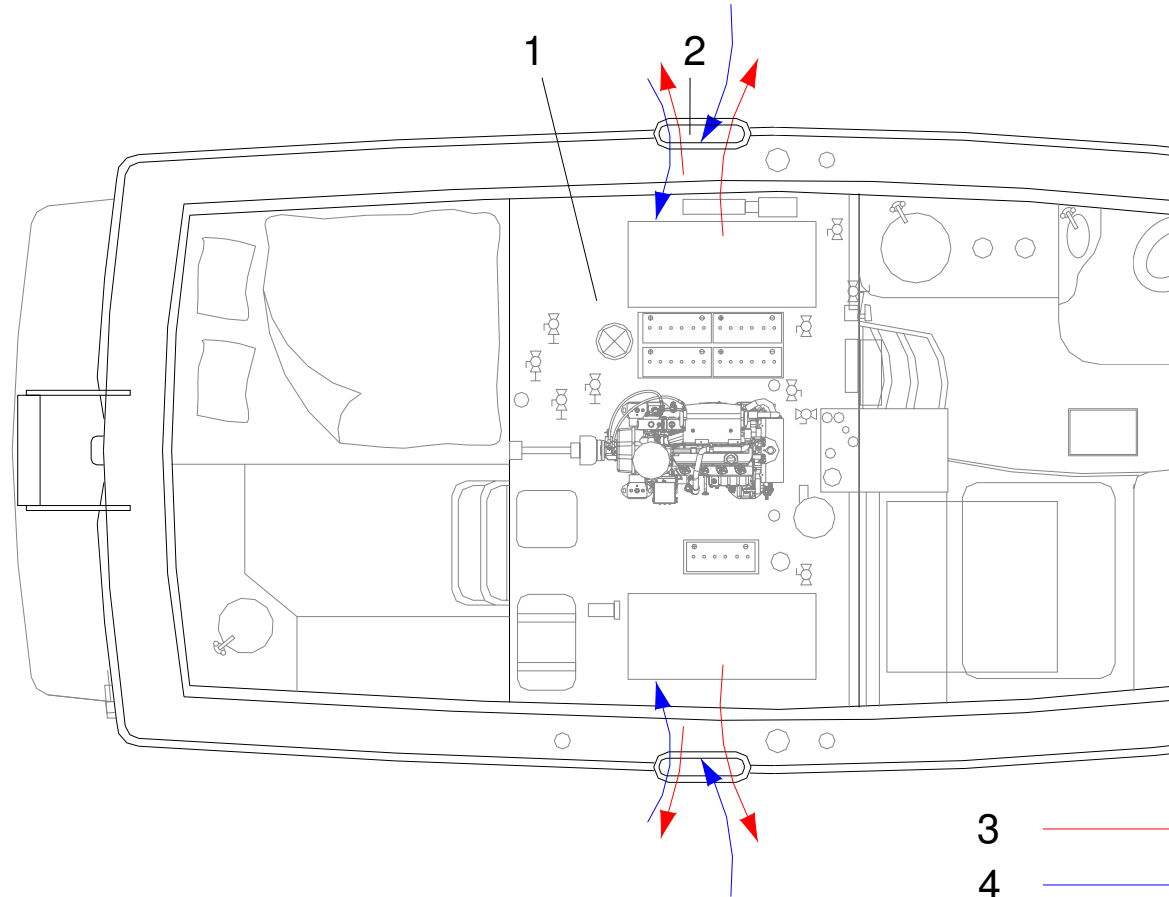
De motorruimte wordt op natuurlijke wijze geventileerd door middel van ventilatieopeningen aan weerszijden van de motorruimte. Het water zal normaliter niet de motorruimte kunnen bereiken door de toepassing van een kanaalsysteem.

Bij zeer hoge golfslag of storm moet men er op bedacht zijn dat de ventilatiesleuven /-roosters aan beide zijden van de motorruimte wel de laagste punten zijn waar het water naar binnen kán komen. Uiteraard kan de bilgepomp in zo'n geval in werking worden gezet. Controleer regelmatig deze pomp(en) (zie hoofdstuk 5.10).



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

Ventilatie motorruimte



- 1. Motorruimte
- 2. Ventilatie-opening b.b. en s.b.
- 3. Warme lucht
- 4. Frisse lucht

Intern gebruik

5.4 Elektrische installatie

In de kajuit bevindt zich de zekeringkast met de 12 Volt zekeringen (nummer 2 in de foto). Hier kunnen tevens de aardlekschakelaar voor 230 Volt, het boordnet, de magnetron en boiler ingeschakeld worden (nummer 1 in de foto). Om bij de zekeringkast te komen dient men de schuifdeur van de ingang te sluiten.

De accu's (12 Volt systeem) wordt geladen op het moment dat de motor in gebruik is. Ook als de walvoeding aangesloten wordt kunnen d.m.v. de automatische lader* de accu's worden bijgeladen (schakelaar op de acculader op 'on' of 'charge'). De acculader bevindt zich onder de trap in de kajuit. De walstroomaansluiting bevindt zich bij de stuurstand aan stuurboordzijde van het stuurwiel.

De omvormer* (optioneel) kan worden ingeschakeld op de unit zelf (schakelaar: 'on') of op het aparte bedieningspaneel. De omvormer zorgt voor 230 Volt bij de wandcontactdozen. Als de walstroom aangesloten wordt, zal de omvormer uitschakelen en neemt de walvoeding de functie over.



In de bijlagen achterin deze handleiding bevindt zich het elektrisch schema met daarin opgenomen alle elektrische componenten.



Attentie! Als de motor uit staat of het schip is niet aangesloten op de walstroom, betekent stroomverbruik per definitie dat de accu's ontladen worden. Bij een hoge mate van accuontlading is op de motor terugvaren naar de ligplaats veelal niet genoeg om de accu's voldoende bij te laden. Het is daarom aan te bevelen om de walstroomaansluiting aan te leggen na terugkomst in de haven en alle verbruikers uit te schakelen wanneer het schip wordt verlaten. De acculader brengt de accu's dan weer op peil.

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



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 resetten van de zekering deze weer uitschakelt, laat het probleem dan verhelpen door een ervaren (scheeps)elektromonteur of neem contact op met de bouwer.
- 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 bekwame (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.
- Het vaartuig nooit onbeheerd achterlaten met ingeschakeld boordnet. Als de boot wordt verlaten, zet dan de hoofdschakelaars uit.

Hierna volgen enkele instructies m.b.t. de wisselstroominstallatie voor bediening en onderhoud:

- Verwijder de walstroom kabelaansluiting wanneer het systeem niet gebruikt wordt
- Verbind de metalen behuizingen van de op het vaartuig geïnstalleerde elektrische apparaten met de (geel/groen gestreepte) aardleiding
- Gebruik, waar mogelijk, dubbel geïsoleerde apparatuur of minimaal apparatuur met randaarde
- Wanneer een polariteitaanwijzer is geïnstalleerd, en deze op ompoling duidt, mag de stroom niet worden ingeschakeld. Eerst dient de juiste polariteit van het boordnet te worden hersteld.



Gevaar! Laat het eind van de walstroomkabel niet in het water hangen. Een elektrisch veld kan worden opgewekt, wat verwondingen of doodsgevaar voor in de buurtzijnde zwemmers kan veroorzaken.



Waarschuwingen ter beperking van het gevaar van schokken en brand!

- Zet de schakelaar van de walstroomaansluiting uit alvorens de walstroomkabel aan te sluiten of weg te nemen
- Sluit de walstroomkabel eerst aan op de ingang van het vaartuig en daarna op de stroombron aan de wal (niet vereist voor permanente walstroomaansluiting)
- Na gebruik, eerst de walstroomkabel aan de zijde van de stroombron aan de wal losmaken
- Maak de walstroomkabel onmiddellijk los wanneer de ompoolverklikker waarschuwt (alleen vereist als een polariteitverklikker in het systeem noodzakelijk is)
- Sluit het deksel van de walstroom kabelaansluiting goed af
- De walstroom kabelaansluiting mag nooit veranderd worden.

5.5 Dashboard

Voor in de kuip bevindt zich het dashboard. Hierop bevinden zich, afhankelijk van de gekozen opties, de volgende instrumenten:

- 1) Kompas
- 2) Niveaumeter vuilwatertank
- 3) Niveaumeter drinkwatertank
- 4) Raymarine kaartplotter
- 5) Raymarine snelheids- en dieptemeter
- 6) Controlelampje walstroomaansluiting
- 7) Schakelpaneel met automatische zekeringen van ieder 10 A. Functies van links naar rechts:
 - a) Toplicht
 - b) Navigatieverlichting
 - c) Raymarine snelheids- en dieptemeter
 - d) Instrumenten
 - e) Instrumentenverlichting
 - f) Vuilwaterpomp
 - g) Drinkwaterpomp
 - h) Bilgepomp
- 8) Bediening ruitenwissers
- 9) Marifoon
- 10) Bediening trimvlakken (b.b. en s.b.)
- 11) Boeg- en hekschroef
- 12) Roerstandmeter
- 13) Niveaumeter brandstoftank
- 14) Controlepaneel voor de accu's
- 15) Gashendel
- 16) Motorcontrole paneel met o.a. toerenteller, laadstroommeter, contactslot en controlelampjes
- 17) Stuurpomp
- 18) Stuurwiel



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

Intern gebruik

5.6 Accu's

De Antaris is voorzien van de volgende accu's:

Aantal:	3
Functie:	1 voor de startmotor 2 voor de service (optioneel: 2 voor de ankerlier, boeg- en hekschroef)
Type:	Onderhoudsvrij
Capaciteit:	12 Volt 100 Ah startaccu 12 Volt 100 Ah serviceaccu 12 Volt 100 Ah ankerlier- / boeg- / hekschroefaccu.

Deze accu's bevinden zich in de motorruimte. Als de accu's aan vervanging toe zijn, dienen deze te worden vervangen door accu's van hetzelfde type en waarde. De conditie van de accu's kan worden gecontroleerd middels een voltmeter (zie hoofdstuk 5.5).



Waarschuwing! Controleer de accu's, de accu-spanning en het laadsysteem vóórdát wordt uitgevaren!



Attentie! Als de motor uitstaat of het schip is niet aangesloten op de walstroom, betekent stroomverbruik per definitie dat de accu's ontladen worden. Bij een hoge mate van accuontlading is op de motor terugvaren naar de ligplaats veelal niet genoeg om de accu's voldoende bij te laden. Het is daarom aan te bevelen om de walstroomaansluiting aan te leggen na terugkomst in de haven en alle verbruikers uit te schakelen wanneer het schip wordt verlaten. De acculader brengt de accu's dan weer op peil.



5.7 Navigatieverlichting

Op het hoofdschakelpaneel (zie hoofdstuk 5.5) kan de navigatieverlichting worden ingeschakeld. Het toplicht en de bakboord- en stuurboordverlichting bevinden zich op de neerklapbare mast (doorvaarthoogte ca. 2,90 meter, afhankelijk van o.a. belading en snelheid). Het heklicht bevindt zich bovenaan de spiegel van de Antaris. Controleer de werking van de verlichting regelmatig en zeker voordat een nachtelijke tocht wordt gemaakt. 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 het schip bij aflevering was gemonteerd.

Voor meer informatie over het gebruik van navigatieverlichting, raadpleeg het BPR* en overige reglementen.



Attentie! Controleer regelmatig de stekker voor het boord- en toplicht (onderaan de mast) op vocht en oxidatie.



