

# TAURUS S-700

## TECHNISCH DOSSIER

(in overeenstemming met de richtlijn 2013/53/EU)



 **TAURUS** BOATS  
&TENDERS

Taurus boats & tenders  
Keilestraat 5a  
3029BP Rotterdam

# Inhoudsopgave

<b>1.</b>	<b>ALGEMEEN</b> .....	<b>4</b>
1.1.	WAT MOET ER NOG GEBEUREN .....	4
1.1.1.	<i>Lijst met non-conformiteiten</i> .....	4
1.2.	DOEL VAN DE EUROPESE RICHTLIJN PLEZIERVAARTUIGEN .....	5
1.3.	WERKWIJZE .....	5
1.3.1.	<i>Revisielijst technisch dossier</i> .....	6
1.4.	FABRIKANT .....	6
1.5.	SPECIFICATIELIJST GEBRUIKTE MATERIALEN .....	6
1.6.	CERTIFICATEN CE GEMARKEERDE ONDERDELEN .....	6
1.7.	CATEGORIE INDELING .....	7
1.8.	VERKLARING VAN OVEREENSTEMMING .....	7
<b>2.</b>	<b>ALGEMENE EISEN</b> .....	<b>10</b>
2.1.	IDENTIFICATIE ROMP CODE/ WIN-CODE .....	10
2.1.1.	<i>Extra informatie WIN code:</i> .....	11
2.1.2.	<i>Opbouw WIN-code</i> .....	11
2.1.3.	<i>Registratie WIN-codes</i> .....	12
2.2.	PLAATJE VAN DE BOUWER .....	13
2.2.1.	<i>Extra informatie bouwersplaatje</i> .....	13
2.3.	BEVEILIGING TEGEN OVERBOORD VALLEN + A/B KOMEN .....	14
2.4.	ZICHT VANAF DE HOOFDSTUURSTAND .....	15
2.5.	EIGENAARSHANDLEIDING .....	15
<b>3.</b>	<b>VEREISTEN VOOR INTEGRITEIT EN CONSTRUCTIE</b> .....	<b>16</b>
3.1.	STRUCTUUR .....	16
3.2.	/3.3 STABILITEIT, VRIJBOORD EN DRIJVERMOGEN .....	17
3.3.	DRIJVERMOGEN EN RESERVE DRIJVERMOGEN .....	17
3.4.	OPENINGEN IN ROMP/DEK/ BOVENBOUW – LUIKEN ETC. ....	17
3.5.	VOLLOPEN – KUIP/ LENSPPOMPEN .....	18
3.6.	MAXIMALE BELADING .....	19
3.7.	BERGPLAATS REDDINGSVLOT .....	19
3.8.	ONTSNAPPINGSWEG .....	19
3.9.	ANKEREN, AFMEREN EN SLEPEN .....	20
<b>4.</b>	<b>STUUREIGENSCHAPPEN</b> .....	<b>21</b>
<b>5.</b>	<b>MONTAGEVOORSCHRIFTEN</b> .....	<b>22</b>
5.1.	MOTOREN EN MOTORRUIMTEN .....	22
5.1.1.	<i>Binnenboordmotor</i> .....	22
5.1.2.	<i>Ventilatie</i> .....	22
5.1.3.	<i>Niet ingesloten delen</i> .....	23
5.1.4.	<i>Starten van buitenboordvoorstuwingsmotoren</i> .....	23
5.1.5.	<i>Waterscooters zonder bestuurder</i> .....	23
5.1.6.	<i>Dodemanskoord</i> .....	23
5.2.	BRANDSTOFSTEEEM .....	24
5.2.1.	<i>Brandstofsysteem algemeen</i> .....	24
5.2.2.	<i>Brandstofsysteem tanks</i> .....	24
5.3.	ELEKTRISCH SYSTEEM .....	24
5.4.	STUURSYSTEEM .....	26
5.4.1.	<i>Stuursysteem algemeen</i> .....	26
5.4.2.	<i>Stuursysteem Noodvoorzieningen</i> .....	26
5.5.	GASINSTALLATIE .....	27
5.6.	BRANDBEVEILIGING .....	27

