

IJveer 56

(Bouwnr.163 - Scheepswerf Grave)

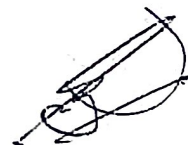
SAMENVATTING BEPROEVINGSRESULTATEN

(nov/dec.2010 - jan.2011)

— zie "inhoud"

Bouwtoezicht GVB:

- Sj.Veenstra
- A.Voorwinden



Inhoud

1. Protocol proefvaart en afname
 - opgesteld door scheepswerf Grave dd 10-01-2011
 2. Verslag werfproefvaart 26-11-2010
 - inspectierapport 64 - Sj.Veenstra
 3. Verslag IVW-proefvaart 03-12-2010
 - inspectierapport 66/67 - Sj.Veenstra
 4. Verslag GVB-proefvaart 07-01-2011
 - inspectierapport 73/74/75 - Sj.Veenstra
 - toelichting
 5. Verslag vervolg GVB-proefvaart 24-01-2011
(= overvaart Grave-Amsterdam)
 - Rapportage A.Voorwinden
 6. Restpuntenlijst bij oplevering Amsterdam 25-01-2011
 - behoort bij overnameprotocol
-

INSPECTIERAPPORT

Proj.535
Onderwerp: nieuwbouw "IJveer 55" (bnr.162) & "IJveer 56" (bnr.163)
Nummer : 64
Datum : 26-11-2010
Plaats : Grave
Aanwezig : Marco Mooy (Grave)
 C.Molenaar (GVB -tijdens proefvaart)
 B.Kuenen (GVB -tijdens proefvaart)
 Sj.Veenstra (Allship/GVB)
Aan : C.Molenaar - CC: A.Voorwinden

Bnr 163 - IJveer 56

Algemeen

Ondanks de verre van complete staat van het vaartuig wordt (naar werf-gebruik) thans een eerste proefvaart(je) gehouden: teneinde de samenhang en goede werking van de voortstuwings installaties te beproeven. Op deze vaart zijn monteurs van de betreffende leveranciers aanwezig teneinde afstellingen van e.e.a. op elkaar af te stemmen (als vervolg op de resp. inbedrijfstellingen). Slechts de bedieningslessenaar van het voorschip is (provisorisch) voor gebruik beschikbaar.

Op deze eerste proefvaart (die overigens zonder wezenlijke problemen verloopt) is het bouwtoezicht louter waarnemer. De aanwezigheid van HH Molenaar en Kuenen is toevallig.

Werkproefvaart

Conditie vaartuig:
Dekluiken geplaatst (losliggend)
Brandstof: SB 4,8cubm
 BB 4,5
Drinkwater: 1,8cubm (vol)
Vuilwater: leeg
Diverse ontbrekende delen/materialen
Aanwezig zijn diverse gereedschappen/materialen
Totaal ca. 15 personen aan boord.
Diepgangen niet gemeten (vergelijkbaar met IJveer55 in dit bouwstadium.

Weersomstandigheden:
Onbewolkt/heilig
Ca.3°C
Wind Z 2
Wateroppervlak glad
Lichte stroom (westwaarts).

11.30 vertrek werf,
ri.0; vooruit varende,
motoren stationair

11.45 beide motoren 1400 rpm
Snelheid op simpele GPS van mob. Telefoon: 14,6km/h

11.50 1600 rpm

11.55 vol vermogen (1850 resp.1830rpm)
Snelheid $\leq$ 18 km/h (tegenstrooms!)

Rondgaan.

HRP stelt stuurstromen en stuursnelheid in (=360° in 11-12sec bij uitgeschakelde koppeling)
Pon controleert oliedrukken etc.

12.20 vol vermogen (VS 1350; AS 1350rpm)
Pon en HRP checken de installaties (=OK).

12.30 retour werf; afgemeerd in hellingloods, kop O.

Inspectie na afloop proefvaart

Hoofddek

- zelfsluitende kraantjes van HRP standtankjes "zwaar" stellen (moet open blijven)
- fundatie klepcilinders aflassen, en na definitief stellen van cilinders deze stand fixeren met hechtlasje(s)
- borgdraad van MK-ventilatieluik SBV: oog opnieuw inzetten
- schuifdeuren VS en AS: el.kabeltjes in ventilatieschacht: NIET door stalen schot via geboorde gaatjes, maar doorvoeren door wartels (die waren voor dit doel reeds eerder door electriciën aangebracht!). Boorgaajjes weer dichtmaken.