* Binnenvaart Politie reglement

5.8 Brandstofsysteem

Vanaf de brandstoftanks loopt de diesel via de afsluiter, waterafscheider / groffilter naar de motor. Bij de motor loopt de diesel via een opvoerpomp (brandstoffilter van de motor) en als laatste de brandstofpomp naar de verbrandingsruimte. Vanaf de brandstofpomp loopt de overtollige diesel weer terug naar de tank. Voordat de motor wordt gestart, moet eerst de afsluiter geopend worden voor de toevoer van brandstof naar de motor. Deze afsluiter / kraan bevindt zich in de kajuit aan bakboordzijde van de trap. Draai de kraan linksom om de brandstoftoevoer te openen en rechtsom om de -toevoer af te sluiten.



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

Brandstof tanken

Het schip is voorzien van twee kunststof brandstoftanks (2 x 200 liter). De brandstoftanks bevinden zich aan weerszijden in de motorruimte. Het niveau is af te lezen op het dashboard. Tank altijd de voorgeschreven brandstof: diesel. Voorkom morsen van brandstof bij het vullen van de tanks. Denk aan het milieu! Wordt uit een jerrycan getankt, gebruik dan altijd een trechter om morsen te voorkomen. Deze is bij de vakhandel te verkrijgen, evenals speciale vochtopnemende doeken (als hulp tegen het morsen). Gebruikte doeken kunnen bij het chemisch afval worden gedeponeerd. Ook kan 'de wet en regelgeving' in het vaargebied aangeven dat niet mag worden getankt uit jerrycans. Let hier in het bijzonder op.



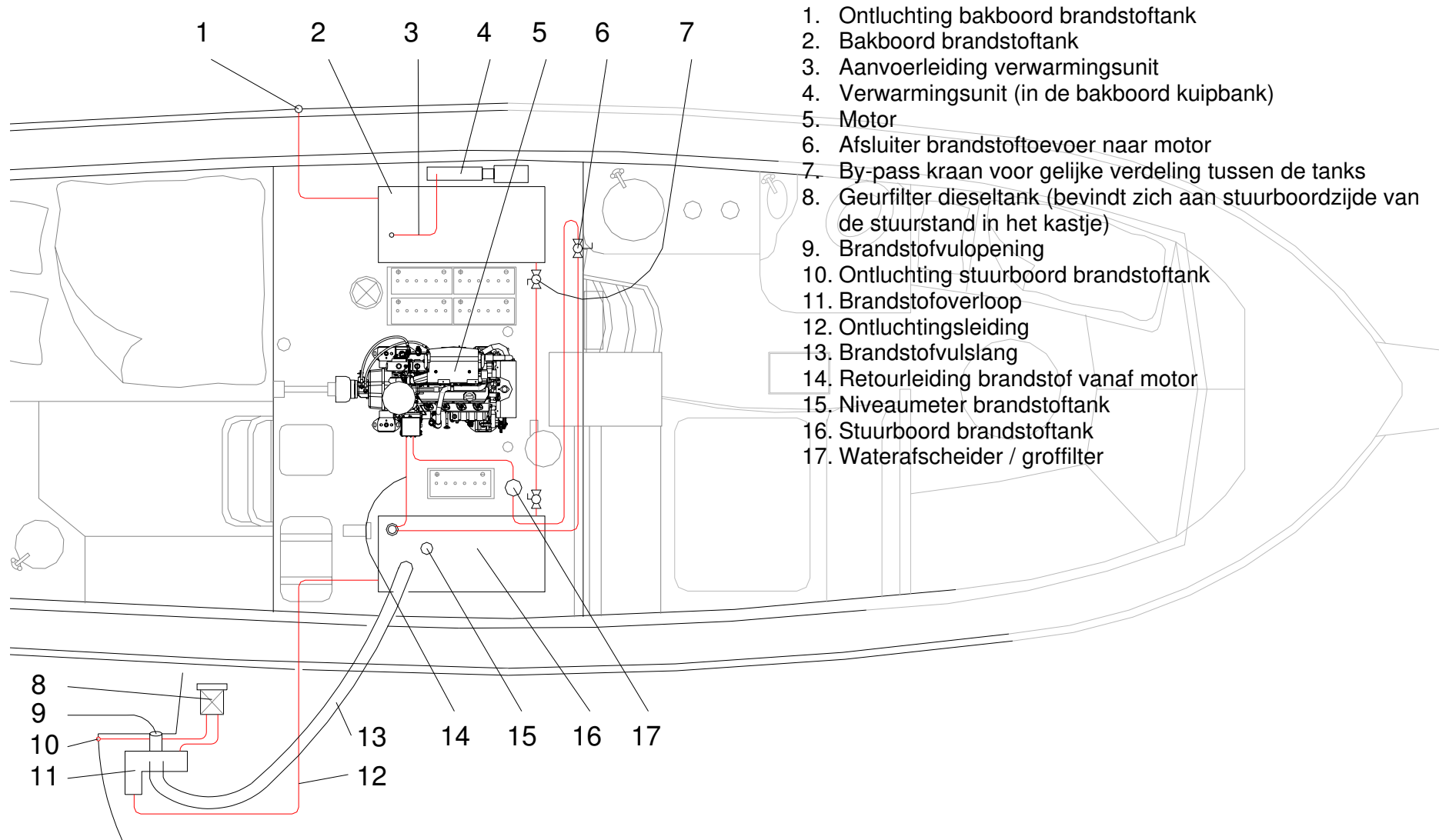
Gevaar! Na het tanken is er altijd gevaar – door aanwezige dampen – van explosie, dus **pas op met vuur!**

Brandstofvulopening

De vulopening van de tanks bevindt zich in het gangboord aan stuurboordzijde (met opdruk: 'diesel', zie foto). Draai de vuldop na het tanken goed dicht, om water in de dieseltank te voorkomen.



Brandstofsysteem – afsluiters / filters



1. Ontluchting bakboord brandstoftank
2. Bakboord brandstoftank
3. Aanvoerleiding verwarmingsunit
4. Verwarmingsunit (in de bakboord kuipbank)
5. Motor
6. Afsluiter brandstoftoevoer naar motor
7. By-pass kraan voor gelijke verdeling tussen de tanks
8. Geurfilter dieseltank (bevindt zich aan stuurboordzijde van de stuurstand in het kastje)
9. Brandstofvulopening
10. Ontluchting stuurboord brandstoftank
11. Brandstofoverloop
12. Ontluchtingsleiding
13. Brandstofvulslang
14. Retourleiding brandstof vanaf motor
15. Niveaumeter brandstoftank
16. Stuurboord brandstoftank
17. Waterafscheider / groffilter

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

Intermar

5.9 Uitlaat- / koelwatersysteem

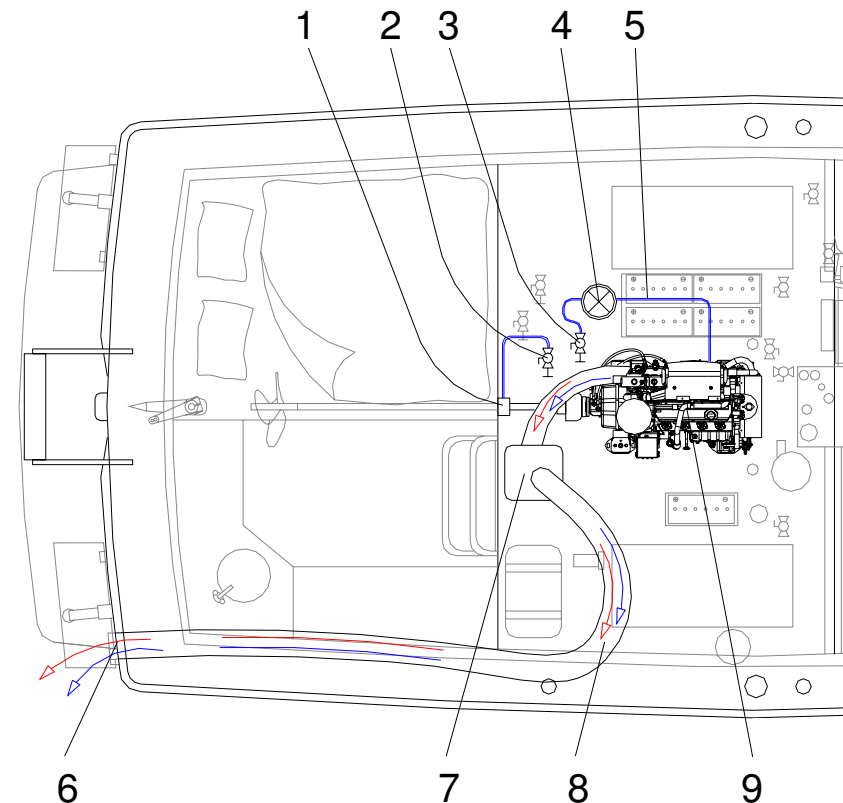
Het interne koelsysteem van de motor wordt gekoeld door het vaarwater. Voordat de motor gestart wordt moet de huiddoorvoer / afsluiter (3) voor het aanvoer van koelwater (vaarwater) geopend worden. Via de wierbak (vaarwaterfilter) loopt het water naar de motor. Tevens moet de afsluiter (2) voor aanvoer van vaarwater voor de schroefsmering geopend worden. Beide afsluiters bevinden zich aan bakboordzijde achterin de motorruimte. Het koelwater (vaarwater), inclusief de uitlaatgassen van de motor, verlaten - via de waterlock en zwanenhals - het schip (op de spiegel aan stuurboordzijde).

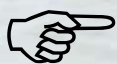


Attentie!

- De 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 men te controleren of er een ruime hoeveelheid 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.

1. Aanvoer vaarwater voor schroefassmering
2. Afsluiter / huiddoorvoer schroefassmering
3. Afsluiter / huiddoorvoer motorkoeling
4. Wierbak motor
5. Aanvoer vaarwater voor motor- en uitlaatkoeling
6. Uitlaat op de spiegel met uitlaatgassen en koelwater
7. Waterlock
8. Zwanenhals met uitlaatgassen en koelwater
9. Motor





Attentie! Controleer regelmatig de wierbak op eventuele verstopping of vervuiling om schade door onvoldoende koeling te voorkomen.

Om de wierbak te kunnen schoonmaken moet de motor uitgeschakeld zijn. De afsluiter voor aanvoer van koelwater dichtdraaien, zodat de waterdruk van de leiding is, waarna het filter kan worden schoongemaakt. Vergeet niet de afsluiter weer te openen na het schoonmaken.

Intern y...

5.10 Bilgesysteem

Het schip is voorzien van een elektrische bilgepomp (capaciteit 70 l./min.) die gemonteerd is onderin de motorruimte. Deze bilgepomp pompt vanuit de bilge het water, aan bakboordzijde via de huiddoorvoer, boven de waterlijn overboord. Op het dashboard is het mogelijk om deze bilgepomp in te schakelen. Op het laagste punt in de bilge bevindt zich de zuigkorf van de pomp. Controleer regelmatig of de zuigkorf schoon is.



Attentie! In noodgeval kan gebruik worden gemaakt van het secundaire bilgesysteem. Hierbij maakt men gebruik van de geïnstalleerde vuilwaterpomp (capaciteit 25 l./min.), die in te schakelen is op het dashboard (vuilwaterpomp schakelaar). Om dit systeem te gebruiken dient men het motorluik te openen, de afsluiter in de vuilwaterleiding (vanuit de vuilwatertank naar de vuilwaterpomp, nummer 6) te sluiten en de afsluiter in de bilgeleiding (naar de losse slang, nummer 5) te openen. Beide afsluiters bevinden zich voorin de motorruimte* aan bakboordzijde. Nadat de genoemde handelingen zijn verricht, kan de slang (bevindt zich in de motorruimte bovenop de bakboordtank, nummer 4) worden uitgerold om uit het betreffende compartiment het overtollige water weg te pompen.