5.6.1	Brandbeveiliging algemeen.....	27
5.6.2	Brandbeveiliging brandblusapparatuur.....	28
5.7	NAVIGATIEVERLICHTING : PLAATSING EN TYPE.....	28
5.8	VOORKOMEN VAN LOZING /TOILETSYST. /VUILWATERTANKS .....	28
5.9	B. ESSENTIËLE EISEN VOOR UITLAAT EMISSIE.....	29
5.10	C. ESSENTIËLE EISEN VOOR GELUIDSEMISSIES.....	29
<b>6.</b>	<b>TESTRAPPORTEN ETC.....</b>	<b>30</b>
6.1	TESTRAPPORT AAN BOORD KLIMMEN (VOLGENS ISO 15085).....	31
6.2	VERSLAG VAN DE OFFSET-LOAD TEST.....	32
<b>7.</b>	<b>TEKENINGEN/ SCHEMA'S ETC.....</b>	<b>33</b>
<b>8.</b>	<b>EIGENAARSHANDLEIDING.....</b>	<b>34</b>
<b>9.</b>	<b>BEREKENINGEN/ VOORBEELDEN .....</b>	<b>35</b>
<b>10.</b>	<b>DOCUMENTEN EVENT. KEURINGSINSTANTIE(S) .....</b>	<b>36</b>
10.1	GEGEVENS OVER DE CERTIFICERING .....	36
10.2	CONFORMITEIT VERKLARINGEN ONDERDELEN .....	36
<b>11.</b>	<b>OVERIGE DOCUMENTEN EN SPECIFICATIELIJST .....</b>	<b>37</b>
11.1	DATASHEETS CONSTRUCTIE MATERIALEN .....	38
<b>12.</b>	<b>VERKLARING VAN ONTVANGST VAN DOCUMENTEN.....</b>	<b>39</b>



**ATTENTIE:**

- Technisch dossier conform de Europese Richtlijn Pleziervaartuigen.
- Dit technische dossier moet niet met het schip meegeleverd worden maar blijft bij de fabrikant.

# 1. Algemeen

## 1.1. Wat moet er nog gebeuren

Met de opzet van dit technische dossier heeft u alle papieren in huis om de CE markering aan te brengen. Het is nu aan u om de laatste puntjes op de spreekwoordelijke "i" te zetten. Hieronder dan nog even een samenvatting met water er nog moet gebeuren.

- De lijst met non-conformiteiten moet door u verholpen worden (zie § 1.1.1).
- Bij de verkoop van het schip moet de handleiding aan de klant meegegeven. Het technische dossier blijft bij u op de werf.
- De handleiding bevat een "verklaring van overeenstemming". Deze moet door u ondertekend worden. Hierop moet u ook de juiste WIN code invullen. Zorg er voor dat de gegevens hierop kloppen!
- Indien nog niet gedaan, moet u de WIN code, het bouwersplaatje en de waarschuwing stickers nog op het schip aanbrengen.
- In de handleiding zit ook een ontvangstbevestiging van de documenten. Deze moeten zowel u als de koper van de boot ondertekenen (let op dat u ook hier de juiste WIN code invult). Maak hiervan een kopie voor in dit TD (op te slaan achter § 12).
- Dit TD is een opzet en moet nog aangevuld worden. Zo kunnen er achter § 6 diverse testrapporten zijn opgenomen. Deze tests moeten nog door u uitgevoerd en vastgelegd worden.
- Ook moet u achter § 11.1 de datasheet van de constructie materialen invoegen.
- Dit TD is opgesteld voor het beoordeelde 'prototype'. Eventuele afwijkingen van volgende schepen ten opzichte van dit 'prototype' moet in dit TD vastgelegd worden.
- De tekeningen en bijv. het lasschema kunnen ingevoegd worden achter § 7 van dit TD. Er kan echter ook naar het tekeningendossier van de werf verwezen worden. Dit dossier moet dan wel minimaal 10 jaar bewaard worden en direct beschikbaar zijn (indien hierom verzocht wordt).
- Dit TD moet door jullie minimaal tien jaar bewaard worden en niet meegegeven aan de klant. Alleen de toezichthouder op de Wet Pleziervaartuigen (indien hierom verzocht wordt) heeft het recht om deze TD in te zien. In het TD staat beschreven hoe het schip aan CE voldoet. Lees deze maar eens door, dan zal het duidelijk worden.

### 1.1.1. Lijst met non-conformiteiten

Tijdens onze inspectie(s) op afstand, hebben wij een lijst met non-conformiteiten opgesteld. Dit is een lijst met zaken die tijdens de inspectie(s) nog niet overeen kwamen met de eisen uit de richtlijn, of de geharmoniseerde normen. Het is aan u om deze zaken op te lossen en de bewijzen hiervan op te slaan in dit TD. Een kopie van deze lijst met non-conformiteiten is achter dit tabblad ingevoegd. Bewijzen van de oplossingen (bijv. foto's) kunt u invoegen achter deze lijst.

