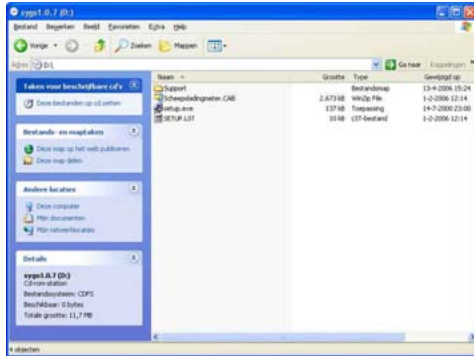


## 1 DE INSTALLATIE VAN HET SCHEEPSLADINGMETER PROGRAMMA.

Voordat men het scheepsloadingmeter programma kan gebruiken dient men deze op de computer te installeren. Hiervoor plaatst u de meegeleverde CD in het daarvoor bestemde station en zal het programma automatisch starten met de installatie. Mocht het programma niet zelf beginnen met installeren dan kan men, door het betreffende station te selecteren, dit ook handmatig doen. Op de CD bevinden zich de onderstaande bestanden. Door op het bestand setup.exe te dubbelklikken zal de installatie starten.



Afbeelding 1.

Onderstaand scherm zal verschijnen waarbij hij u vraagt alle onnodige programma's af te sluiten. Indien dit is gebeurd kan de installatie worden vervolgd door op OK te klikken.



Afbeelding 2.

De installatie zal nu beginnen nadat u in het onderstaande scherm op de knop met de computer heeft geklikt, zie afbeelding 3. Het programma wordt dan geïnstalleerd op de door de computer uitgekozen plaats. Indien gewenst kan er een andere directory worden gekozen.

Wij adviseren u de door de computer gekozen directory te gebruiken.



Afbeelding 3.

Onderstaand scherm verschijnt waarmee aangegeven wordt welke programma groep de computer aan heeft gemaakt in de map Program Files.



Afbeelding 4.

Een voortgang indicator geeft aan hoever de computer is met installeren.



Afbeelding 5.

Tijdens de installatie kan het gebeuren dat de computer u vraagt of er een oudere versie van een bestand moet blijven staan. U kunt gewoon de nieuwere files installeren En kiest "No To ALL".



Afbeelding 6.

Aan het eind komt de computer met de melding zoals onderstaand is weergegeven in afbeelding 7. U kunt hier op de OK knop klikken.



Afbeelding7.

Het programma is nu geïnstalleerd en u kunt het programma via menu start en programma's en scheepsloadingmeter openen.

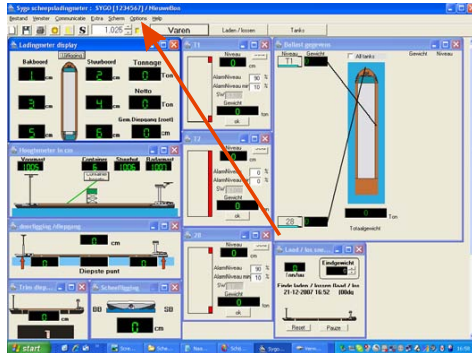
## 2 WACHTWOORD EN LICENTIE CODE INGEVEN.

U BENT NU IN HET BEZIT VAN DE DEMO VERSIE VAN HET PROGRAMMA EN DOOR DE JUISTE LICENTIECODE IN TE VULLEN KUNT U HET PROGRAMMA ACTIVEREN. Indien onderstaand scherm verschijnt drukt u op OK waarna het programma start en u de licentie code kunt gaan ingeven.



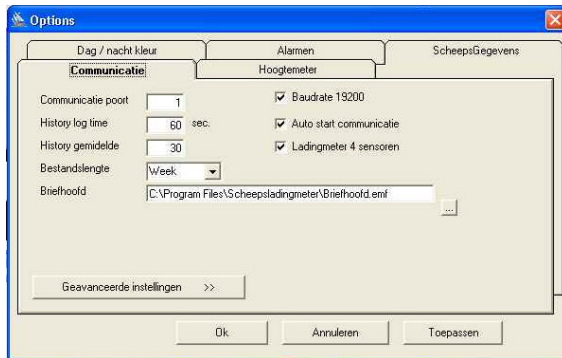
Afbeelding 8.

Zodra u onderstaand venster ziet kiest u bovenaan in de menubalk "options".



Afbeelding9.

Op het options scherm, wat verschijnt, kiest u onderaan het scherm “Geavanceerde instellingen”.