- **Foto 1:** De afsluiter naar de losse bilge slang staat geopend en de afsluiter vanaf de vuilwatertank staat gesloten. Nu kan de vuilwaterpomp gebruikt worden om overtollig bilgewater overboord te pompen.
- **Foto 2:** De afsluiter naar de losse bilge slang staat gesloten en de afsluiter vanaf de vuilwatertank staat geopend. Nu kan de vuilwaterpomp gebruikt worden voor afvoer van vuilwater uit de vuilwatertank.



Attentie! Stop onmiddellijk met pompen zodra geconstateerd wordt dat OLIE of andere verontreinigende stoffen in de bilge aanwezig zijn en de kans bestaat dat deze stoffen overboord kunnen raken. NB. Het overboord pompen van verontreinigende stoffen kan in bepaalde gebieden tot hoge boetes leiden.

Foto 1



Foto 2



* Afwijkende locatie: achterin de motorruimte aan bakboordzijde.

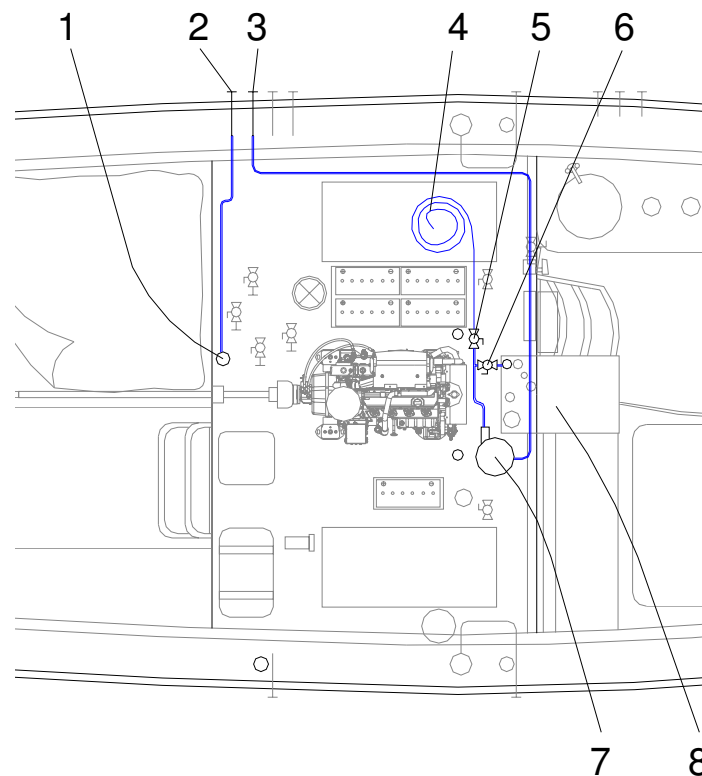


Waarschuwing!

- Controleer regelmatig de bilgepompe(n) 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.

Bilgesysteem

1. Elektrische bilgepompe
2. Huiddoorvoer afvoer bilgepompe
3. Huiddoorvoer afvoer vuilwaterpompe (/ noodbilgepompe)
4. Losse slang
5. Afsluiter voor losse bilge slang
6. Afsluiter vanaf vuilwatertanke
7. Vuilwater- / bilgepompe
8. Vuilwatertanke



Intern gebruik

5.11 Stuursysteem

Het stuursysteem is afgesteld op een maximale uitslag van de stuurcilinder die bereikt wordt door:

3½ omwentelingen van het stuurwiel van bakboord naar stuurboord.

Indien er voor een maximale uitslag meer slagen nodig zijn, controleer dan het oliepeil in de pomp van het stuurhuis. De vulopening voor de hydraulische olie van het stuursysteem bevindt zich aan de bovenzijde van de stuurpomp. Voor het bijvullen van de hydraulische stuurolie verwijzen wij naar de handleiding van het stuursysteem. Controleer de hydraulische leidingen en slangen regelmatig. Indien hydraulische olie ontdekt wordt, onderneem dan meteen actie. Laat het systeem zo snel mogelijk controleren door een deskundige.



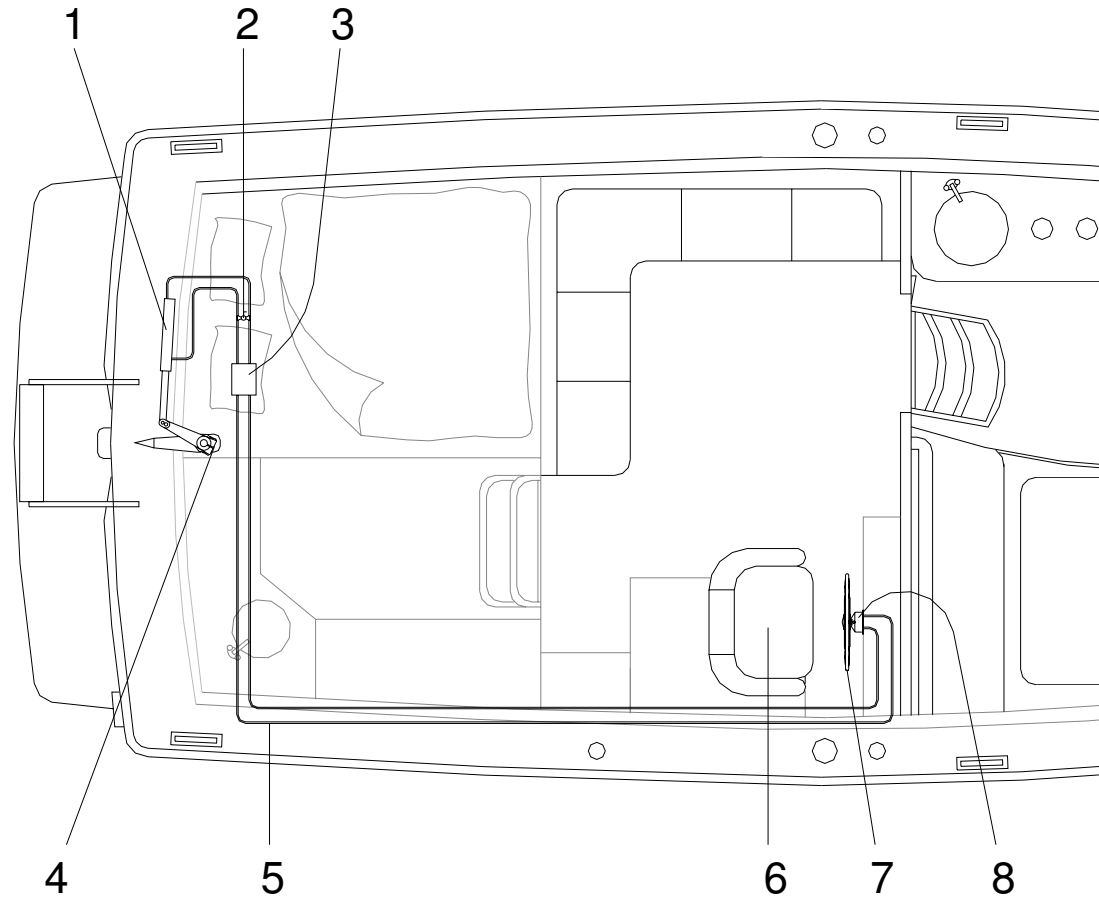
Attentie! Bij het achteruitvaren wordt de roerinstallatie anders belast dan bij het vooruitvaren. Vaar daarom altijd op lage snelheid achteruit om schade aan de roerinstallatie te voorkomen.



De boot is voorzien van een noodstuurinrichting. Deze kan worden gebruikt als, door welke reden dan ook, het stuursysteem wegvalt. Voor bediening van de noodstuurinrichting, zie hoofdstuk 2.7.

Stuursysteem

1. Stuurcilinder
2. Bypass (kraan openen bij gebruik noodroer)
3. Verdeelblok
4. Roer, roerarm en roerkoning
5. Hydraulische leidingen
6. Stuurstoel
7. Stuurwiel
8. Stuurpomp



Intern gebruik

5.12 Boeg- en hekschroef

Als extra kan de Antaris uitgevoerd zijn met een boeg*- en/of hekschroef*. Voorin het schip bevindt zich de boegschroef, achterin de hekschroef. In de kajuit, aan bakboordzijde van de trap, bevinden zich de hoofdschakelaars voor de boeg- en hekschroef. De bediening hiervan vindt plaats op het dashboard.

- Schakel de hoofdschakelaar(s) in
- De boeg- en hekschroef zijn gereed voor gebruik
- Met de joystick wordt de elektromotor bediend.

Laat de boeg- en / of hekschroef nooit langdurig draaien. In verband met warmteontwikkeling in de elektromotor is de maximale inschakelduur beperkt. Na een periode van draaien moet de motor afkoelen. Schakel niet in één beweging van bakboord naar stuurboord of andersom, maar geef de elektromotor de tijd om tot stilstand te komen voordat hij in een andere richting moet gaan draaien.

- Schakel de hoofdschakelaar uit indien het schip wordt verlaten.



Waarschuwing! Let bij het gebruik van de schroeven op het gevaar voor zwemmers of lichte bootjes welke zich in de onmiddellijke nabijheid van de schroefbuis uitstroomopeningen bevinden.

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



Intern gebruikt

5.13 Brandblussysteem

De motorruimte is voorzien van een Saval brandblussysteem* dat in geval van brand automatisch de motorruimte blust. De rode leidingen van het brandblussysteem bevinden zich rondom tegen de bovenzijde van de motorruimte. Ingeval van brand zal de leiding smelten. Vanaf het gesmolten punt zal het blusmiddel in de motorruimte worden gespoten om de brand te bestrijden. Deze brandblusser bevindt zich in het kastje aan stuurboordzijde van de stuurstand.



Attentie! Vul of vervang het brandblussysteem als deze leeg / gebruikt of de datum verlopen is.



Gevaar!

Open de motorruimte onder geen beding. De motorruimte mag pas geopend worden, nadat zeker is dat de brand geblust is!



Waarschuwing!

- Berg geen brandbare materialen op in de motorruimte.
- Indien niet brandbare materialen in de motorruimte worden opgeslagen, dienen deze zodanig vastgezet te zijn dat ze niet tegen de machinerie kunnen vallen.
- Bij brand het schip zó 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 met de afsluiter. Deze afsluiter bevindt zich aan bakboordzijde van de trap in de kajuit. Rechtsom draaien, afsluiter is gesloten (zie hoofdstuk 5.1 en 5.2).



Let op!

Stop de motor voor het in werking stellen van het brandblussysteem

<u>Omschrijving:</u>	<u>Type:</u>	<u>Capaciteit:</u>
Saval	Cesa 4 Stikstof	4 kg

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

Brandblusser

De Antaris heeft een handbrandblusser aan boord. Deze bevindt zich:

- in de kajuit onder de trap.



Attentie!

- Bekijk de locatie van de brandblusser voordat het schip in gebruik wordt genomen en controleer of de blusser bereikbaar is en klaar voor gebruik.
- Wijs de bemanning op de locatie van de blusser en instrueer hen hoe deze gebruikt dient te worden.

De brandblusser(s) dient regelmatig gekeurd te worden. Op de blusser is aangegeven wanneer de keuring voor het laatst is uitgevoerd en wanneer deze herhaald dient te worden. Men dient zich aan deze termijn te houden 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. Neem ook goed notitie van hoofdstuk 2.2.

