

Beekmann

HISWA | N.V.E.P. | EMCI Qualified Yacht Surveyor®
Registered-Valuer VRT

Weesperstraat 67
1398 XV Muiden
Mobiel: 06 - 51418590
Internet: www.beekmann.nl
E-mail: guido@beekmann.nl
BTW: NL0325.13.896.B01
BIC: ABNANL2A
IBAN: NL30ABNA0591071363

19111

EXPERTISE RAPPORT

Ondergetekende, Beekmann Expertise te Muiden, verklaart hiermee oktober 2019 van mevrouw Stirnemann, opdracht te hebben ontvangen voor een inspectie van het motorschip,

EUROSHIP DEKSALON 2000



ALGEMENE GEGEVENS

Rapport van	expertise	
Opdrachtsomschrijving	Opleveringsinspectie	
Opdrachtgever	Mevrouw C. Stirnemann	
Email	c.stirnemann@adnobis.ch	
Inspectie	Datum	12 en 21 november 2019
	Plaats	Heerewaarden, Euroships
Uitvoerend expert	G. Beekmann	
Aanwezigen	De heer en mevrouw Stirnemann, de heer Zaltbommel, De heer Patrick (Euroship) de heren K. Cornelissen en G. Cornelissen, tijdens de proefvaart.	
Vaartuig	Naam	Caro
	Soort	Motorjacht, type Luxe motor, geschikt voor binnen wateren
	Merk / Type	Euroship Deksalon 2000
	Afmetingen.	19,95 X 4,95 X 1,15 m.
	Bouwwerf	Kees Cornelisse Shipyard Int. BV
	WIN code	NL-EUHESO26K913
	Brandmerk	38032 B 2018
	Bouwjaar	2018-2019
	Romp vorm	Platbodem
	Materiaal	Staal
Motoren	Merk	Bell Marine Elektro motoren (2 x)
	Type	Drivemaster Modular N80-2
	Uitvoering	schroefas
	Accu's	Totale capaciteit 1550 Ah
	Bouwjaar motor	2019
	Motorvermogen	50 kW continue bij 1450 rpm. 60 kW bij 1850 rpm
	Vertragingskast	2:1
	Generator	Northen Lights
	Vermogen	26 kW - 1500 rpm - 3 phase
	Model	M944W3-26 kW
	Acculader 1	Flexis 144D200. 144 Volt- 200 Ampere
	Acculader 2	Flexis 144E 25. 144 Volt- 25 Ampere
	Acculader 3	Victron 24 Volt -100 Ampere
Omvormer	Flexis 3,5 kW -230 Volt	

Voorgaande informatie is ons door derden verstrekt en derhalve kunnen wij de juistheid hiervan niet garanderen.

Sinds 16 juni 1998 dienen alle nieuw afgeleverde schepen aan de eisen van de EU Richtlijn Pleziervaartuigen te voldoen. (Zichtbare kenmerken hiervan zijn o.a. het CE-bouwersplaatje, WIN-code, eigenaarshandleiding en EG-type verklaring).

INLEIDING

- De expert verricht zijn werkzaamheden naar beste weten en kunnen.
- Op grond van de expertiseovereenkomst geldt voor de expert een inspanningsverplichting.
- De keuring is een momentopname waarbij de expert niet kan uitsluiten dat er ondanks zijn gedegen onderzoek toch sprake kan zijn van (verborgen) gebreken aan het vaartuig die niet door de expert tijdens het onderzoek zijn of worden ontdekt.
- Voor zover er geen sprake is van opzet of bewuste roekeloosheid bij de uitvoering van de opdracht sluit de expert elke aansprakelijkheid ten aanzien van de door hem niet ontdekte (verborgen) gebreken uit.
- De expert beperkt zich bij zijn onderzoek tot die onderdelen van het schip die binnen de overeengekomen opdracht liggen.
- Indien de expert voor herstel of reparatie een bedrag opneemt dan betreft dat een indicatie en kunnen daar geen rechten aan ontleend worden.
- Het door de expert opgestelde rapport mag uitsluitend door opdrachtgever gebruikt worden en is derhalve door opdrachtgever niet overdraagbaar aan derden.
- Het door de expert opgestelde rapport mag uitsluitend door opdrachtgever worden gebruikt voor de vooraf door hem opgegeven doeleinden.
- De keuring is geen keuring op CE conformiteit.

Dit rapport is het verslag van de door de expert uitgevoerde (deel) keuring. De expertiseovereenkomst is een inspanningsverbintenis.

EXPERTISE OPDRACHT

Ondergetekende is gevraagd een inspectie te verrichten met betrekking tot de oplevering van het nieuw gebouwde schip 'Caro', type Euroship, Deksalon 2000 met elektrische voorstuwing. Tevens is een generator en een generator geïnstalleerd om geheel "self supporting" te kunnen zijn en te kunnen varen.