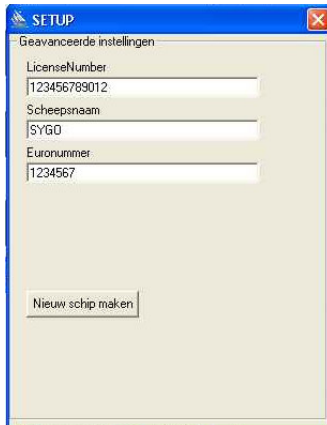
Afbeelding10.

Het login scherm verschijnt, U kunt bij User Name de naam van de schipper in vullen, en u dient een paswoord in te vullen wat verstrekt wordt door SYGO BV TEL 0183561193.



Afbeelding 11.

Nadat u dit password heeft ingevuld verschijnt onderstaand scherm waarop u de scheepsnaam, europa nummer en het door SYGO verstrekte licentienummer kunt invullen.



Afbeelding12.

Nadat in dit SETUP scherm de juiste gegevens zijn ingevuld kan het programma worden afgesloten, door op het kruisje in de rechter boven hoek te drukken, u dient **niet** op de knop NIEUW SCHIP te drukken. **Tevens dient u de computer opnieuw op te starten**, alle gegevens worden nu automatisch opgeslagen.

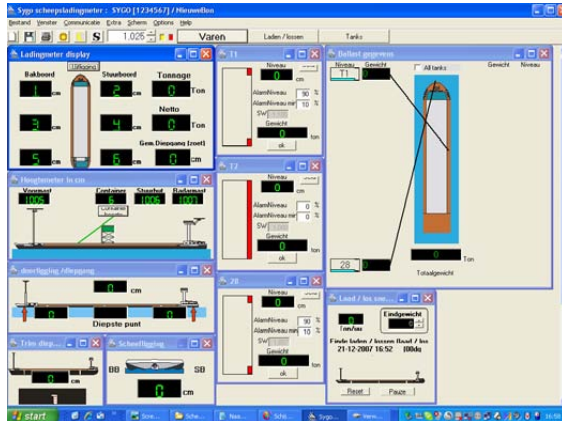
### 3 MET HET PROGRAMMA WERKEN.

Nadat de computer opnieuw is ingeschakeld kunt u het programma weer starten via de knop Start en programma's. Hier vindt u het programma "scheepsladingmeter". De melding "dit is een demo versie, zal achterwege blijven. En onderstaand scherm zal getoond worden.



Afbeelding 13.

Door op de OK knop te drukken zal het programma starten.



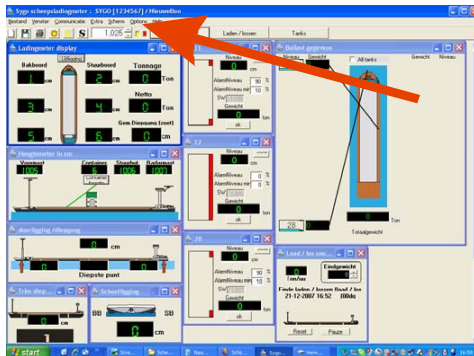
Afbeelding14.

Het kan zijn dat u geen schermen in beeld krijgt.

Om de basis indeling van de vensters zichtbaar te maken kiest u in de menubalk de knop "scherm" en kiest u basis "indeling vensters", de diverse schermen zullen dan zichtbaar worden. Het bovenstaande plaatje is slechts een voorbeeld en kan door versie nummers afwijken van uw beeld.

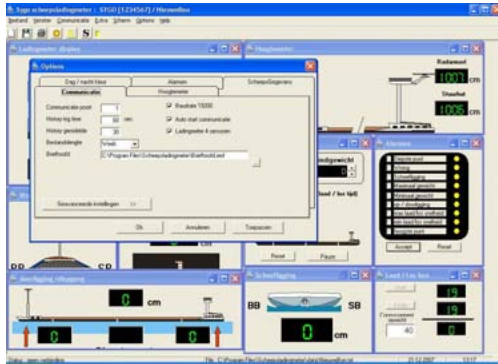
Belangrijk is nu dat u de scheepsladingmeter via de juiste communicatiepoort instellingen met het softwareprogramma verbindt. Hiertoe dient u te weten welk compoort nummer u op uw computer heeft gebruikt voor de scheepsladingmeter. Standaard staat deze ingesteld op compoort 1.

Om de compoort te wijzigen dient u het option scherm te openen door op de "option" knop te drukken. (Zie afb. 15)



Afbeelding 15.

Onderstaand scherm verschijnt (afb. 16) waar het tabblad communicatie kan worden geselecteerd. Op het tabblad “communicatie” zijn de poortinstellingen te wijzigen.



Afbeelding 16.

#### **LET OP!!! BIJ IEDERE WIJZIGING DIENT HET PROGRAMMA OPNIEUW OPGESTART TE WORDEN.**

Dus indien de communicatie niet werkt en er is een andere poort instelling gekozen dient dus het programma afgesloten te worden en overnieuw opgestart.