## 1.2. Doel van de Europese Richtlijn Pleziervaartuigen

In verschillende lidstaten van de Europese Unie golden nationale wettelijke voorschriften met betrekking tot de veiligheidskenmerken van pleziervaartuigen. Maar wat betreft inhoud en werkingssfeer verschilden die voorschriften in de diverse landen. Dergelijke verschillen konden leiden tot handelsbelemmeringen en ongelijke concurrentievoorwaarden op de interne Europese markt. Daarom heeft men deze wettelijke voorschriften voor alle landen van de Europese Unie geharmoniseerd door middel van de Europese Richtlijn Pleziervaartuigen: deze geeft veiligheidskenmerken voor pleziervaartuigen die in alle landen van de Europese Unie gelden. Daarmee worden de belemmeringen voor de vrije handel in deze pleziervaartuigen weggenomen.

## 1.3. Werkwijze

Het Technisch Dossier (TD) is een verzameling documenten waarin de fabrikant van een pleziervaartuig vastlegt hoe het vaartuig gebouwd is en voldoet aan de Wet pleziervaartuigen. Het moet alle informatie bevatten die nodig is om aan te tonen dat het pleziervaartuig aan de essentiële eisen van de richtlijn pleziervaartuigen voldoet.

Dit TD is opgesteld conform bijlage IX uit de Europese Richtlijn 2013/53/EU en bevat (voor zover van toepassing):

- a) een algemene beschrijving van het type;
- b) ontwerp- en fabricagetekeningen, alsmede schema's van onderdelen, subassemblages, leidingen en andere relevante gegevens;
- c) beschrijvingen en toelichtingen die nodig zijn voor het begrijpen van de genoemde tekeningen en schema's en van de werking van het product;
- d) een lijst van de in artikel 14 van de richtlijn bedoelde normen die geheel of gedeeltelijk zijn toegepast en een beschrijving van de oplossingen die zijn gekozen om aan de essentiële eisen van de richtlijn te voldoen ingeval de in artikel 14 van de bedoelde normen niet zijn toegepast;
- e) resultaten van uitgevoerde ontwerpberekeningen en onderzoeken, alsmede andere relevante gegevens;
- f) testrapporten of berekeningen, met name betreffende de stabiliteit overeenkomstig bijlage I, deel A, punt 3.2 uit de richtlijn en het drijfvermogen overeenkomstig bijlage I, deel A, punt 3.3 uit de richtlijn;
- g) testrapporten betreffende uitlaatemissies, waaruit blijkt dat aan bijlage I, deel B, afdeling 2 uit de richtlijn, wordt voldaan;
- h) testrapporten betreffende geluidsemissies, waaruit blijkt dat aan bijlage I, deel C, afdeling 1 uit de richtlijn, wordt voldaan.

In dit TD wordt de werf of de particulier die de CE markering aanbrengt 'fabrikant' genoemd, in analogie met de terminologie van de Wet Pleziervaartuigen.

Het TD moet het mogelijk maken de werking, het ontwerp en de productie van het vaartuig te begrijpen en moet het mogelijk maken het vaartuig op overeenstemming met de Richtlijn Pleziervaartuigen te beoordelen.

Het TD is niet voor de toekomstige eigenaar bedoeld, maar voor de fabrikant zelf. De fabrikant moet dit TD tien jaar bewaren, nadat het pleziervaartuig op de markt is gebracht. Na oplevering heeft de fabrikant het schip niet meer in zijn macht. Voor alle mogelijke veranderingen, toevoegingen of anderszins aan het schip na levering kan de fabrikant geen enkele aansprakelijkheid aanvaarden.

Het is niet verplicht het technisch dossier bij de productieplaats te bewaren. Wel moet het dossier, indien er vragen over gesteld worden, snel beschikbaar gesteld kunnen worden.