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.

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

Specificatie per brandblusser:

<u>Omschrijving:</u>	<u>Capaciteit:</u>	<u>Type:</u>
AJAX	2 kg ABC	5A34B poeder

Intern gebruik

5.14 Drinkwatersysteem

De watertank bevindt zich in de kajuit onder de achterste bank. Deze kan gevuld worden in het gangboord aan stuurboordzijde met opdruk: water. Door middel van de drinkwaterpomp kan druk op de leidingen worden gezet. De schakelaar hiervoor bevindt zich op het schakelpaneel op het dashboard. Het systeem omvat mengkranen bij de tappunten van de hekdouche, achterkajuit, kombuis en natte cel. De afvoeren van de wastafels in de achterkajuit, kombuis en natte cel gaan rechtstreeks overboord. De afvoer van de douche gaat via de grijswatertank overboord.

Voor het warmwater is er een boiler (30 liter) geïnstalleerd (in de motorruimte aan stuurboordzijde). Deze wordt opgewarmd door het interne koelsysteem van de motor of elektrisch d.m.v. de walstroomaansluiting. De schakelaar voor het elektrisch opwarmen bevindt zich in de zekeringkast (in de 230 Volt box waar zich tevens de aardlekschakelaar bevindt).

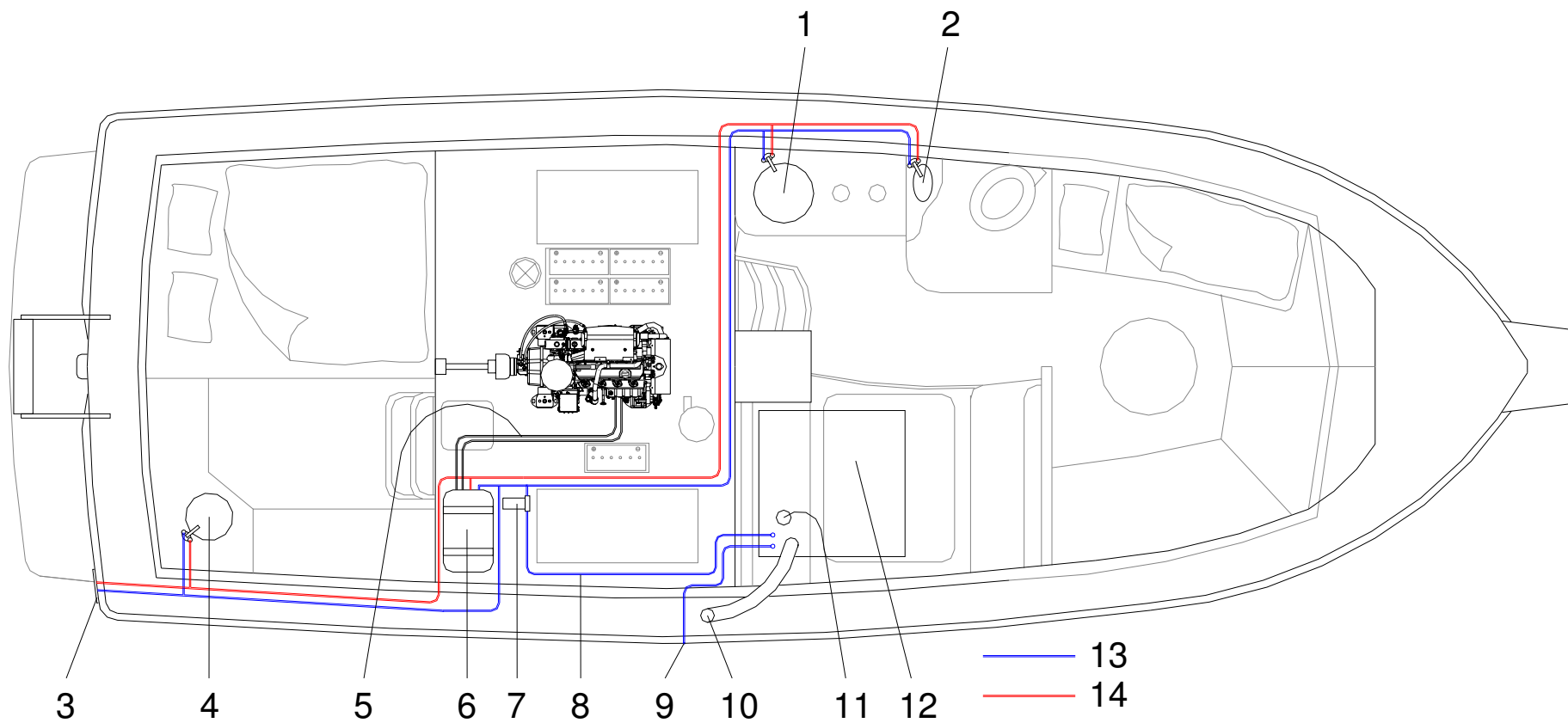
1. Mengkraan kombuis
2. Mengkraan natte cel
3. Hekdouche
4. Mengkraan achterhut
5. Leidingen (intern koelsysteem motor) voor opwarmen boiler
6. Boiler
7. Drinkwaterpomp
8. Aanvoerleiding drinkwater vanuit tank
9. Ontluchting drinkwatertank
10. Drinkwatervulopening gangboord stuurboordzijde
11. Niveaumeter drinkwatertank
12. Drinkwatertank
13. Koudwaterleiding
14. Warmwaterleiding

Drinkwaterconservering



Waarschuwing! Wanneer het drinkwater zich langere tijd in de tank bevindt, is de kans op bacteriële verontreiniging zeer groot. Bij gebruik van dit verontreinigende water bestaat de kans om ziek te worden. Geadviseerd wordt daarom een toevoegmiddel te gebruiken om verontreiniging van het drinkwater te voorkomen. Dit middel is verkrijgbaar bij o.a. de apotheek.

Drinkwatersysteem



Intern gebruik

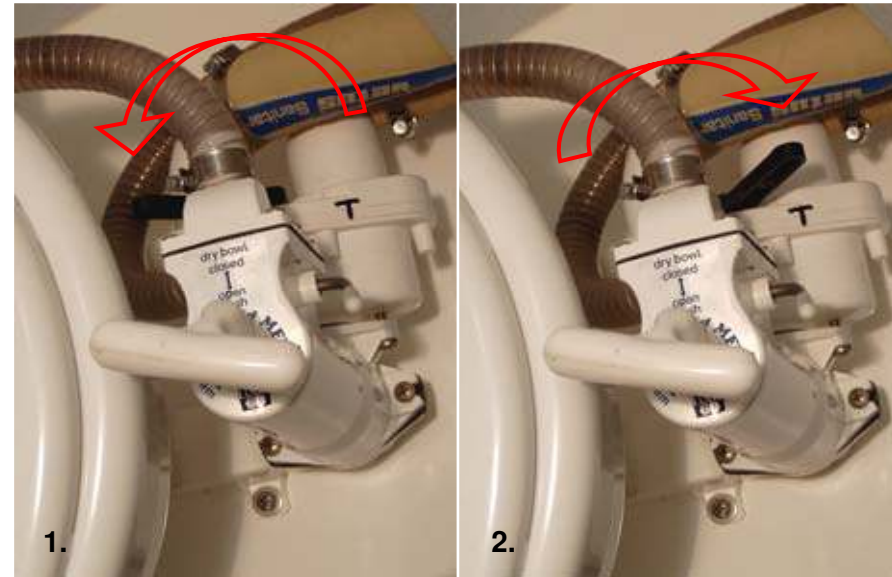
5.15 Vuilwatersysteem

Toilet

Het toiletwater gaat via een driewegklep aan de achterzijde van de toiletpot óf naar de vuilwatertank óf rechtstreeks* naar het vaarwater.

Indien de zwarte hendel (foto 1) naar links staat dan gaat het toiletwater rechtstreeks naar het vaarwater*, als de hendel naar rechts staat (foto 2) zal het toiletwater naar de vuilwatertank gepompt worden. Via de afzuigopening ('Waste') in het gangboord aan bakboordzijde, kan de vuilwatertank door een afzuiginstallatie op de wal worden geleegd. De vuilwatertank heeft een volume voor 150 liter en bevindt zich voorin onder de motorruimte

Voordat het toilet gebruikt kan worden moet de afsluiter / huiddoorvoer, achterin de motorruimte aan bakboordzijde, geopend worden (zie hoofdstuk 3.5). Deze zorgt voor de aanvoer van vaarwater voor het toilet. Indien het toiletwater direct naar het vaarwater gepompt wordt moet ook de bijbehorende afsluiter (afvoer) geopend worden, eveneens achterin de motorruimte aan bakboordzijde.



1. Om te spoelen dient het kleine heveltje aan de rechterzijde op het pomphuis in de stand "flush" te worden geplaatst. Vervolgens de pomphendel krachtig en rechtstandig op-en-neer bewegen, waardoor het spoelwater wordt opgepompt en met het toiletafval door de uitlaatleiding verdwijnt. Pomp altijd even door om de leidingen goed schoon te spoelen en ongewenste geuren te voorkomen.
2. Nadat het toiletafval is verdwenen, wordt de hevel op de stand "dry" geplaatst en kan de pot worden leeggepompt. Pomp wat langer door om terugslag van het spoelwater te voorkomen.



Attentie! Dit systeem/toilet dient alleen te worden gebruikt waarvoor het is bedoeld. Er mogen géén andere of chemische stoffen in geloosd worden.

* De afsluiter / huiddoorvoer dient bij het verpompen / lozen naar vaarwater open te staan (zie hoofdstuk 3.5)

Douche

Als de douche wordt gebruikt, loopt het water weg naar de grijswatertank. Deze tank is voorzien van een elektrische pomp met vlotter die het douchewater overboord pompt (het boordnet moet ingeschakeld staan).



Attentie! Maak de grijswatertank regelmatig schoon om verstoppingen en schade aan de elektrische pomp te voorkomen. De grijswatertank bevindt zich onder de vloer van de kajuit.



Intern gebruik

Vuilwatertank

De vuilwatertank heeft een volume van ca. 150 liter en bevindt zich voorin onder de motorruimte. Indien de tank voor $\frac{3}{4}$ gevuld is (af te lezen op het dashboard), moet de tank geleegd worden. De vuilwatertank kan geleegd worden met behulp van een afzuiginstallatie op de wal via de afzuigaansluiting ('Waste') in het gangboord aan bakboordzijde.

Ook kan de tank op eigen kracht geleegd worden met behulp van de vuilwaterpomp (schakelaar bevindt zich op het dashboard, schakelpaneel). Indien de vuilwatertank wordt leeggepompt met de vuilwaterpomp, moet de afsluiter (7) vanaf de tank geopend staan en de afsluiter (6) naar de losse slang gesloten zijn (zie ook de foto's in hoofdstuk 5.10).