#### **4 COMMUNICATIE.**

Op het tabblad communicatie zijn de volgende instellingen te vinden: Communicatie poort, Historie log time, Historie gemiddelde, Bestandslengte, Briefhoofd, Baudrate 19200, auto start communicatie, en ladingmeter 4 sensoren, welke we in deze volgorde zullen bespreken.

De communicatie poort heeft betrekking op het nummer van de compoort die op de computer gebruikt is. Deze kan gewijzigd worden door in het vakje te klikken en het gewenste getal van de juiste compoort in te vullen.

#### **5 HISTORY LOG TIME.**

De “historie log time” is de periode tijd dat de computer alle gegevens opslaat welke later kunnen worden teruggezien. Bij 60 sec. zal de computer dus iedere 60 sec. alle sensor gegevens in een bestand opslaan. Deze gegevens bevinden zich normaal gesproken in het volgende bestand: C:\Program Files\Scheepsladingmeter\Historie

#### **6 HISTORY GEMIDDELDE.**

Deze instelling zorgt voor de berekening van een gemiddelde van een aantal metingen. De scheepsladingmeter verstuurt iedere 2 sec alle gegevens, en als op dat moment toevallig het schip even slingert zou er een onjuiste weergave van de werkelijkheid kunnen plaatsvinden. Vandaar dat er een gemiddelde van een paar metingen genomen kan worden om een wat juister beeld te krijgen van de ligging van het schip.

## 7 BESTANDSLENGTE.

De bestandslengte heeft betrekking op de opgeslagen periode van de historie bestanden. Dus of deze per dag, week, maand of jaar moeten worden opgeslagen. Om het opzoeken van een gebeurtenis te vereenvoudigen kan opslaan per week de voorkeur hebben.

## 8 BRIEFHOOFD.

Het briefhoofd heeft betrekking op het bij de printuitdraai gebruikte briefhoofd. Indien met op zijn computer een eigen briefhoofd heeft gemaakt kan men in dit vak verwijzen naar de plaats waar dit briefhoofd is opgeslagen.

## 9 BAUDRATE 19200.

De baudrate is de communicatie snelheid waarmee er met de scheepsladingmeter wordt gecommuniceerd. Bij gebruik van alleen een scheepsladingmeter zal deze veelal op 9600 moeten staan waarbij dus het vakje niet is aangevinkt, en bij gebruik van een scheepsladingmeter in combinatie met een hoogtemeter en/of afstanditlezing dient het vakje Aangevinkt te worden.

## 10 AUTO START COMMUNICATIE.

Het auto start communicatie vakje zal normaal altijd aangevinkt zijn. Hierbij zal het computerprogramma zelf, bij de juiste compoort instellingen, de communicatie op starten. Mocht men bijvoorbeeld met het programma werken zonder dat er communicatie mogelijk is, dan kan men om foutmeldingen te voorkomen deze even uit zetten en het vinkje uit zetten.

## 11 LADINGMETER 4 SENSOREN.

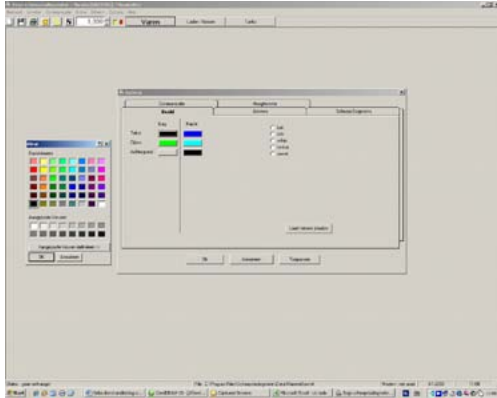
Is een scheepsladingmeter uitgerust met maar 4 sensoren dan zal dit kenbaar gemaakt moeten worden door dit vinkje aan te zetten. Het programma zal dan zelf een geschatte diepgang berekenen voor de midden sensoren.

**LET OP!!! BIJ IEDERE WIJZIGING DIENT HET PROGRAMMA OVERNIEUW OPGESTART TE WORDEN. DIT GEBEURT BIJ NIEUWERE VERSIES AUTOMATISCH.**



## 12 “DAG/NACHT KLEUR” OF “BEELD” VENSTER.

Door nu het tabblad “dag/nacht kleur” te openen, of bij de nieuwere versie het tabblad “beeld”, kunnen de beeldkleuren en de beeldplaatjes worden ingesteld.



Afbeelding 17.

Door op een kleur te klikken verschijnt er een kleuren keuze scherm, zoals in afb. 17 is te zien, waaruit men een gewenste kleur kan kiezen. Er is een kleurkeuze voor de cijfers in de displays, een keuze voor de achtergrond en een keuze voor de tekst.