Technische ruimte

- vloerluik in kombuis en sanitaire ruimte rondom afkitten
- el. kabel verlichting: beschermen tpv kabelpijpjes
- id van hydrofoor
- zuigkorven nog aanbrengen

MK VS

- staande hydr.leidingen naast hydropomp hoofdmotor: extra beugelen (trilt). Dunne leiding netter afwerken (=scheef)
- zuigkorven nog aanbrengen

MK AS

- staande hydr.leidingen naast hydropomp hoofdmotor: extra beugelen (trilt)
- koppeldoos hydr.kabel roerpropeller: soortgelijk als VS uitvoeren: door vervangen; langere kabel toepassen (met bescherming)

- zuigkorven nog aanbrengen

Ballasttank SBV

- OK leidingen over vlak nalopen: laatste laag completeren, incl pijpbeugel
- idem op AK kluispijp
- idem op BK van alle onderdekse leidingen

Ballasttank BBA

- OK leidingen over vlak nalopen: laatste laag completeren

Opmerkingen doorgegeven aan Marco Mooy.

Samengevat

Nog veel te doen, maar deze (provisorische) proefvaart geeft een redelijk vertrouwen dat oplevering wk 51 zal worden gehaald (Ten tijde van IJveer55 soortgelijke situatie, maar thans bovendien door de werf de omvang resterende werkzaamheden veel beter in te schatten).

NB: *Binnenkort (intern) te overleggen of GVB inderdaad prijs stelt op oplevering op kerstavond, of?*

29-11-2010 SjV

INSPECTIERAPPORT

Proj.535
Onderwerp: nieuwbouw "IJveer 55" (bnr.162) & "IJveer 56" (bnr.163)
Nummer : 66 & 67
Datum : 02-12 (insp.66) en 03-12-2010 (insp.67)
Plaats : Grave
Aanwezig : Marco Mooy (Grave)
 Sj.Veenstra (Allship/GVB)
 C.Bark (Okay/GVB) (03-12)
 B.Kuenen (GVB)
 R.de Haan (GVB) (03-12)
Aan : C.Molenaar - CC: A.Voorwinden; B.Kuenen

Bnr 163 - IJveer 56

Algemeen

Op 02-12-2010 is in overleg tussen bouwdirectie en werfdirectie overeengekomen dat de oplevering wordt uitgesteld tot 14 januari 2011 en dat daaraan voorafgaand op 07 januari een proefvaart zal worden gehouden. Deze proefvaart zal (in tegenstelling tot de tot dusver gehouden "provisorische proefvaarten") in overeenstemming zijn met de omschrijving in het bouwbestek. Details zullen in nader overleg nog nader worden afgebakend

De "IVW-proefvaart" zal bijgevolg uitsluitend zijn afgestemd op de wensen van de IVW-expert.

Aansluitend zal door IVW nog een vervolgininspectie (oa elektrische installatie) en een eindinspectie worden gehouden.

Verslag IVW-proefvaart dd.03-12-2010:

Conditie schip:

Redelijk vaarklaar;
Beide kleppen geplaatst.
Afwezig zijn: dekbedekkingen, beide schuifdeuren,
vloerplaten beide MK's
Tv(SB) 2.15
Ta(BB) 2.17
Brandstof: BB 4,5cubm
 SB 4,75
drinkwater: 1,75
vuilwater: ledig
ca(!)15 personen aan boord
schipper: Marco Mooy
IVW: R.Klaver
 G.Kos (V.Duyvendijk)

Vaargebied:

Maas, stroomopwaarts Grave - baggerlocatie (ankerponten)
beneden brug Heumen
wateroppervlak glad/rimpelend, -
beperkte overige scheepvaart,
waterdiepte ca. 4-5m,

niet/weinig stroom

Weer:

wind: stil-veranderlijk

temp. -4°C

zon/sluierbewolkt

13.20 vertrek, opvarend

Voorschip voor; voorste lessenaar in gebruik;

Generatorset achterschip in bedrijf

Oplopende rpm Cat's: 800-1000-1200

13.25 zig-zag op achterste roerprop.: OK

13.30 achteruit 1250/1300rpm tot stop (oploper komt voorbij)

Stopproef (achteruitvarend bij 1300rpm): ca. 1 lengte
(=OK vlgs IVW)

13.35 hulpset stop: boordbedrijf autom. Op 24V (=OK)

Hulpset wederom in bedrijf.