1. Afsluiter / huiddoorvoer aanvoer vaarwater voor toilet
2. Afsluiter / huiddoorvoer afvoer rechtstreeks uit toilet
3. Huiddoorvoer afvoer vuilwater- / bilgepomp
4. Huiddoorvoer ontluchting vuilwatertank
5. Geurfilter vuilwatertank
6. Afsluiter losse slang openen bij gebruik als bilgepomp
7. Afsluiter openen bij verpompen uit vuilwatertank
8. 'Waste' afzuigopening gangboord
9. Huiddoorvoer afvoer douchewater vanuit grijswatertank
10. Grijswatertank met vlotter en pomp
11. Douchewater afvoer
12. Toiletwater afvoer naar vuilwatertank
13. Toiletwater afvoer naar vaarwater
14. Aanvoer vaarwater voor toilet
15. Toilet met handpomp
16. Vuilwater- / bilgepomp
17. Schoonmaakluik
18. Niveaumeter
19. Vuilwatertank

Geurfilter

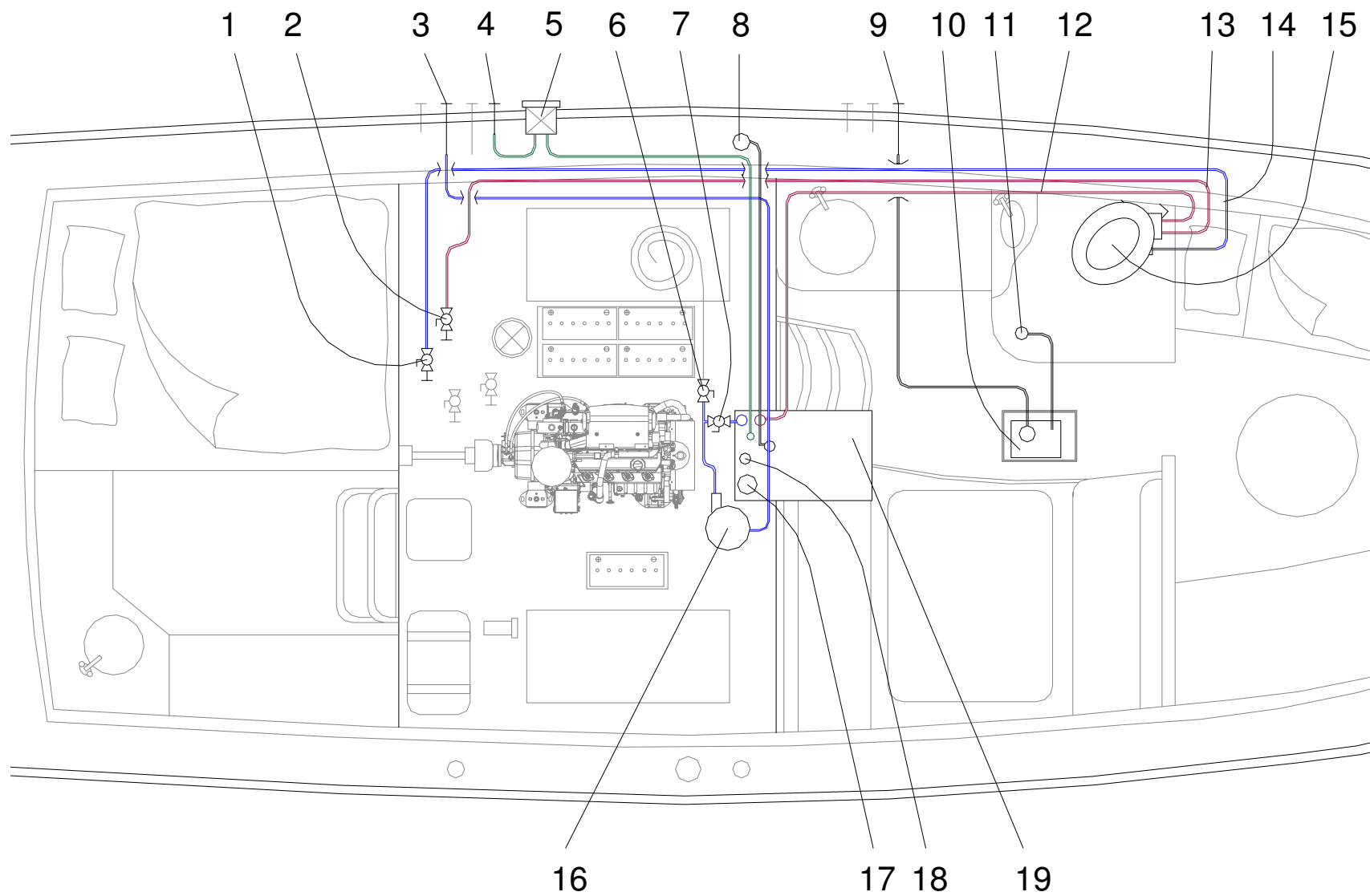
Via het luikje aan bakboordzijde voorin de achterkajuit (zie foto), komt men bij het geurfilter (5). Deze is verwisselbaar en dit moet éénmaal per jaar gebeuren.



Attentie!

- Let op, dat er alleen geloosd wordt naar het vaarwater indien dit in het betreffende gebied is toegestaan.
- Tijdens stalling van het schip moet bij vriestemperatuur de tank leeg zijn.

Vuilwatersysteem



Interi you

5.16 Verwarming

De verwarming van de Antaris geschiedt door een brandstofgestookte Webasto-luchtverwarming, welke in de kuipbank aan bakboordzijde is geplaatst (foto 1).

De verwarming is te bedienen in de kombuis door middel van de regelaar (foto 2). De warme lucht mondt uit in de kajuit bij de kombuis, natte cel en achterkajuit. Indien de temperatuur bij de bediening van de verwarming te hoog oploopt, zal het systeem automatisch uitschakelen.



Gevaar! De ventilatieopening van de verwarmings-unit moet te allen tijde geopend blijven voor een optimale zuurstofvoorziening van de verwarming en tevens om een opeenhoping van gassen (explosiegevaar!) te voorkomen.



1.



2.

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



Intern gebruik

5.17 Controle vóór en tijdens de vaart

Vóór iedere vaart dienen de volgende handelingen / controle te worden verricht.

In de motorruimte:

- Afsluiters openen (zie hoofdstuk 3.5)
- Het motoroliepeil en eventueel bijvullen (raadpleeg voor de plaats eventueel de handleiding van de motor)
- De wierbak op eventuele verstopping of vervuiling controleren, om schade door onvoldoende koeling te voorkomen.

Schakelaars binnen:

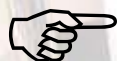
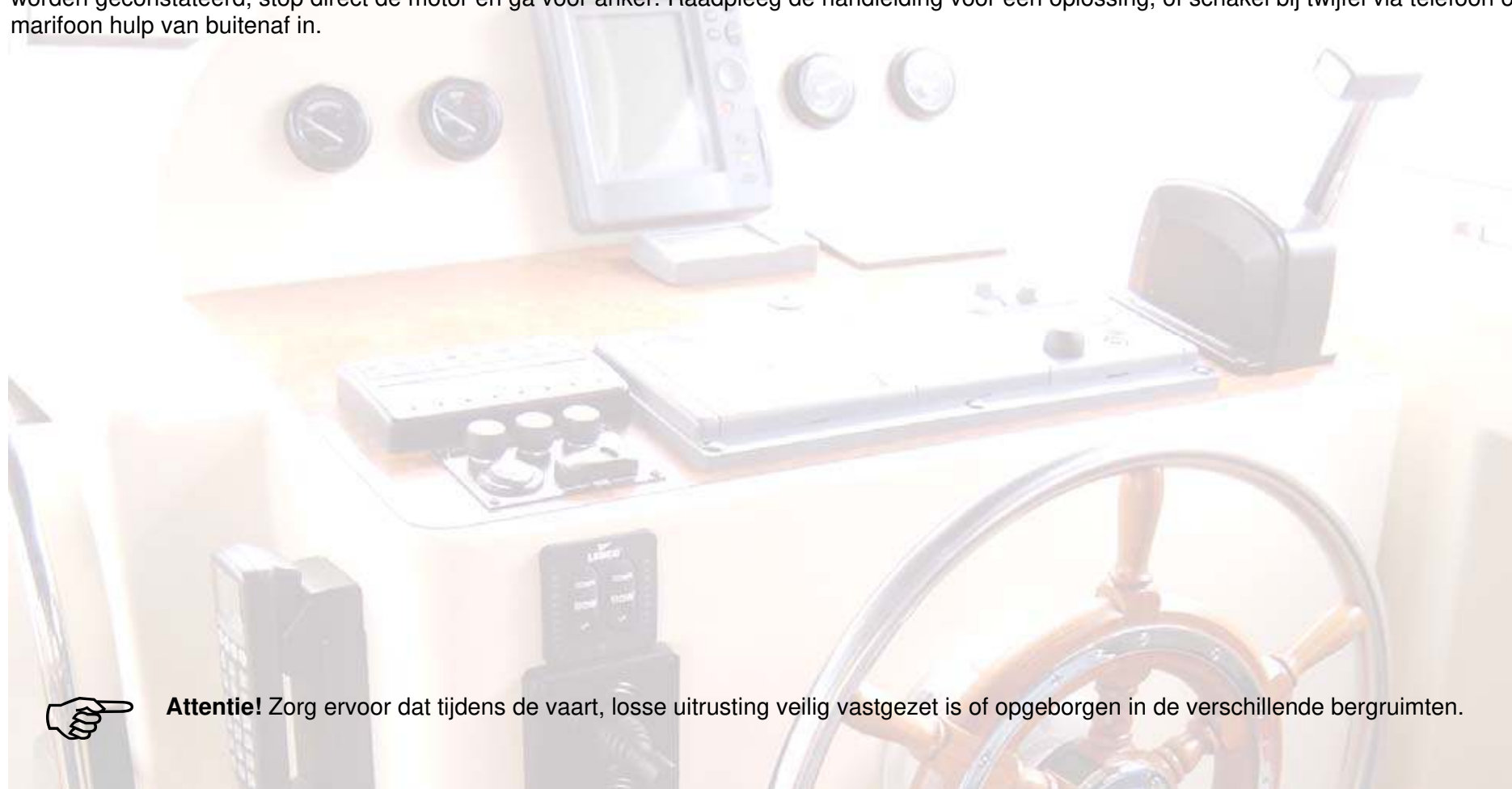
- In de kajuit aan bakboordzijde van de trap, de hoofdschakelaar voor de startmotor aanzetten
- Onder het stuurwiel bij de stuurstand de hoofdschakelaar voor het boordnet aanzetten
- Indien er een boeg- en / of hekschroef gemonteerd is, moet bij gebruik de hoofdschakelaar aangezet worden.

Overige controle:

- Navigatie-instrumenten controleren op de juiste werking
- Alle stootwillen en touwen nazien op eventuele gebreken
- Veiligheidsuitrusting controleren
- Veiligheidsplan bespreken met de gasten
- Dieselveorraad (dashboard)
- Drinkwaterveorraad (dashboard)
- Algemene voorraden.

Denk 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 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. Mochten afwijkingen worden geconstateerd, stop direct de motor en ga voor anker. Raadpleeg de handleiding voor een oplossing, of schakel bij twijfel via telefoon of marifoon hulp van buitenaf in.



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

Intern getuige

6 Onderhoud en verzorging van het schip

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 het schip. Tijdens het onderhoud wordt vaak gewerkt met stoffen die bij onjuiste behandeling belastend kunnen zijn voor het milieu en de gezondheid. Een aantal simpele voorzorgsmaatregelen kunnen deze belasting tot een aanvaardbaar niveau terugbrengen. In dit hoofdstuk staan aanbevelingen en adviezen vermeld om een aantal veel voorkomende onderhoudswerkzaamheden zo milieuvriendelijk mogelijk uit te voeren.

Voor informatie over het lakwerk / wax / coating kan men contact opnemen met de werf. Om kleurverschillen tot een minimum te beperken is Antaris Shipyard de aangewezen partij voor het uitvoeren van schilderwerkzaamheden.