Tijdens de inspectie waren aanwezig:

- De heer en mevrouw Stirnemann
- De heer Patrick (Euro ships)
- De heren Cornelissen sr en jr. tijdens de proefvaart
- De heer A. van Zaltbommel (Aye Aye Expertise) later op de dag
- Monteur van BellMarine, tijdens de testvaart
- Ondergetekende

De eerste inspectie was gepland op 12 november. Voor de wal heeft ondergetekende de technische installaties geïnspecteerd en de doorvaarthoogte opgemeten. Er is een proefvaart gemaakt voor Bell Marine om metingen aan de motoren te kunnen doen. Dit was nadrukkelijk geen opleveringsproefvaart, omdat de generator niet kon draaien en beperkte registratie van meetresultaten mogelijk was. Ik verwijs naar mijn e-mail bericht van 13 november hierover. Om volledig te zijn treft u hieronder de weergaven van mijn e-mail van 13 november.

Geachte heer en mevrouw Stirnemann,

Naar aanleiding van de eerste inspectie voor oplevering graag het volgende:

Bij aankomst op de werf, dinsdag 12 november 2019, werd ons het volgende medegedeeld door de heer Cornelisse sr:

- *Er wordt niet uitgebreid proef gevaren*
- *De generator wordt niet gedraaid*
- *Een techneut van Bell Marine komt om een proefvaart te maken en metingen te verrichten*
- *Later op de dag werd mij door Cornelisse medegedeeld, dat proefvaart Woensdag 13 november NIET mogelijk was.*

Doordat we geen juiste proefvaart hebben kunnen maken, de generator niet mocht draaien is er dus geen sprake van een oplevering.

GECONSTATEERD:

- *Geen CE- bouwers plaatje en WIN- code plaatje aanwezig*
- *Geen CE- handboek kunnen inzien*
- *De Airconditioning NIET kunnen testen omdat de generator niet kon draaien*
- *Doorvaarthoogte is gemiddeld (bakboord- stuurboord) 349 cm. Volgens specificatie moet het zijn 345 cm. De Zonnepanelen steken 2 cm boven het hoogste punt uit. Doorvaarthoogte is dus 351 cm. Gemeten bij half volle tanks aldus Cornelisse.*
- *Electrische kookplaten werken NIET op de omvormer Alleen op de walstroom en of de generator (nog testen)*
- *Wasmachine en droger konden niet worden getest*
- *Automatische piloot kon niet worden getest*

- *Kabola C.V. installatie werkt op dieselolie en heeft 230 Volt nodig. Deze is NIET aangesloten op de omvormer. Voor de werking van de Kabola CV ketel moet men altijd de generator of walstroom hebben.*
- *Er is een inverter geïnstalleerd met een vermogen van 3,5 kW.*

Overige items:

- *Electra kabels van de boegschroef zijn niet voorzien van extra isolatie (de meeste overige stroom voerende kabels wel)*
- *Stroomvoerende kabels boven op de accu's zijn eveneens niet voorzien van extra isolatie*
- *Er is onvoldoende ventilatie in de M.K. Slechts alleen een afvoer pijp van circa 12 cm. Geen ventilator aanwezig.*
- *Door voornoemde ventilatie pijp lopen draden van de zonnepanelen. (Aparte doorvoer voor maken)*
- *Zwartwatertank heeft geen Carbon ontluichtings filter*
- *Flexibele uitlaatslang van de Kabola zit los op de demper*
- *De demper is niet geïsoleerd*
- *Over de uitlaat van de kachel lopen de ontluichtings plastic slangen van de accu's. Deze moeten beter worden afgeschermd*
- *Electra draden hangen op diverse plaatsen nog los in de goten*
- *De Airmex pomp om vloeistof in de accu's te pompen is niet aangesloten. Ook niet in de voorpiek waar accu's staan*
- *Dekwas pomp werkt niet. Aansluitingen, nippels zitten los en / of lekken*
- *Er is geen dekwas aansluiting op het achterschip*
- *Het handel van het jaagwiel van de ankerwinch loopt bijna klem tegen het potdeksel. De ankerlier kan NIET "normaal" worden bediend*
- *Het hydraulische stuur systeem loopt vast bij maximale uitslag. Er kan niet meer worden gestuurd.*
- *De afwas machine werkt niet (op de walstroom getest)*
- *De schuifdeuren van de salon "kieren". De stuurboord schuifdeur circa 9 mm. Bakboord circa 3 mm*
- *Kras in de vloer van de salon bij de trap naar beneden*
- *Badkamer deur naar gastenhut vastgelopen*
- *Er is geen vloer in de M.K.*
- *Elektrische verstelbare stuurstoel niet aanwezig*
- *De verschillende tank niveau meters niet aanwezig*