Het is de verantwoordelijkheid van de fabrikant om de rapporten en invullijsten in dit TD te completeren/ in te vullen en de documenten waarnaar verwezen wordt op dezelfde wijze beschikbaar

- |   |   |
|---|---|
| Verklaring van overeenstemming/ certificaat ingevoegd?  | <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nee <input checked="" type="checkbox"/> n.v.t. |
| 2. Beveiliging tegen starten in ingeschakelde toestand van buitenboord motoren;<br>Verklaring van overeenstemming/ certificaat ingevoegd? | <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nee <input checked="" type="checkbox"/> n.v.t. |
| 3. Stuurwielen, stuurmechanismen en stuurkabels;<br>Verklaring van overeenstemming/ certificaat ingevoegd?                                | <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nee <input checked="" type="checkbox"/> n.v.t. |
| 4. Brandstoftanks en brandstof slangen;<br>Verklaring van overeenstemming/ certificaat ingevoegd?   | <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nee <input checked="" type="checkbox"/> n.v.t. |
| 5. Geprefabriceerde luiken en patrijspooten.<br>Verklaring van overeenstemming/ certificaat ingevoegd?                                    | <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nee <input checked="" type="checkbox"/> n.v.t. |

Wanneer in het vaartuij niet-gecertificeerde onderdelen zijn toegepast dient de fabrikant deze te voorzien van een beschrijving en eventuele tests waaruit blijkt dat deze onderdelen voldoen aan de CE eisen. In dit geval zijn deze rapporten terug te vinden achter § 6 van dit TD.

### 1.7. Categorie indeling

De ontwerpcategorie is de maximale weersomstandigheid (wind- en zeeconditie) waarvoor het vaartuij is ontworpen. De mogelijke weersomstandigheden zijn ingedeeld in 4 categorieën.

De "Taurus S-700" is ingedeeld in ontwerpcategorie D.

A: Een pleziervaartuij van ontwerpcategorie A wordt geacht te zijn ontworpen voor de vaart waarbij de windkracht meer dan 8 (schaal van Beaufort) en de significante golfhoogte meer dan 4 m kunnen bedragen, maar waarbij zich geen abnormale omstandigheden voordoen, zoals storm, zware storm, orkaan, tornado en extreme zeegang of abnormale golven.

B: Een pleziervaartuij van ontwerpcategorie B wordt geacht te zijn ontworpen voor de vaart bij ten hoogste windkracht 8 en een significante golfhoogte van maximaal 4 m.

C: Een vaartuij van ontwerpcategorie C wordt geacht te zijn ontworpen voor de vaart bij ten hoogste windkracht 6 en een significante golfhoogte van maximaal 2 m.

D: Een vaartuij van ontwerpcategorie D wordt geacht te zijn ontworpen voor de vaart bij ten hoogste windkracht 4 en een significante golfhoogte van maximaal 0,3 m, waarbij incidenteel golven van maximaal 0,5 m kunnen voorkomen.

### 1.8. Verklaring van overeenstemming

De basis van dit technische dossier is de verklaring van overeenstemming. Dit is een document waarin de fabrikant verklaart dat het vaartuij voldoet aan alle eisen van de Wet pleziervaartuigen. Deze verklaring van overeenstemming is te vinden in de eigenaars handleiding, die door de fabrikant aan de klant is meegegeven. Een kopie van deze handleiding is in dit technische dossier opgenomen achter § 8.

In de "verklaring van overeenstemming" staat o.a. vermeld onder welke technische voorschriften het vaartuij is ontworpen en gebouwd. Normaliter worden hier de geldende "ISO normen" voor gebruikt. Het kan echter zijn dat er een andere geaccepteerde norm of verklaring is gebruikt om aan te tonen dat er aan de wet pleziervaartuigen is voldaan. In dat geval is dit duidelijk omschreven en gemotiveerd in dit technische dossier.