Schoonmaken van het schip

In de haven kunnen verschillende onderhoudswerkzaamheden aan de Antaris worden uitgevoerd. Het is aan te bevelen om tijdens het schoonmaken van het schip gebruik te maken van biologisch afbreekbare producten (zoals groene zeep). Gebruik voor het afspoelen van het schip geen drinkwater, maar oppervlaktewater. Let er wel op dat het water *schoon* is, zodat kringen op het teakdek voorkomen worden. Om de afvoer van het water in de kuip niet te verhinderen, is het raadzaam om regelmatig de afvoeren te ontdoen van vuil, zoals bladeren en takjes.

6.2 Houtwerk (interieur en exterieur)

Teak houtwerk is gelakt met een ééncomponenten UV-bestendige lak. Ook voor reparaties of opnieuw schilderen van het lakwerk dient men een ééncomponenten UV-bestendige lak te gebruiken. 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 een mondkapje te worden gedragen. 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, verfstof en dergelijke) op en in de bodem terechtkomen. Bodemverontreiniging kan worden voorkomen, wanneer de werkzaamheden op een zeil of vloeistofdichte vloer geschieden.

6.3 Interieur (textiel / leder)

Textiel. Bekleding van meubilair / plafonds / vloerbedekking kunnen met speciale schoonmaakmiddelen en/of met een zachte borstel worden behandeld. Voorkom het gebruik van bijtende stoffen op de bekleding van banken. Reiniging van de (stoffen)bekleding kan eventueel worden uitgevoerd door de stomerij.

Leer. Voorkom langdurige intensieve zonnestraling op het leer, opdat het niet verbleekt. Leer mag in geen geval met oplosmiddelen, boenwas, schoenpoets, vlekkenverwijderaar of soortgelijke middelen worden behandeld. Met een iets vochtig gemaakte doek kan stof en vuil worden verwijderd. Voor ernstiger vervuilde plekken een milde zeepoplossing gebruiken. Daarbij dient er beslist op te worden gelet, dat het leer nergens te nat wordt en dat water niet in de steken kan binnendringen. Aansluitend met een zachte, droge doek droogwrijven. Elk half jaar het leer behandelen met een hiervoor bestemd onderhoudsmiddel.



Intern gebruikt

6.4 Exterieur

Boven de waterlijn

Polyester biedt veel voordelen en een goed onderhouden polyester schip kan lang meegaan. Toch zal na enige tijd door de werking van water en zonlicht ook een polyester schip om onderhoud en bescherming vragen. De belangrijkste redenen hiervoor zijn aantasting van de gelcoat en osmose*. De gelcoat is de buitenste (gekleurde) laag van een polyester romp. Door langdurige UV-straling uit zonlicht gaat de glans achteruit. Met poetsmiddelen kan dit proces worden vertraagd, maar uiteindelijk is verf nodig om de gelcoat te beschermen en de glans terug te krijgen. Hoe vaak onderhoud moet worden gepleegd is afhankelijk van factoren als stallingcondities, verzorging, UV-straling en de mate van gebruik.

A **dvies!** Wanneer besloten wordt zelf tot schilderen over te gaan - een goede voorbehandeling is ook van groot belang - vraag dan advies aan de werf.

* Osmose (blaasjes) ontstaat als water tot het laminaat doordringt. Dit kan zowel van buiten (door de gelcoat) als van binnen (vanuit de bilge). Er zijn diverse oorzaken. In elk geval dient het proces zo snel mogelijk te worden gestopt (het schip uit het water halen en laten repareren) om te voorkomen dat de huid verder beschadigd raakt.

Onder de waterlijn

Het is aan te bevelen om ieder jaar een nieuwe laag antifouling aan te brengen om aangroei te weren en een goede bescherming van de onderliggende scheepshuid te garanderen. De functie van antifouling op het onderwaterschip is het tegengaan van aangroei, die de snelheid doet afnemen en op den duur de huid kan aantasten. De keuze van de juiste antifouling is dan ook van het grootste belang. Factoren die hierbij een rol spelen zijn: het type en de snelheid van het schip, waar en in welk soort water het vaart en de aard van de ligplaats.

Advies! Neem contact op met de werf voor de juiste antifouling voor dit schip!



Waarschuwing! Antifouling valt onder de bestrijdingsmiddelenwet. Men dient zichzelf op de hoogte te stellen van de actuele situatie voordat antifouling gekocht wordt of verwerkt.

Men gaat als volgt te werk:

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

Intern gebruik

6.5 Rvs beslag

Rvs staat voor roest vast staal. Dit betekent dat het rvs beslag dat op het schip 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 kan men met een cleaner wegpolijsten. (Bij Antaris Shipyard is hierover meer informatie te verkrijgen). Indien op dit schip materiaal van messing aanwezig is, dient men op te letten welk schoonmaakmiddel gebruikt wordt. In sommige zeep- en schoonmaakmiddelen is **ammonia** aanwezig. Dus: > geen ammonia in schoonmaakmiddelen!



6.6 Motoronderhoud

Hieronder worden een aantal onderdelen van de motor beschreven 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.

Motorolie

Bij onderhoud aan de motor verdient het de voorkeur gebruik te maken van een olielekbak. Dit ter voorkoming van het in de grond dringen van gemorste olie. Houd bij het werken aan de motor, met name bij het verversen 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 (diesel)olie. Draag daarom bij het werken met (diesel)olie altijd beschermende (plastic) handschoenen.

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 ook 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, óf een gesloten afsluiter voor aanvoer van vaarwater voor de motor (zie hoofdstuk 3.5), 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. Het is aan te raden om een impeller als reserve mee te nemen.

Wierbak

De wierbak in de motorruimte 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 de afsluiter voor aanvoer van koelwater dichtgedraaid te worden, zodat de waterdruk van de leiding is en het filter kan worden schoongemaakt (zie ook hoofdstuk 5.9). Na het schoonmaken niet vergeten om de afsluiter bij de huiddoorvoer weer te openen.

Interim 9

*Waterafscheider / groffilter**

Een 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. Het 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 (zie hoofdstuk 5.8).

Accu's

Controleer of de accu's aan vervanging toe zijn. Bij vervanging dienen deze van hetzelfde type en waarde te zijn (zie hoofdstuk 5.6).

Bilge

Zorg dat de bilge schoon is. Olie die zich in de bilge bevindt dient regelmatig verwijderd te worden.

Onderdelen

Originele onderdelen van de Antaris zijn te verkrijgen bij de werf. Voor vragen over en het bestellen van deze onderdelen kan contact worden opgenomen met Antaris Shipyard.

Dagelijkse inspecties en onderhoud

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

- de machineruimte in zijn geheel, alle meters (conditiemeters), oliepeil van motor en koppeling
- de bilge op aanwezigheid van water
- de werking van de bilgepompen.

* Voor uitgebreide technische informatie verwijzen wij naar de bijbehorende gebruiksaanwijzing

Kleine reparaties

Gebruik bij specifieke reparaties de handleidingen die meegeleverd zijn.

Groot onderhoud

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

Intern gebruik

6.7 Winterberging

Het is zeker dat het winterklaar maken van het schip bij Antaris Shipyard in goede handen is. De werf kent het schip en beschikt over de originele onderdelen en voert, afhankelijk van de opdracht, een complete controle uit; opdat men ook het komende seizoen weer van het schip kan genieten. Tevens kan de werf de winterstalling verzorgen. Aan het eind van dit hoofdstuk vindt men een overzicht van handelingen, die uitgevoerd dienen te worden als het schip wordt klaargemaakt voor de winter. Dit overzicht kan gebruikt worden 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 motor of toilet.

Accu's

Het verdient aanbeveling om de polen van de accu's los te nemen als de Antaris winterklaar wordt gemaakt. Het is tevens raadzaam de accu's uit het schip te nemen. Indien de accu's toch aan boord blijven, raden wij aan dit vooraf te melden aan de eigenaar van de winterberging.

Brandstoftanks

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

Prepareren van de motor (in verband met winterberging)*

- Sluit de afsluiter / huiddoorvoer aanvoer vaarwater voor motorkoeling (zie hoofdstuk 3.5)
- Vul de wierpot met antivries
- Start de motor
- Vul antivries in de wierpot bij tot er antivries uit de uitlaat komt
- Zet de motor uit
- Vul de wierpot 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 het schip (in verband met winterberging of langer dan 3 maanden buiten gebruik)

- Prepareren van de motor (zoals hiervoor aangegeven)
- Schip opruimen
- Juiste reinigingsmiddelen gebruiken om het schip schoon te maken (bv. 'warm' water) en drogen
- Schip met de juiste poetsmiddelen behandelen (liefst op wasbasis)
- Alle metalen zuurvrij dun invetten (bv. Vaseline)
- Schip intern reinigen en drogen (bilge niet vergeten)
- Bekleding uit het schip nemen of in ieder geval zo opstellen dat de bekleding goed gelucht en gedroogd wordt
- Afgesloten 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's eventueel verwijderen en plaatsen in een koele, droge en vorstvrije ruimte. Bij ingebruikname de accu's controleren op ladingstoestand
- Bij kans op vorst dienen alle waterhoudende systemen (incl. toilet) geleegd te worden. Let op dat ook de boiler afgetapt wordt met het aparte kraantje op de boiler. Leidingen, indien mogelijk, met droge, olievrije lucht doorblazen
- Schip tegen invloeden van het weer of de zon beschermen m.b.v. een dekkleed. Let hierbij wel op dat er voldoende ventilatie blijft
- Een winterberging in het water dient men alleen te ondernemen als men zeker is van een vorstvrije locatie.

*A*dvies! 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

Intern gebruik

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 waar men naar toe gaat, zodat ongewenste verrassingen worden voorkomen

Slepen

Gebruik bij het slepen of gesleept worden altijd de bolders op het schip. De eigenaar/bestuurder zal zichzelf vertrouwd moeten maken met het vastmaken van het sleeptouw aan boord op de aangewezen sterke punten. Om 'gieren' van het schip te voorkomen is het aanleggen van een bakboord/stuurboordkruis in de twee sleeplijnen aan te raden. Wanneer een sleeplijn wordt vastgemaakt, vermijd altijd om knopen te maken die niet onder belasting losgemaakt kunnen worden. Het is noodzakelijk de boot ook tijdens het slepen te sturen. Tevens dient het slepen of gesleept worden op lage snelheid te geschieden. Zie ook hoofdstuk 4.4.



Attentie! Indien de Antaris gesleept wordt (met uitgeschakelde motor), dient de afsluiter van de watertoevoer voor de motor gesloten te worden (achterin de motorruimte, zie hoofdstuk 3.5). Dit om motorschade te voorkomen.

Onderstoppen

Wordt het schip met een hellingwagen uit het water getrokken of wordt deze na het lichten op het droge geplaatst, dan dient het geheel te worden onderstopt. Tijdens vervoer moet het schip op zijn kiel rusten. Met zijsteunen mag het schip tegen kiepen beschermd worden, maar mag niet deels of geheel op deze zijsteunen rusten. Tegen het kiepen kunnen de stoppingen exact onder de scheepsverstijvingen worden geplaatst om beschadigingen van de romp en het interieur te voorkomen (zie foto).