13.40 aanvang geluidmetingen (door IVW)

hoofdmotoren 1710rpm

hulpset achterschip in bedrijf

alle aanwezige deuren gesloten

dekluiken gesloten

- stuurhuis (ooghoogte, midden)

61 dBA

- MKV & MKA

103

Pon regelt hoofdmotor AS in:

vanaf stationair per 200 oplopend rpm

Rondgaan (beneden baggerlocatie Heumen):

13.50 vervolg geluidmetingen (afvarend)

- service balie (deuren MK's en TR gesloten) 67

- service balie (deuren MK's en TR geopend) 71

- dek rondom; 1m hoogte (max gemeten) 85

- uitlaten; 1m, (geen meting: golfgeluid verstoort)

14.00 1850 rpm; snelheid vlgs GPS Marco's mob.: 20,3-20,1 km/h

14.05 nabij werf:

"Carroussel"; over BB resp.SB. Geen metingen.

14.10 Overdwars afvarend, 2x 1850 rpm; kop Z: geen metingen

14.15 Opvarend, achterschip vóór;

achterste lessenaar in gebruik

Pon regelt hoofdmotor VS in:

vanaf stationair per 200 oplopend rpm

1850 rpm; snelheid vlgs GPS Marco's mob.: 18,4 km/h

14.30 aanvang retour: nabij baggerlocatie Heumen;
afvarend;
voorschip voor;
voorste lessenaar in gebruik

Beide motoren 1850rpm

Uitlaattemp. (vlgs meting Pon):

VS: ca.280°

AS: ca.290°

14.50 nabij werf: Ankerproef

VS: komt goed binnen; draadspoelen OK

AS: niet beproefd: was reeds 's ochtends door IVW in
hellinggat afgenomen.

15.00 retour werf; afgemeerd hellinggat loods; kop W.

Overig:

IVW had 's ochtends alarmen afgenomen van:

- motoren
- "stuurmachine"
- werking lens-/brandblussysteem

Opmerking IVW hierbij:

Aangezien de koppel-lensleiding tussen beide motorkamers minder dan 60cm boven het vlak ligt zou in deze leiding een extra terugslagklep moeten worden aangebracht (ter voorkoming van vollopen van één van de motorkamers bij vlakschade in de technische ruimte. Deze aanpassing moet dan tevens in IJveer55 worden doorgevoerd.

IVW zal een rapportje van deze beproevingen nasturen (aan Marco Mooy).

Conclusie:

De resultaten van deze proefvaart zijn voorspelbaar overeenkomstig die mbt IJveer 55.

Overigens is er (wellicht mede om die reden) vrij globaal gemeten.

IVW accepteert de huidige "stand".

Opmerkingen nav inspecties 02&03-12-2010:

Hoofddek

- uithouder BBA tpv slijpplek klepwang: afwerken en conserveren

Stuurhuis

- weerstation nog plaatsen

Stuurhuisdak

- alle kabels mast fixeren/afstoppen
- alle wartels aanzetten
- vertic.wartels afkitten
- mast rammelvrij in -koker

Technische ruimte

- werkschakelaars voorzien op Homa-unit en vuilwaterpomp
- zonodig) kitwerk dekbalken onderdeks (geen kieren!)
- uitlopen van beide motorfundaties: antislip coating
- noodacculader in hoofdbord: is veel kleiner dan op IJv55 (is thans 20A; op IJv55: 40A)
- verlichting hoofdbord nog aanbrengen
- denk aan kappen op noodstoppen hulpdiesels

Kombuis

- schakelaars in overeenstemming met IJv55 brengen: (6x ipv 4x)
- verlichting aanrecht nog aanbrengen