Navigatie apparatuur:

- *E-kaart ontbreekt in de plotter*
- *Raymarine multi functionele display heeft verschillende functies, o.a. plotter, 3 camera's , AIS, diepte snelheid, verschillende motorgegevens etc. Alle data moet worden geconfigureerd, zodat de Raymarine werkt conform er is besteld en betaald*
- *Display zonnepanelen ontbreekt*
- *Geen WiFi aanwezig*

Tot zover mijn waarnemingen van deze eerste inspectie dag.

Er heeft een tweede inspectie plaats gevonden op 21 november 2019.

Hierbij waren aanwezig:

- De heer Stirnemann
- De heer Patrick (Euro ships)
- De heren Cornelissen sr en jr. tijdens de proefvaart
- De heer A. van Zaltbommel
- Ondergetekende

Om te beginnen hebben we mijn lijst met gebreken van 13 november geïnspecteerd. Vele punten van deze lijst zijn verholpen. De geconstateerde gebreken zijn het volgende:

- Bouwers plaatje en WIN-code plaatje moet nog op het schip worden gemonteerd. Deze waren aanwezig op het kantoor van Cornelissen
- De generator heeft onvoldoende vermogen om de zware acculader, 200 Ampere laadstroom, te voeden. De generator zakt dan in elkaar wegens overbelasting
- De aansluitkabels van de zonnepanelen lopen vanaf het dak door de ventilatie koker i.p.v. een speciale kabeldoorvoer.
- De pen van het jaagwiel van de ankerwinch is verwijderd. Het anker kan niet op een "normale manier" worden opgehaald. (nagenoeg onmogelijk)
- Het vaartuig heeft geen Certificaat van Onderzoek wat op dit schip vereist is conform de binnenvaart wet. Er mag op dit moment niet met het schip worden gevaren.
- Kabel van de zonnepanelen loopt door de ventilatie koker i.p.v. een aparte dak doorvoer
- Er is slechts 1 ventilatie opening in de machine kamer in plaats van twee. Er is geen geforceerde lucht toevoer. De vraag is wat de temperatuur in de machine kamer mag en kan worden in de warme streken.
- Bakboord schuifdeur van de salon is krom getrokken waardoor er een tocht spleet is ontstaan van 4 mm
- De Kabola CV- ketel werkt o.a. op 220 Volt. Omdat deze niet op een omvormer is aangesloten moet de generator draaien tijdens de vaart of indien er geen walstroom aanwezig is eveneens
- De kookplaat is niet aangesloten, of een gedeelte hiervan, op de omvormer
- De maximale hoogte van het schip is 3,49 cm. Dit is met circa 50 % gevulde dieseltank en lege water - en zwartwater tanks
- De zonnepanelen steken 2 cm boven de voornoemde waarde van het dak uit. Totale hoogte is dus 3,51 cm tijdens de meting
- Er is geen stuurstoel aanwezig
- Display zonnepanelen ontbreekt. Ze zijn wel af te lezen via de energie display van het BellMarine display
- Digi-kaart in de plotter is niet aanwezig.

PROEFVAART

We hebben een proefvaart gemaakt bestaande uit 2 keer dezelfde test route (heen en weer) dus 4 keer op diverse toerentallen van de E-motor gemeten inclusief de snelheid via de GPS. Dit was op een zijtak van de rivier zonder noemenswaardige stroming.

De "runs" waren steeds dezelfde weg, heen en terug.

De maximale snelheid gemeten is 12,8 km/h. Dit is bij vollast met een opgenomen vermogen van 30 kW. Tevens is dan afleesbaar dat dit zonder generator 3,8 uur mogelijk is.

De heer Cornelissen deelde mij mede dat er op verzoek van BellMarine een schroef is gemonteerd met een kleinere spoed, zodat het maximale toerental van circa 1800 rpm zou kunnen worden gehaald. Dit heeft plaats gevonden na, de eerste testvaart van 12 november. De montage van de schroef met minder spoed, dus minder vermogen nodig om gewenste toerental te bereiken, heeft geen resultaat gehad. Het gewenste vermogen van de E-motoren van 50-60 kW wordt niet gehaald.

De reden dat het gewenste vermogen niet wordt gehaald is mij niet bekend.