**TECHNISCH DOSSIER "TAURUS S-700"  
CONFORM RICHTLIJN 2013/53/EU**

<b>Essentiële Eisen</b> <i>(verwijzing naar de relevante artikelen in bijlages 1-A &amp; 1-C van de richtlijn)</i>	Geharmoniseerde normen Volledig toegepast	Geharmoniseerde normen Gedeeltelijk toegepast - Zie TCD	Ander normatief document Volledig toegepast	Ander normatief document Gedeeltelijk toegepast - Zie TCD	Ander bewijs van conformiteit (zie technisch dossier TCD)	<b>Specificeer de gebruikte normen of andere gebruikte referentie documenten</b>
	Maximaal 1 vakje per regel aankruisen					Alle velden rechts van aangekruiste vakjes moeten ingevuld zijn
<b>Algemene eisen (2)</b>						
Hoofd-gegevens - definities	X					EN ISO 8666:2018
Identificatie nummer – WIN (2.1)	X					EN ISO 10087:2019
Plaatje van de bouwer (2.2)			X			ISO 14945:2004/2005
Beveiliging tegen overboord vallen en voorzieningen om weer aan boord te komen (2.3)	X					EN ISO 15085:2003
Zicht vanaf de hoofdstuursstand (2.4)			X			ISO 11591:2011
Eigenaars handleiding (2.5)			X			ISO 10240:2004
<b>Eisen betreffende integriteit en structuur (3)</b>						
Structuur (3.1)	X					EN ISO 12215:2018
Stabiliteit en vrijboord (3.2)	X					EN ISO 12217-1:2017
Drijfvermogen en reserve drijfvermogen (3.3)	--					EN ISO 12217-3:2017
Openingen in romp, dek en opbouw (3.4)	--					EN ISO 9093-2:2018
Vollopen (3.5) - waterdichte kuip/ bilgepomp systeem	--					EN ISO 15083:2018 / EN ISO 8849:2018
Door de producent aanbevolen maximale belasting (3.6)	X					EN ISO 14946:2001
Bergplaats voor het reddingsvlot (3.7)			X			txt Richtlijn
Vluchtweg (3.8)	--					EN ISO 9094:2017
Ankeren, afmeren en slepen (3.9)	X					EN ISO 15084:2018
<b>Stuureigenschappen (4)</b>	--					EN ISO 11592:2016
<b>Montagevoorschriften (5)</b>						
Binnenboordmotor (5.1.1)	X					EN ISO 16315: 2016
Ventilatie (5.1.2)	--					EN ISO 11105:2017
Niet ingesloten delen (5.1.3)			X			txt Richtlijn
Starten van buitenboordmotor (5.1.4)	--					EN ISO 11547:2018
Waterscooters zonder bestuurder - dodemanscontact (5.1.5)			--			txt Richtlijn
dodemanscontact voor helmstokbestuurde buitenboordmotor (5.1.6)			--			txt Richtlijn
Brandstofsysteem - algemeen (5.2.1)	--					ISO 10088:2017/ ISO 7840:2017/ ISO 8469:2017
Brandstoftanks (5.2.2)	--					ISO 21487:2018
Elektrisch systeem (5.3)	X					EN ISO 10133:2017 EN ISO 13297:2018
Stuursysteem - algemeen (5.4.1)	--					ISO 10592:2017
Stuursysteem - noodvoorzieningen (5.4.2)			--			txt Richtlijn / Directive
Gassysteem (5)	--					ISO 10239:2017
Brandbeveiliging - algemeen (5.6.1) & brandblusapparatuur – (5.6.2)	X					EN ISO 9094:2017
Navigatielichten, dagmerken en geluidssignalen (5.7)				X		BPR
Voorkoming van lozing en voorzieningen voor aan land brengen afval (5.8)	--					EN ISO 8099:2018
Uitlaat emissies van motor - emissiewaarden (max dB) (Bijl1.B)	--	--	--	--	--	zie DOC motorleverancier
Geluids emissies van vaartuij - emissiewaarden (max dB) (Bijl1.C.1)			--			txt Richtlijn
Geluids emissies - handleiding en duurzaamheid (Bijl1.C.2+3)			--			txt Richtlijn

## 2. Algemene eisen

### Hoofd gegevens van het vaartuig

Is het schip in overeenstemming met de essentiële eis uit de richtlijn?  ja  nee  n.v.t.

Van toepassing zijnde normen:

- ISO 8666\* Norm gevolgd?  ja  nee  n.v.t.

\*(zie verklaring van overeenstemming § 1.8 voor de datum van de gebruikte norm)

Opmerkingen betreffende dit specifieke schip:

- ✓ Zie ook de handleiding achter § 8 (daar staan de hoofdafmetingen, gewichten etc. in vermeld)

### Grafische symbolen

Van toepassing zijnde normen:

- ISO 11192\* Norm gevolgd?  ja  nee  n.v.t.

\*(zie verklaring van overeenstemming § 1.8 voor de datum van de gebruikte norm)

Opmerkingen betreffende dit specifieke schip:

- ✓ De grafische symbolen gebruikt in de sloep, zoals op motor instrumenten, schakelaars, waarschuwingen aan boord, waarschuwingen in de handleidingen, aanduidingen op apparatuur etc. voldoen zo goed mogelijk aan deze norm. Niet alle toeleveranciers houden zich echter volledig aan deze symbolen. Het is dan ook mogelijk dat er hier en daar afwijkingen aan boord te vinden zijn.  
Tevens zijn er in diverse andere normen verplichte waarschuwingen en symbolen terug te vinden.

### 2.1. Identificatie romp code/ WIN-code

Op elk vaartuig moet een identificatienummer zijn aangebracht dat de volgende informatie omvat:

1. de landcode van de fabrikant,
2. een unieke code van de fabrikant, toegekend door de nationale autoriteit van de lidstaat,
3. een uniek serienummer,
4. de maand en het jaar van productie,
5. het modeljaar.