MK VS

- Bilge soppen en laten afnemen vóór aanvang conserveren
- Gecombineerd ventielenblok hydr.set: afmonteren
- Vertic.leiding op hydr.set: vrij van beugel
- Ontluchttingsleidinkjes van koelwaterexpansietankjes: koppelingen wijzigen: geen hardstaal snijring op rk leiding
- is el.bekabeling op hoofdmotor tpv peilstok oliebestendig? (kabels moeten bestendig zijn tegen veelvuldig opdruppende -hete- olie van peilstok)

MK AS

- SB zijde (tussen hydr.units): plafondplaat extra poppen
- BB drainpijp dekluk: isolatieplaat aanhelen
- Aftap compressor verlengen tot in bilge
- Afstellen compressor op werkdruk 8 bar
- Luchtslang doorvoer MK-schot: aanzetten (lekt)
- El.voeding compressor niet aan luchtslang bindselen
- Ontluchttingsleidinkjes van koelwaterexpansietankjes: koppelingen wijzigen: geen hardstaal snijring op rk leiding

- Kabeltjes druppellader hulpset: beschermen
- Bilge soppen en laten afnemen vóór aanvang conserveren
- Gecombineerd ventielenblok hydr.set: afmonteren
- is el.bekabeling op hoofdmotor tpv peilstok
oliebestendig? (kabels moeten bestendig zijn tegen
veelvuldig opdruppende -hete- olie van peilstok)

06-12-2010 SjV

INSPECTIERAPPORT

Proj.535

Onderwerp: nieuwbouw "IJveer 55" (bnr.162) & "IJveer 56" (bnr.163)

Nummer : 73, 74, 75 (GVB-proefvaart)

Datum : 05-01, 06-01 en 07-01-2011.

Plaats : Grave

Aanwezig : Marco Mooy (Grave)

Sj.Veenstra (Allship/GVB)

A.Voorwinden (GVB)

R.de Haan (GVB) (73&75)

C.Bark (Okay/GVB) (73&75)

Aan : C.Molenaar - CC: A.Voorwinden

Bnr 163 - IJveer 56

Algemeen

Mbt inspectie 73 en 75:

Overeenkomstig de rapportage nav inspectie 72 vordert het werk nog steeds gestaag. Diverse afwerk items zijn gereed en zijn inmiddels van de afwerklijsten geschrapt.

Wel zijn weer diverse nieuwe items toegevoegd.

Tevens is de elektrische installatie door Bark/De Haan gecheckt. Opmerkingen van die zijde zijn eveneens in de nieuwste aan de werf overhandigde afwerklijsten opgenomen.

Verslag van de proefvaart ("GVB-proefvaart") dd.07-01-2011

Opmerkingen:

Om praktische redenen zijn enige in het bestek genoemde proefvaart-activiteiten in versimpelde vorm uitgevoerd. Zo zal de geringere waterdiepte (bestek: 10m) geaccepteerd worden; mits de geconstateerde snelheid nagenoeg overeen blijkt te komen met de bestekseis.

Om dezelfde reden zal in dat geval worden afgezien van het meermalen varen van hetzelfde traject: het aantal snelheidsvaarten is gereduceerd tot 1x stroomafwaarts en 1x stroomopwaarts, terwijl de snelheid over de bodem is afgelezen op de scheeps-GPS.

De snelheidseis 19km/h geldt volgens het bestek bij "gelijklastig vaartuig zonder passagiers; met personeel en max.6t brandstof, max 1t drinkwater en ledige vuilwatertank".

Bij deze conditie bedraagt het displacement 160t (=ledig schip 150t plus belading ca.10t).

Volgens de carene is de gemiddelde diepgang van de romp hierbij 1.44m. Op de diepgangsmarken is dat 2.19m (=incl 0,75m van de roerpropellers).

De (vanaf de wal moeilijk af te lezen) diepgangen van het vaartuig in de huidige (ledige afbouw-conditie) zijn:

Tv(SB) 2.19m en Ta(BB) 2.18m.

Deze "ledige" conditie komt nagenoeg overeen met de betreffende 19km/h-besteksconditie.