CONCLUSIE VAN DE PROEFVAART

- Vermogen is 30 kW i.p.v. 50 kW , Maximaal 60 kW vermogen
- Maximale snelheid is 12,8 km/h in plaats van 16 km/h
- Generator van 26 kW is niet groot genoeg om de acculader van 200 A te voeden
Het zou kunnen zijn dat de lader moet worden afgesteld op het beschikbare vermogen van de generator.
- Bij 1250 rpm, circa 10 km/h kan de generator het stroom gebruik van de E- motoren, 157 A, opheffen (nullast). Dit betekent dat er met die snelheid continue gevaren kan worden.

TOELICHTING

- Voorzover mij bekend is dit het eerste model met dit type elektrische voortstuwing. Dit betekent dat het schip ook door CE - als zodanig door een Notified Body, moet zijn gekeurd. Het is mij niet bekend of dat ook zo is, omdat ik het CE- handboek alleen op kantoor bij Cornelissen mocht inzien.

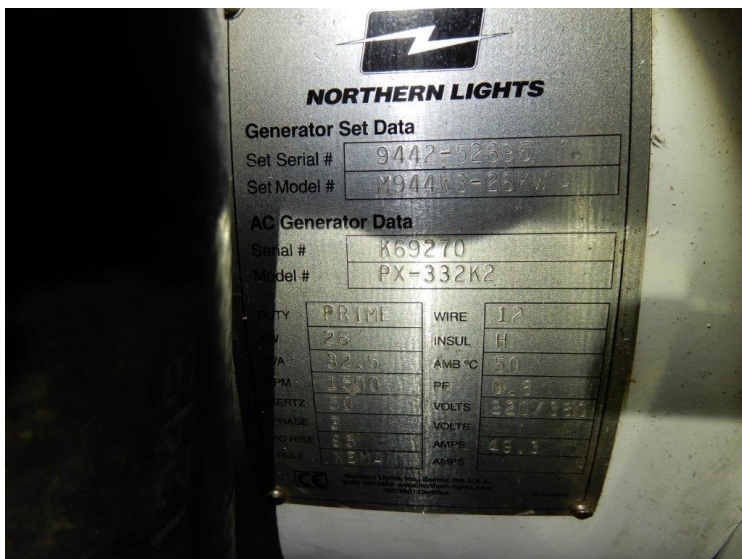
FOTO'S



De 2 elektro motoren aan elkaar gekoppeld.
Achter de motor zit de reductie kast met schroefas



voorzijde



Northern Lights Generator



Laad stroom stopcontacten voor het laden via de walstroom



Jaagwiel van de anker winch met ingekorte pen.
Je hand loopt klem tegen het potdeksel. Door de energie in het jaagwiel kan je je hand beschadigen



Pen bij mijn tweede inspectie gedemonteerd.
Het jaagwiel, ankerwinch, is niet te bedienen



Zonnepanelen op het dak.



De Elektra draden lopen door de lucht koker voor ventilatie van de machine kamer.
Er is (nog) geen adequate oplossing voor de ventilatie koker afdichting.



Hoogste gemeten punt bij lege drinkwater en zwartwater tank is inclusief zonnepanelen 3,51 meter.



Zonnepanelen steken 2 cm boven de pet van de salon uit.



Acculader op 230 Volt



Acculader behorende bij de Bellmarine installatie

Deze expertise is geen vrijwaring en garantie tegen verborgen en andere gebreken die niet tijdens de expertise zijn ontdekt. Ondergetekende is niet aansprakelijk voor niet ontdekte gebreken.

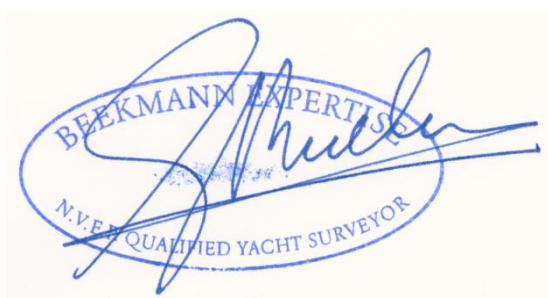
Eventueel genoemde reparatiebedragen zijn ramingen, waaraan geen rechten kunnen worden ontleend. Definitieve bedragen kunnen per reparateur verschillen. Het is altijd verstandig om offertes aan te vragen.

Dit rapport mag alleen gebruikt worden door de opdrachtgever en is derhalve niet overdraagbaar.

Wij wijzen u er nogmaals met klem op dat het onderhavige rapport geen betrekking heeft op de delen van het schip die wij niet hebben beoordeeld.

Aldus gedaan (geschreven) naar beste weten en kunnen met inachtneming van de genoemde beperkingen / uitsluitingen; dit rapport is opgemaakt en getekend om te dienen waar zulks zal behoren.

Muiden, 27 november 2019



Beekmann Expertise
Hiswa | NVEP Qualified Yacht Surveyor®
Register- Taxateur VRT