Is het schip in overeenstemming met de essentiële eis uit de richtlijn?  ja  nee  n.v.t.

Van toepassing zijnde normen:

- ISO 10087\* Norm gevolgd?  ja  nee  n.v.t.

\*(zie verklaring van overeenstemming § 1.8 voor de datum van de gebruikte norm)

Opmerkingen betreffende dit specifieke type:

- ✓ De WIN code is tweemaal op het schip aangebracht:  
1: ZICHTBARE WIN-CODE  
Deze is aangebracht: aan SB, aan de achterzijde van de sloep, ca. 5 cm onder de dekrand, en ca. 10 cm vanaf de kielbalk met een geschroefd metalen plaatje. De WIN is hierin gelasered.  
2: VERBORGEN WIN-CODE  
Deze is met een watervaste viltstift aangebracht op de volgende plaatst:

..... (in te vullen)



- ✓ In de handleiding § 8 van dit TD vindt u een voorbeeld van het WIN code plaatje op dit schip. Dit specifieke plaatje is aangebracht op het prototype.
- ✓ De fabrikant heeft alle uitgegeven WIN codes vastgelegd in een lijst. Deze vindt u achter § 2.1.3 van dit TD.

### 2.1.1. Extra informatie WIN code:

De WIN code (Watercraft Identification Number) is een uniek registratienummer voor het vaartuig. In oudere versies van deze ISO norm werd dit nummer HIN code of CIN code genoemd. Hieronder wordt een uitleg gegeven met betrekking tot de plaatsing en uitvoering van de WIN code plaatjes.

### SAMENSTELLING WIN-CODE CONFORM ISO-NORM:

De WIN-code is samengesteld uit 14 karakters en een liggend streepje  
Zie hierna voor details en zie handleiding: waarschijnlijk staat daar een foto in van de WIN-code.

### NOTATIE:

De karakters zijn min. 6 mm hoog, zonder spaties of blanco ruimtes, alleen hoofdletters.

### 2.1.2. Opbouw WIN-code

Watercraft Identification Number (WIN) = romp identificatie code. Deze is voor ieder specifiek voor elk vaartuig. De opbouw van de code is hieronder weergegeven:

<b>NL-TBR S7001 E 1 21</b>																	
<b>NL-</b>	<b>TBR</b>	<b>S7001</b>	<b>E</b>	<b>1</b>	<b>21</b>												
					<p><b><u>Modeljaar*</u></b> Laatste twee cijfers modeljaar: 20<u>21</u> wordt 21</p> <p><b><u>Productiejaar</u></b> Laatste cijfer van jaaraanduiding: 20<u>21</u> wordt 1</p> <p><b><u>Productiemaand</u></b></p> <table style="margin-left: auto; margin-right: auto; border: none;"> <tr> <td>A Jan</td> <td>E mei</td> <td>I sep</td> </tr> <tr> <td>B Feb</td> <td>F jun</td> <td>J okt</td> </tr> <tr> <td>C Mrt</td> <td>G jul</td> <td>K nov</td> </tr> <tr> <td>D Apr</td> <td>H aug</td> <td>L dec</td> </tr> </table>	A Jan	E mei	I sep	B Feb	F jun	J okt	C Mrt	G jul	K nov	D Apr	H aug	L dec
A Jan	E mei	I sep															
B Feb	F jun	J okt															
C Mrt	G jul	K nov															
D Apr	H aug	L dec															
					<p><b><u>Bouwnummer of serienummer</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>elke combinatie van letters of cijfers is mogelijk, zolang het maar een unieke code is voor het gebouwde schip.</li> <li>altijd VIJF posities gebruiken, dus bijv. NIET:"123" maar:"00123".</li> <li>niet gebruiken de letters O,I of Q</li> </ul>												
	<b><u>Fabrikantencode</u></b>																

deze code wordt in Nederland uitgegeven door de HISWA. Dit staat geheel los van eventueel lidmaatschap van de HISWA. Toegewezen code: **TBR**

**Land-code** NL voor Nederland

### TOELICHTINGEN:

- \* : Modeljaar: Hier wordt een zelfde soort modeljaar bedoeld als in de auto-wereld gebruikt wordt. Het is dus mogelijk om schepen die aan het einde van het ene jaar gebouwd worden alvast onder het modeljaar van het volgende jaar te nummeren. Dit is dus niet het jaar waarin het type boot voor het eerst werd gebouwd.  
Het eenvoudigst is om dit nummer te zien als het jaar waarin u vermoed dat u het schip gaat opleveren.