De snelheidseis 18km/h geldt volgens het bestek bij "gelijklastig vaartuig beladen tot 100% laadvermogen met 80% van het voortstuwingsvermogen".
 Bij deze conditie bedraagt het deplacement 219t (=ledig schip 150t plus belading 41t -zie bestek).
 Volgens de carene is bij een deplacement van 218t de gemiddelde diepgang van de romp 1.60m. Op de diepgangs merken is dat 2.35m (=incl. 0,75m van de roerpropellers).

Deze diepgangen worden bereikt door de ballasttanks gelijkmatig te vullen tot de gewenste diepgang (=verflijn op T-2,35m); dwz het ballasten wordt gestopt bij de waargenomen diepgang op deze verflijn (dwz Tv(SB) 2,34m en Ta(BB) 2,36m

Conditie schip bij aanvang 19km/h snelheidsproef:

Redelijk compleet uitgerust en vaarklaar;
 Tv (SB) 2,19m (afgelezen op diepg.merken)
 Ta (BB) 2,18m (afgelezen op diepg.merken)
 Brandstof: BB 3,65cubm (vlgs peilglas)
 SB 3,72
 drinkwater: 1,12 (vlgs peilglas)
 vuilwater: ledig (vlgs peilglas)
 waterballast: BB 7% (vlgs tankmeetsysteem)
 SB 6%
 Hulpset AS in bedrijf.
 Ca.10 personen aan boord
 schipper: Marco Mooy
 namens GVB: Sj.Veenstra
 A.Voorwinden
 C.Bark
 R.de Haan

Vaargebied:

Maas, tot ca 3km stroomopwaarts van Grave
 wateroppervlak glad/rimpelend,
 beperkte overige scheepvaart,
 waterdiepte ca. 4-5m,
 lichte stroom

Weer:

wind: 0 2Bf
 temp. 3°C
 zwaar bewolkt/af en toe regen

09.30 Vertrek werf; opvarend, voorschip vóór.

Beide motoren vol vermogen: VS 1838rpm; AS 1860rpm.

09.40 aanvang 19km/h-snelheidsproef bij km-raai 173

GPS-waarneming voorste lessenaar over 1,5km:

V= 8,8kn = 16,3km/h

09.45 rondgaan; afvarend, voorschip vóór.

GPS-waarneming voorste lessenaar over 1,5km:

V= 12,0 kn = 22,2km/h meting omgezet op km/h: max.22,3km/h

Gemiddelde snelheid = **19,3km/h.**

09.55 aanvang ballasten

10.00 retour werf (afmeren over SB); vervolg ballasten tot
Tgem=2,35m (ballasttanks ca.60%)

10.40 Vertrek werf; opvarend, voorschip vóór.
Beide motoren vlgs Cat-panelen 80% vermogen:
Op voorste lessenaar: VS 1720rpm; AS 1780rpm *)
Uitlaatgassentemp: VS 295°; AS 290°.

10.45 aanvang 18km/h-snelheidsproef bij km-raai 173
GPS-waarneming voorste lessenaar over 1,5km:
V= 14,8km/h

10.50 rondgaan; afvarend, voorschip vóór.
GPS-waarneming voorste lessenaar over 1,5km:
V= 20,8km/h

Gemiddelde snelheid = **17,8km/h**.
Deze waarde (eis 18km/h) kan, gelet op de voorgaand
gemaakte opmerkingen, als acceptabel worden aangemerkt.

10.55 overschakelen op achterste bedieningslessenaar;
opvarend, achterschip vóór.
Beide motoren vlgs Cat-panelen 80% vermogen:
Op achterste lessenaar: VS 1765rpm; AS 1765rpm *)
GPS-waarneming achterste lessenaar over 1,5km:
V= 14,8km/h

*)Noot: werf zal uitzoeken hoe dit zit: bij
dezelfde vermogens zal er tijdens de vaart
te allen tijde verschil moeten zijn in rpm
tussen voorste en achterste propeller.
Afwijkende toeren-weergave doet tevens
twijfel ontstaan aan de juistheid van de
vermogensregistratie op de Cat-panelen
(naar analogie met IJveer55 ingeregeld door
Pon; op IJveer55 gecheckt door JVS).