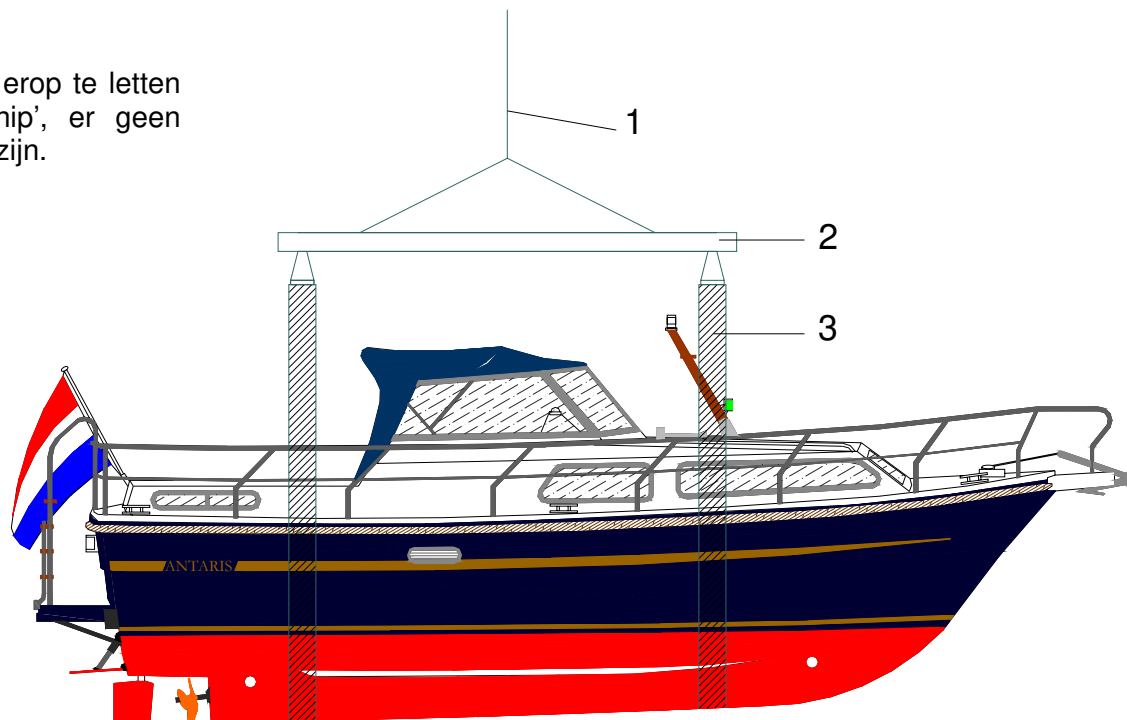
Uit het water tillen

Wanneer het schip met een kraan of lift op het droge moet worden gezet, dienen twee brede hijsbanden gebruikt te worden die met elkaar het scheepsgewicht, vermeerderd met een veiligheidsmarge van 25%, kunnen tillen, (bv. 6.500 kg x 125% = 8.125 kg). Let er in ieder geval op, dat het gezamenlijk gewicht van het schip de hijscapaciteit van de kraan niet overschrijdt. Dit is te vinden op het typeplaatje van de kraan. Controleer regelmatig of het schip door eventuele extra's een gewichtsverhoging heeft ondergaan. Een vuistregel is: "Hoe ouder het schip, hoe zwaarder het wordt".



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

1. Kraan
2. Juk
3. Hijsbanden



Attentie!

- Let op dat de hijsband verwijderd blijft van de schroefas.
- De hijsbanden moeten precies over het schip verdeeld worden: de hijsbanden kunnen ter hoogte van de aangegeven symbolen geplaatst worden (zie foto links en tekening, hijsbanden ± 3 meter vanaf achter- en voorzijde).
- Het juk waarmee gehesen wordt dient breder te zijn dan de boot zelf, om knellen van het schip te voorkomen.

Intern gebruik

8 Wenken met betrekking tot het milieu

In deze tijd staat het milieu en de manier waarop wij ermee omgaan zeer in de belangstelling. Onderstaande wenken zijn daarom van belang.

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 bemerkt wordt dat olie of andere verontreinigende stoffen in de bilge aanwezig zijn en de kans bestaat dat deze stoffen overboord kunnen raken.

Huishoudelijk afval

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

Geluidsoverlast

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

Motoronderhoud

Door regelmatig de motor te onderhouden, wordt overmatige uitstoot van uitlaatgassen voorkomen 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 gedeponeerd worden op de daarvoor bestemde plaatsen. Ook bij het gebruik van chemicaliën dient men ervoor te zorgen dat alle afval opgeruimd wordt en niets weglekt. Havenautoriteiten zullen graag wijzen waar het betreffende afval kan worden achtergelaten.

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.



Intern gebruikt

9 Garantiebepalingen



HISWA Algemene Aannemings-, Verkoop- en Leveringsvoorwaarden

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

Bij de werf of HISWA-vereniging zijn deze altijd op te vragen.

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

Bij de meegeleverde handleidingen vindt u ook de complete algemene HISWA-leveringsvoorwaarden

Intern gebruik

10 Verklaring van overeenstemming

De fabrikant: Antaris Shipyard B.V.
De Zwaan 28
8551 RK Woudsend

verklaart hiermee op (datum):

dit vaartuig met CIN-code: NL – geleverd te hebben, de Antaris NineFifty, 10,50 meter, 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. 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: European Certification Bureau Nederland B.V. (CE – 0614)
Julianaweg 224a, 1131 NW Volendam
e-mail: info@ecb.nl
internet: www.ecb.nl

De werf verplicht zich te houden aan de gestelde garantiebepalingen zoals vermeld in de gebruikershandleiding. De eigenaar verklaart hierbij op de hoogte te zijn van de geldende Hiswa leveringsvoorwaarden en het vaartuig met toebehoren en documenten te hebben ontvangen.

Woudsend,

Handtekening van de werf:

Handtekening van de eigenaar:

Naam:

Interim

Intern gebruik

11 Bijlagen

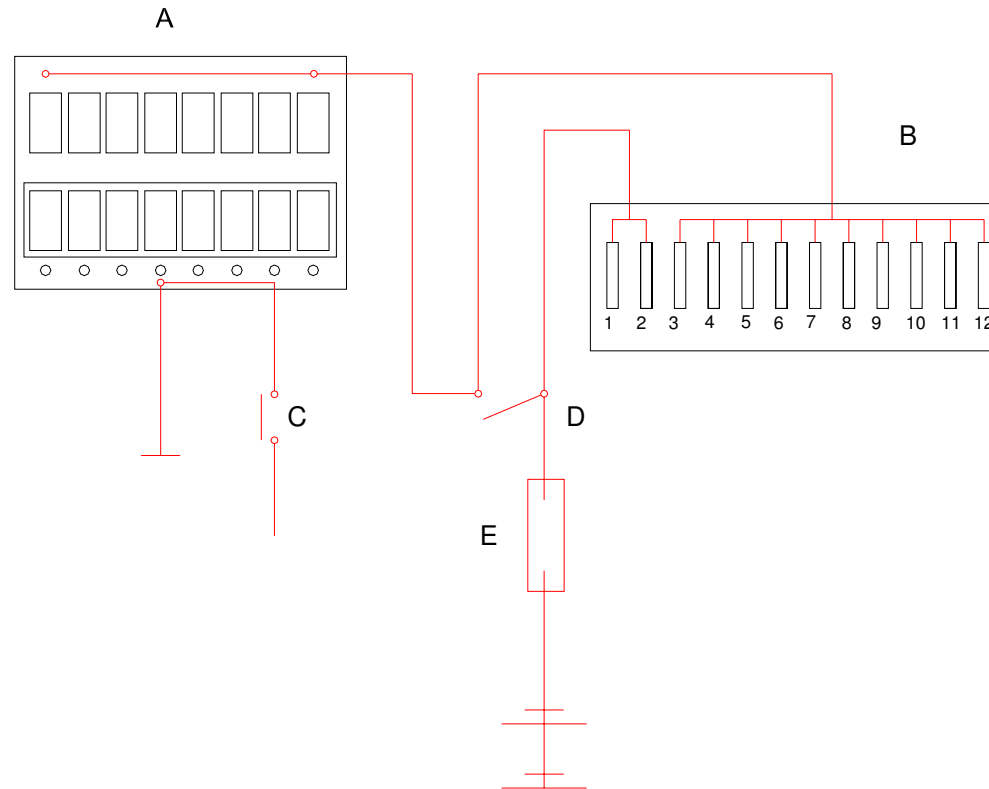
11.1 Algemeen elektrisch schema

12 Volt systeem

- A. Schakelpaneel op dashboard
- B. Zekeringen in de zekeringkast
- C. Hoofdschakelaar boordnet
- D. Contactslot dashboard
- E. Drukknop hoorn

Zekeringen

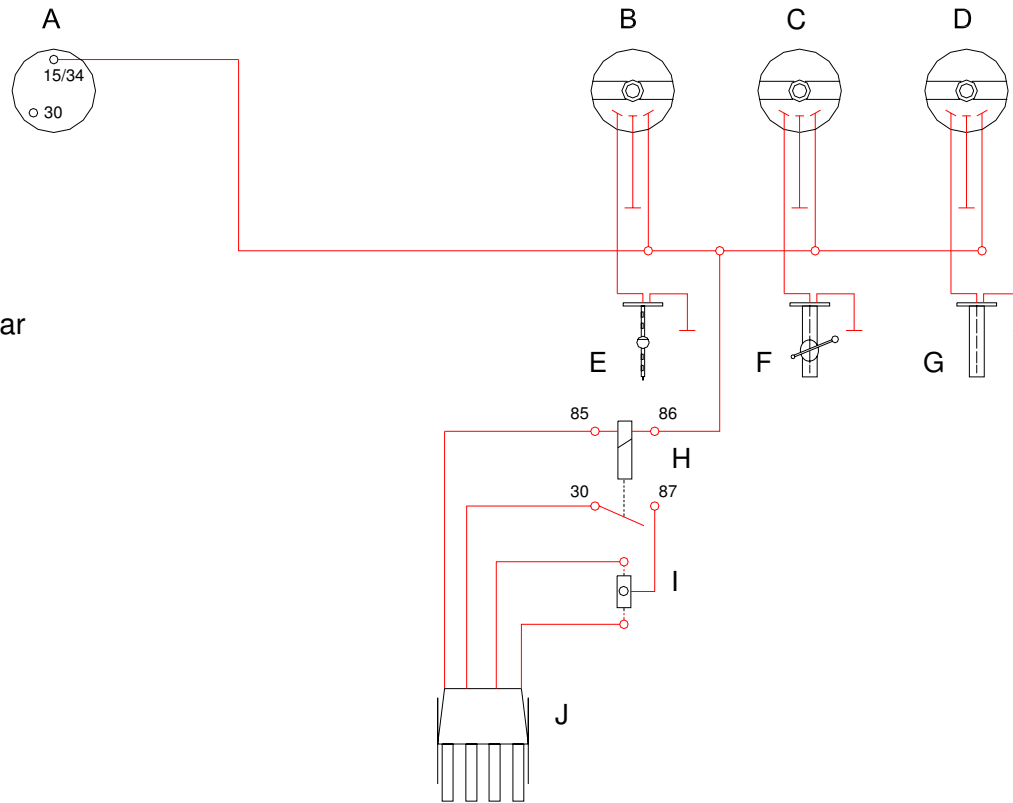
1. Achterkajuit	8 A
2. Voorkajuit	8 A
3. Voorkajuit indirect	8 A
4. Hoorn	8 A
5. Ruitenwisser	8 A
6. Douchepomp	5 A
7. Kooktoestel	16 A
8. Koelkast	16 A
9. Radio schakelkant	5 A
10. Radio permanent	5 A
11. Verwarming	16 A
12. Instrumentenpaneel	5 A