#### 2.1.3. Registratie WIN-codes

De WIN codes voor ieder schip moeten worden geregistreerd. U kunt hiervoor de onderstaande lijst gebruiken. Hierin wordt ook aangegeven per welke WIN een ander modeljaar begint. Meestal is dit wanneer aan het einde van het jaar de schepen geproduceerd worden, die in het jaar daaropvolgend afgeleverd gaan worden.

Lijst van uitgegeven WIN-codes:

<u>WIN</u>	<u>klant</u>	<u>Opmerking/ afwijking ten opzicht van het typegekeurde exemplaar</u>
NL-TBR57001E121		Dit is de WIN code van het beoordeelde prototype.
NL-.....		
NL-.....		
NL-.....		
NL-.....		
NL-.....		
NL-.....		
NL-.....		
NL-.....		
NL-.....		
NL-.....		
NL-.....		
NL-.....		
NL-.....		
NL-.....		
NL-.....		

## 2.3. Beveiliging tegen overboord vallen + a/b komen

Bij het ontwerp van vaartuigen wordt ervoor gezorgd dat de risico's van overboord vallen zo veel mogelijk worden beperkt en dat het weer aan boord komen wordt vergemakkelijkt. Voorzieningen om weer aan boord te kunnen komen zijn zonder hulp toegankelijk voor of inzetbaar door iemand in het water.

Is het schip in overeenstemming met de essentiële eis uit de richtlijn?  ja  nee  n.v.t.

Van toepassing zijnde normen:

• ISO 15085\* Norm gevolgd?  ja  nee  n.v.t.

\*(zie verklaring van overeenstemming § 1.8 voor de datum van de gebruikte norm)

Opmerkingen betreffende dit specifieke schip:

- ✓ Zie ook de handleiding achter § 8
- ✓ zie onderstaande tabel, in de cirkel is de gebruikte optie aangegeven.

eisen voor motorboten: TABEL 3		1	2	3	4	5	6
OPTIES		1	2	3	4	5	6
ONTWERPCATEGORIE		A	B Lh > 8,5	B Lh < 8,5	B	C	D
VOORZIENING	No.						
anti slip oppervlak	1	X	X	X	X	X	X
voetlijst	2	X	X	X	X		
handgrepen	3	X	X	X	X	X	X
LAGE reling	4			X			
HOGE reling	5	X	X				
vasthaak punten	6	X			X		
snelle motorboten steunen voor passagier(-s)	8	X	X	X	X	X	X
middel om weer aan boord te komen	9	X	X	X	X	X	X
<b>Noot:</b> er mag gecombineerd worden: BV voorschip optie 2 en achterschip optie 3							
eisen voor zeilboten: TABEL 4		1	2	3	4	5	6
OPTIES		1	2	3	4	5	6
ONTWERPCATEGORIE		A	B + C Lh > 8,5	B + C Lh < 8,5	C-a overdag	C-b	D
VOORZIENING	No.						
anti slip oppervlak	1	X	X	X	X	X	X
voetlijst	2	X	X	X	X		
handgrepen	3	X	X	X	X	X	X
LAGE reling	4			X			
HOGE reling	5	X	X				
vasthaak punten	6	X	X	X	X		
looplijn bevestigingspunten	7	X	X	X			
middel om weer aan boord te komen	9	X	X	X	X	X	X
<b>Noot:</b> er mag gecombineerd worden: BV voorschip optie 2 en achterschip optie 3							

- ✓ Werkdek is in de handleiding gedefinieerd als de kuipvloer. De banken horen hier niet bij (mag je niet op staan).
- ✓ Antislip oppervlak: er is op alle werkdekken antislip lak/ verf aangebracht
- ✓ Rond het werkdek is een verhoogde aluminium rand (achterkant banken etc.) aangebracht, welke tevens voldoet als handgreep.
- ✓ Een schip wordt binnen deze norm snelvarend genoemd wanneer de snelheid in knopen groter is dan  $10 \cdot \sqrt{L_h}$  of 25 knoop (welke het grootste is). Dit komt bij de "Taurus S-700" neer op 25 knoop. De maximum snelheid van de "Taurus S-700" is circa 5 knopen. Het is volgens deze norm dan ook geen snelvarend schip.
- ✓ Middel om weer aan boord te komen: trimplaat en steps gemonteerd aan de BB zijde achter (zie handleiding achter § 8). Dat het uit het water klimmen eenvoudig gaat is aangetoond met een test. Deze is opgenomen achter § van dit TD.