11.05 rondgaan; afvarend, achterschip vóór.
GPS-waarneming achterste lessenaar over 1,5km:
V= 20,6km/h

Gemiddelde snelheid = **17,7km/h**.
Deze waarde (eis 18km/h) kan, gelet op de voorgaand
gemaakte opmerkingen, als acceptabel worden aangemerkt.

NB: tijdens deze proef blijkt duidelijk het negatieve
effect van het verminderde vrijboord bij deze
snelheid: veel water aan dek via de onderkant klep en
cilinderkasten!

10.10 rondgaan; opvarend, achterschip vóór

Snelheid meten bij één schroef in bedrijf:
= verschil in snelheid tussen alleen schroef VS of
alleen schroef AS in bedrijf

- a. alleen AS in bedrijf: "trekkend", vol vermogen
1850rpm =90% vermogen *).
VS: stationair, schroef uitgekoppeld.

GPS-waarneming achterste lessenaar:
V= 12,6km/h

- b. alleen VS in bedrijf: "duwend", vol vermogen
1850rpm =92% vermogen *).
AS: stationair, schroef uitgekoppeld.

GPS-waarneming achterste lessenaar:
V= 13,5km/h

10.20 overschakelen op voorste bedieningslessenaar; afvarend, voorschip vóór.

- c. alleen VS in bedrijf: "trekkend", vol vermogen
1840rpm =92% vermogen *).
AS: stationair, schroef uitgekoppeld.

GPS-waarneming voorste lessenaar:
V= 18,7km/h

- d. alleen AS in bedrijf: "duwend", vol vermogen
1850rpm =90% vermogen *).
VS: stationair, schroef uitgekoppeld.

GPS-waarneming voorste lessenaar:
V= 19,5km/h

Gemiddelde snelheid bij 1 in bedrijf bij vol
vermogen:

trekkend: **15,6km/h**
duwend: **16,5km/h**

11.25 nabij werf: rondgaan; opvarend, voorschip vóór

Noodstop tov boei li-oever.
Beide motoren vol vermogen.

Opvarend:
Stopweg: ca halve scheeps lengte;
Stoptijd: 11,3sec.

Na rondgaan:
Afvarend:
Stopweg: ca anderhalve scheepslengte;
Stoptijd: 18sec.

Schip loopt tijdens stoppen enigszins uit de rechte koers
(= effect roerpropeller-omkeren)

11.35 tussen werf en boei li-oever: manoeuvreerproef

Stilliggend stationair, koppeling uit
Roerpropeller VS: 360° in 16sec.
Roerpropeller AS: 360° in 17sec.

Vaartlopend, VS 1860rpm, AS stationair
Roerpropeller VS: 360° in 15sec.

Vaartlopend, AS 1860rpm, VS stationair
Roerpropeller AS: 360° in 17sec.

11.50 nabij werf: ankeren bij vaartlopend vaartuig Achteruit varend, waterdiepte ca 5-6m voorste anker bediend vanaf achterste lessenaar

Snelheid over de bodem ca. 6km/h
Ca. 20m draad uitgevierd
Stop over ca. 3 scheepslengtes.

Schip loopt uit de koers (ankerpositie in de zijde).

NB: proef is indicatief: effect sterk afhankelijk van
bodemgesteldheid.

12.00 retour werf.

Conclusie proefvaart: geslaagd
(zie ook opmerkingen aanhef en *noot).

Na proefvaart worden de walbeproevingen en afnames systemen en
apparatuur vervolgd.

Tevens worden de beide ballasttanks maximaal geballast
(diepgang ruim over de verflijn) ter beproeving van de
dichtheid van de tankdeksels.
Tijdens de overvaart naar Amsterdam zal de ongestoorde werking

van alle motoren en systemen tijdens deze conditie worden geverifieerd.

(NB: dit is weliswaar geen reële bedrijfsconditie; maar in technische zin zondermeer een mogelijkheid).

Aan de hand van de bevindingen is afwerklijst 15 samengesteld en aan werf overhandigd.