Intern gebruik

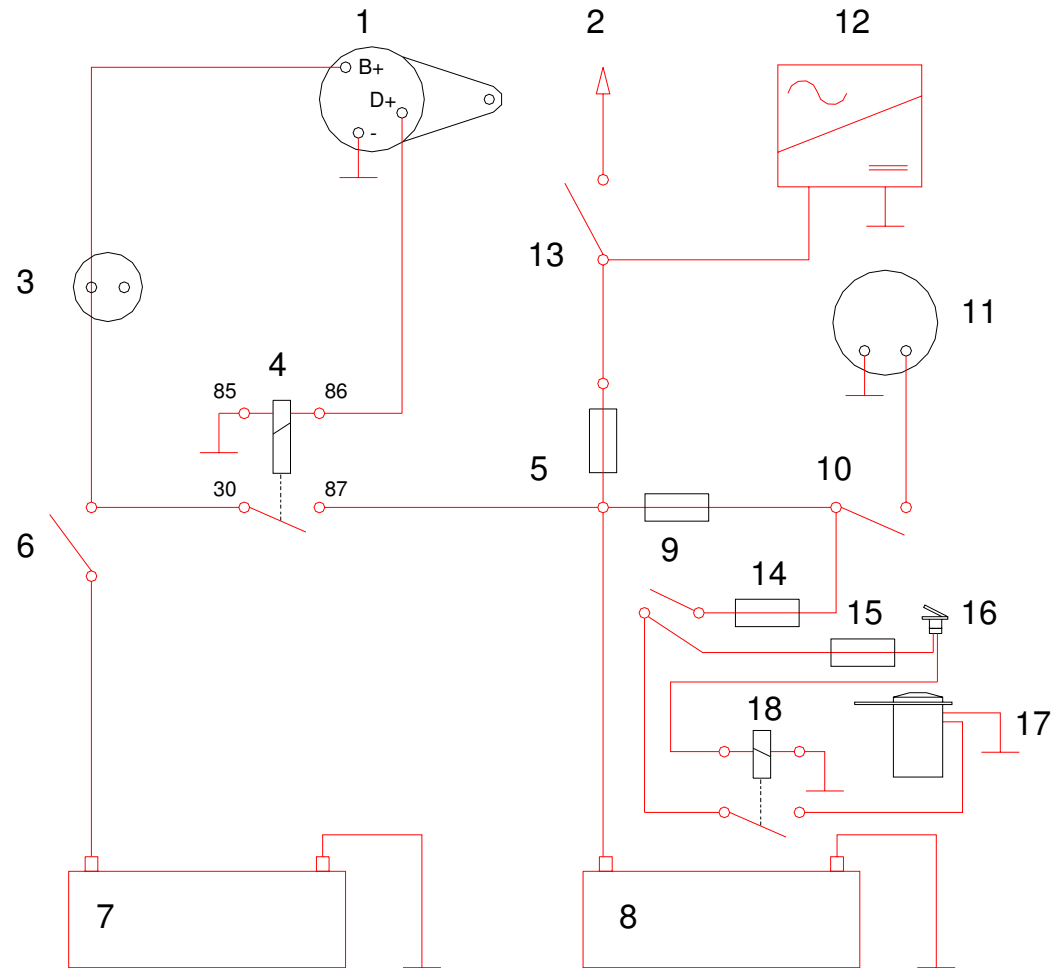
Dashboardinstrumenten

- A. Contactslot dashboard
- B. Drinkwatertankmeter
- C. Brandstoftankmeter
- D. Vuilwatertankmeter
- E. Drinkwatertankgever
- F. Brandstoftankgever
- G. Vuilwatertankgever
- H. Boegschroefschakelaar hulprelais
- I. Hoofdschakelaar boegschroef
- J. Aansluitstekker boegschroefschakelaar



Accu laadsysteem

1. Dynamo
2. Naar boordnet
3. Startrelais scheepsmotor
4. Scheidingsdiode
5. Hoofdzekering boordnet 50 A
6. Hoofdschakelaar scheepsmotor
7. Startaccu scheepsmotor 100 A
8. Serviceaccu's 100 A
9. Hoofdzekering boegschroef 160 A
10. Hoofdschakelaar boegschroef
11. Boegschroef
12. Acculader
13. Hoofdschakelaar boordnet
14. Hoofdzekering ankerlier 50 A
15. Stuurstroomzekering ankerlier 5 A
16. Voetschakelaar ankerlier
17. Ankerlier
18. Ankerlier relais



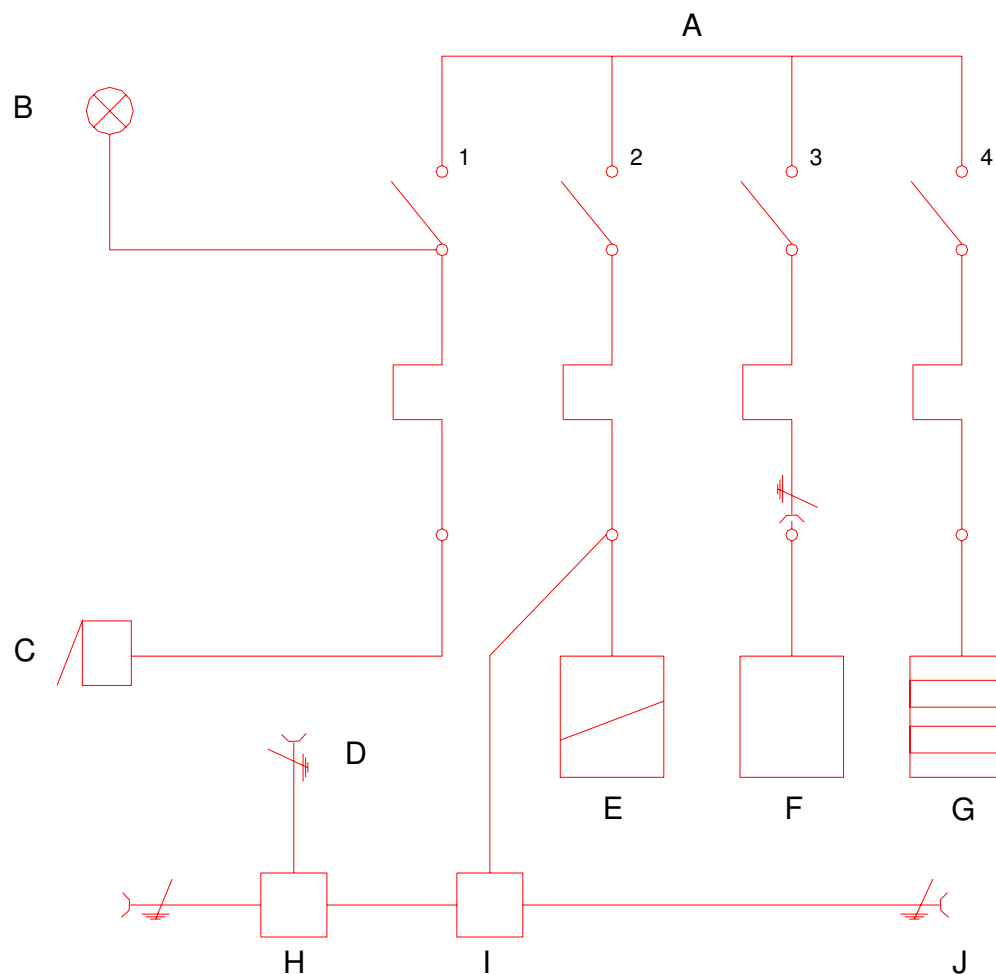
Intern gebruik

230 Volt systeem

A. Automatische zekeringen in de zekeringkast:

- | | |
|----------------------|-----------|
| 1. Aardlekschakelaar | 25/0,03 A |
| 2. Boordnet | 10 A |
| 3. Magnetron | 16 A |
| 4. Boiler | 6 A |

- B. Walstroomaansluiting controlelampje
 C. Walstroomaansluiting
 D. Stopcontact voorkajuit
 E. Acculader
 F. Magnetron
 G. Boiler
 H. Stopcontact kombuis
 I. Verdeelkasten
 J. Stopcontact achterkajuit



Codering bedrading

- | | |
|------------------------------|-------------------------------|
| 1. Achterkajuit | 21. Radioluidspreker links |
| 2. Toilet / Douche | 22. Dekwaspomp |
| 3. Kombuis | 23. Bilgepomp |
| 4. Ruitenwisser s.b. | 24. Douchepomp |
| 5. Ruitenwisser b.b. | 25. Drinkwaterpomp |
| 6. Stopcontact stuurkast | 26. Verwarming |
| 7. Leeslamp s.b. | 27. Brandstoftankgever |
| 8. Leeslamp b.b. | 28. Drinkwatertankgever |
| 9. Radio schakeldraad | 29. Roerstandgever voeding |
| 10. Radio permanentdraad | 30. Roerstandgever aanwijzing |
| 11. Ankerlicht | 31. Koelkast |
| 12. Dinetteverlichting | 32. Vuilwatertankgever |
| 13. Kajuitverlichting | 33. Vuilwaterpomp |
| 14. Stopcontact voorkajuit | 34. Navigatielamp 2 kleuren |
| 15. Stopcontact kajuit | 35. Navigatielamp s.b. |
| 16. Stopcontact achterkajuit | 36. Navigatielamp b.b. |
| 17. Hoorn | 37. Navigatielamp toplicht |
| 18. Radio antenneversterker | 38. Navigatielamp heklicht |
| 19. TV antenneversterker | 39. Schijnwerper |
| 20. Radioluidspreker rechts | 40. Motorruimteverlichting |



Attentie! Codering alleen aanwezig als de draad / apparatuur geplaatst is.

Intern gebruik

11.2 Lijst van toegepaste normen

RCD 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	10087:1996 / A1:2000
2.2	Bouwersplaatje	14945
2.3	Man over boord prev.	15085
2.4	Zicht vanaf de hoofdstuurstand	11591:2000
2.5	Eigenaarshandleiding	10240:1996
3.1	Opbouw (structuur)	12215
3.2+3.3	Stabiliteit en drijfvermogen	12217-1:2001
3.4	Openingen in romp, dek en opbouw	12216:2002 / 9093-1:1997
3.5	Vollopen / bilgepompsysteem	11812:2001 / 15083
3.6	Maximale belasting(advies fabrikant)	14946:2001
3.9	Anker, afmeren en slepen	15084
4	Meegeleverde handleidingen	11592:2001
5.2	Brandstofsysteem	10088:2001
5.3	Elektrisch systeem	10133:2000-extra laag voltage d.c.-systeem 13297:2000-autom. wisselstroominstallatie
5.4	Besturingssysteem	10592:1994 / A1:2000 – hydraulica
5.6	Brandbeveiliging	9094-1
5.7	Navigatieverlichting	1972 Colreg of CEVNI richtlijnen
5.8	Voorkomen van lozing	8099:2000

11.3 Overzicht meegeleverde handleidingen

- Motor
- Keerkoppeling
- Boeg- en hekschroef (optioneel)
- Ankerlier
- Brandblussers
- Trimtabs
- Walstroom
- Acculader
- Omvormer
- Kooktoestel
- Koelkast
- Boiler
- Toilet
- Verwarming
- Marifoon
- Navigatieapparatuur
- Radio
- Hiswa-leveringsvoorwaarden
- ...
- ...
- ...

Intern gebruik

Intern gebruik

Antaris Shipyard wenst u een behouden vaart !

Heeft u nog vragen of ideeën,

dan kunt u contact opnemen met:

*Antaris Shipyard B.V.
De Zwaan 28
8551 RK Woudestad
tel. +31(0)514 596270
info@antarisboats.com
www.antarisboats.com*

Intern gebruik

Notities

Intern gebruik

Notities

Intern gebruik