Verder:

- ✓ alle draden en aansluitklemmen genummerd ter identificatie
- ✓ alle aansluitingen minimaal zó afgeschermd zó dat er gereedschap nodig is om bij de geleiders te komen
- ✓ walaansluiting met schroefdop, tenzij deze niet nat kan worden door regen of spatwater
- ✓ alle kabels hebben een rating van 60° C & 300/500 V en minimaal 1 mm<sup>2</sup> draaddiameter
- ✓ geleiders van voldoende doorsnede volgens tabel uit de norm
- ✓ vuistregels: tot 2,5 mm<sup>2</sup>:
  - ✓ buiten MK, temp klasse 60° C, kabel niet gebundeld: max. 8 Amp. per mm<sup>2</sup> draaddia.
  - ✓ buiten MK, temp klasse 60° C, enkele kabels gebundeld: max. 5,5 Amp. per mm<sup>2</sup> draaddia
  - ✓ in MK, voor temp klasse 70° C, kabel niet gebundeld: max. 10 Amp. per mm<sup>2</sup> draaddia
- ✓ zie 1.5: "Specificatielijst gebruikte materialen" en BKH voor details.

#### Betreffende Electriscbe aandrijving

- ✓ zie § 5.1.

## 5.4 Stuursysteem

### 5.4.1 Stuursysteem algemeen

*Het stuursysteem en het voortstuwingsbesturingssysteem moeten zodanig ontworpen, gebouwd en gemonteerd zijn dat hiermee de stuurbelastingen onder voorzienbare bedrijfsomstandigheden kunnen worden overgebracht.*

Is het schip in overeenstemming met de essentiële eis uit de richtlijn?  ja  nee  n.v.t.

Van toepassing zijnde normen:

- |   |               |                             |                              |  |
|---|---------------|-----------------------------|------------------------------|--|
| • ISO 10592* hydraulische besturing   | Norm gevolgd? | <input type="checkbox"/> ja | <input type="checkbox"/> nee | <input checked="" type="checkbox"/> n.v.t. |
| • ISO 28848* afstand besturing  | Norm gevolgd? | <input type="checkbox"/> ja | <input type="checkbox"/> nee | <input checked="" type="checkbox"/> n.v.t. |
| • ISO 29775* afstand besturing voor enkele buitenboord motoren van 15 tot 40 kW | Norm gevolgd? | <input type="checkbox"/> ja | <input type="checkbox"/> nee | <input checked="" type="checkbox"/> n.v.t. |
| • ISO 13929* stangen en overbrenging  | Norm gevolgd? | <input type="checkbox"/> ja | <input type="checkbox"/> nee | <input checked="" type="checkbox"/> n.v.t. |
| • ISO 15652* afstand besturing voor mini jet boten                              | Norm gevolgd? | <input type="checkbox"/> ja | <input type="checkbox"/> nee | <input checked="" type="checkbox"/> n.v.t. |
| • ISO 25147* Electriscbe besturing  | Norm gevolgd? | <input type="checkbox"/> ja | <input type="checkbox"/> nee | <input checked="" type="checkbox"/> n.v.t. |
| • ISO 8847* kabel en poelie systeem   | Norm gevolgd? | <input type="checkbox"/> ja | <input type="checkbox"/> nee | <input checked="" type="checkbox"/> n.v.t. |

\*(zie verklaring van overeenstemming § 1.8 voor de datum van de gebruikte norm)

Opmerkingen betreffende dit specifieke schip:

- ✓ Er wordt gestuurd met een helmstok op een aangehangen roer.
- ✓ Stuur systeem is beproefd en functioneert goed.

### 5.4.2 Stuursysteem Noodvoorzieningen

*Elk pleziervaartuig met zeil en elk met één voortstuwingsmotor uitgerust pleziervaartuig zonder zeil waarvan het roer op afstand wordt bediend, moeten uitgerust zijn met een noodvoorziening waarmee het pleziervaartuig bij beperkte snelheid kan worden bestuurd.*

Is het schip in overeenstemming met de essentiële eis uit de richtlijn?  ja  nee  n.v.t.

Opmerkingen betreffende dit specifieke schip:

## 9. Berekeningen/ voorbeelden

Achter dit tabblad moeten de volgende berekeningen worden toegevoegd:

- Berekening maximale belading volgens bouwersplaatje
- Controle constructie berekening
- Stabiliteit berekening
- Berekening sterktepunten
- Bepaling maximum motorvermogen