11-01-2011 SjV

Toelichting bij verslag GVB-proefvaart

De beide stuurhuis-lessenaars blijken qua opstelling van het voortstuwings-touchscreen niet volledig identiek:

Overeenkomstig de praktijk binnen GVB-Veren zijn in beide lessenaars de voortstuwings-componenten als onderstaand gesitueerd:

- de **bediening** van de tijdens de vaart **achterste-roerpropeller**:
rechter-zijde van de schipper
(dwz "mens-gebonden"; en dus onafhankelijk van de vaarrichting van het vaartuig);
- het **touchscreen** van **achterschip-roerpropeller** (= "kant2"):
aan **stuurboord-zijde** van het vaartuig
(dwz "scheeps-gebonden": de schipper heeft het betreffende screen dus beurtelings ter rechter dan wel ter linker zijde).

De in de betreffende proefvaart-verslagen geconstateerde onverklaarbare afwijking in belastingspatroon van beide propellers is klaarblijkelijk het gevolg van deze discrepantie binnen de voor het overige uniforme lessenaar-indeling.

Verslag van de duurre proefvaart van Grave naar Amsterdam van de Yveer 56 op 24-01-2011

Vertrek werf om 6.25uur

Lessenaar VS = voor, diepgang ledig schip 2.19m brandstof bunkers +/- 3000 L per bunker
drinkwater 2000L vuilwater tank leeg

6.40 uur

MK VS Cat motor 1839 rpm uitlaat temp. 290 C

HT in 74 uit 90 C

LT in 12 uit 16 C smeerolie druk 3.6 bar brandstof druk 5.5 bar

Belasting 85 %

MK AS Cat motor 1860 rpm uitlaat temp 290 C

HT in 68 uit 88 C

LT in 16 uit 18 C smeerolie druk 3.5 bar brandstof druk 6 bar

Belasting 82%

8.00 uur

Op de Waal stroming +/- 6 km/h

VS voor 1844 rpm 84% 51 L/h uitlaat 305 C stroom mee 25 km/h

AS 1859 rpm 82% 55 L/h uitlaat 305 C

AS voor 1825 rpm 81% 51 L/h stroom mee 25

VS 1859 rpm 87% 54 L/h

8.35

AS voor 1859 rpm 84% 55 L/h 25.2 km/h

VS 1850 rpm 86% 54 L/h

Bij rpm meting is er zowel bij de Cat. motor VS en AS een differentiaal gemeten van 10 rpm
Dit is ook te merken in de belasting die met +/- 7% schommelt

Amsterdam- Rijn kanaal:

VS voor 1837 rpm 82-90 % 50 L/h 19.6 km/h

AS 1860 rpm 80-87% 50 L/h

AS voor 1860 rpm 84-89 % 53 L/h 19.7 km/h

VS 1860 rpm 85-89 % 55 L/h

Langs zij van een baggerschuit met HRP VS en AS dwarsscheeps vollast in +/- 3.5 mtr water.

VS 1816 rpm 96% 62 L/h uitlaat 290 C(analoog gemeten)

AS 1817 rpm 96% 62 L/h uitlaat 290 C(analoog gemeten)

Terug win warmte van de diesels, naar de CV ketel is 86 C brander was koud.

Hier onder div. punten die tijdens de proefvaart opgemerkt zijn :

- 1) SB verlichting pass. ruimte blijven 3 + 2 buiten AS branden ,touch screen staat uit
- 2) Knoppen van monitoren in infobalie dimbaar maken.
- 3) Cat. AS koelwater meter (analoog) op de motor geeft niets aan.
- 4) Marifoon VS zendt niet
- 5) Oliedruk alarm bij stationair rpm van beide Cat. motoren na 6 uur varen, gemeten 2bar

- 6) Lage brandstofdruk alarm op beide Cat. motoren, gemeten 5 bar
- 7) 4 aluminium kappen bij klep hef cilinders beschadigd tijdens passen in de fuik en neer laten van de klep
- 8) Pass,dek spui goten SBV bolith aanbrengen (Breejen)
- 9) Klep bediening kas, roest vorming aan binnenkant van trossenkast.
- 10) Mk ventilatie rooster op zij van het schip, lekt regenwater naar binnenkant SBA.
- 11) BBV gebogen raam lek regenwater onder rubber door, hoofddek zijde.

Mvg Arie