Na iedere wijziging bevestigt men dit door de knoppen “toepassen” en “OK” in te drukken, wat verder in de handleiding niet zal worden herhaald maar als vanzelfsprekend dient te worden gedaan, en dient men het programma overnieuw op te starten als dit niet automatisch gaat. Indien de plaatjes van de schepen gewijzigd dienen te worden naar plaatjes van bijv. een zeevaartschip of bak, dan kan men dit aangeven door het betreffende typt schip rechts in het venster te selecteren gevolgd door op de knop “laad nieuwe plaatjes” te drukken. Vervolgens drukt men weer op “toepassen” en “Ok” en kan het venster worden gesloten.

Na de kleurinstellingen gaan we naar het tabblad Hoogtemeter. Indien men niet beschikt over een hoogtemeter kan dit gedeelte worden overgeslagen.

## 13 HOOGTEMETER.

Het tabblad Hoogtemeter kent een 14 tal instellingen te beginnen bij het vakje “Hoogtemeter gebruikt”.

Dit vakje dient alleen aangevinkt te worden indien er daadwerkelijk ook een Hoogtemeter op het computerprogramma is aangesloten. Bij installaties met een hoogtemeter na 2006 zal dit meestal het geval zijn. Indien er geen hoogtemeter gebruikt wordt dient het vakje niet aangevinkt te zijn omdat anders het programma niet met de ladingmeter kan communiceren. Tevens dient er een keuze gemaakt te worden of er gebruik gemaakt wordt van de container hoogte meting. Dit wordt dan ook gedaan door dit aan te vinken.

#### **14 MAXIMUM HOOGTE SCHIP ( T.O.V. VLAK)**

De instelling van de max. hoogte schip heeft betrekking op de venster indeling van het hoogtemeter venster in het programma. Deze instelling heeft er alleen maar mee te maken dat het scheepsplaatje netjes verdeelt is over de grootte van het venster. Indien deze ingesteld is op bijv. 1000cm (10m) zal bij een stuurhuishoogte van 20m het stuurhuis buiten het scherm verdwijnen. Indien bijv de waarde op 2000cm staat ingesteld zal bij een stuurhuishoogte van max. 10m een groot deel van het scherm niet gebruikt worden. Bij een max. hoogte t.o.v. het scheepsvlak van 18m, is het raadzaam deze iets hoger in te stellen op bijv. 20m, dus 2000cm.

#### **15 VOORMAST MINIMUM (T.O.V. VLAK)**

De voormast minimum instelling heeft ook weer betrekking op het plaatje van de voormast in het hoogtemeter scherm. Indien deze niet juist is gekozen zal de mast in de minimale stand een eind onder of boven de voorwoning blijven staan. Deze instellingen gelden ook voor de stuurhut minimum en de radarmast minimum instellingen en behoeven verder geen uitleg. Bij de radarmast maximum instelling dient de waarde ingevuld te worden die de mast boven de stuurhut uitsteekt als deze overeind staat.

#### **16 VOORMAST, STUURHUT EN ACHTERMAST HOOGTE NR.**

De diverse hoogtemeetpunten zullen in een bepaalde volgorde zijn aangesloten op de hoogtemeter zelf. De gebruikte ingang op de hoogtemeter zal in het programma moeten worden aangegeven. Anders kan het zijn dat bij het omhoog gaan van de voormast de stuurhut in het scherm omhoog gaat. Deze instelling wordt normaal bij het in bedrijf stellen goed gezet.

#### **17 VAST HOOGTE PUNT.**

Indien er gebruik gemaakt wordt van een vast punt aan boord, bijv. bij een niet beweegbare stuurhut, kan dit hier worden aangegeven. Indien hier het getal 31 wordt ingevuld, wat betrekking heeft op de instellingen rechts in dit scherm, kan de hoogte van de stuurhut worden ingesteld. Er zal een display in het hoogtemeter scherm verschijnen met een rode lijn die naar de stuurhut moet lopen. Deze rode lijn kan ingesteld worden met de vast punt X en vast punt Y instellingen. De X heeft betrekking op de afstand vanaf de linker zijde van het scherm in % van het totaal, en de Y op de afstand vanaf de bovenzijde van het venster in %.

Tevens dient de afstand naar de kop van dit vaste punt te worden ingegeven, om door de computer de juiste diepgang er van af te laten trekken.  
Voor de te gebruiken voormast dient men een keuze te maken welk type aan boord wordt gebruikt. Het type voormast zal ook daadwerkelijk mee bewegen met de echte mast.

The screenshot shows the 'Options' dialog box with the 'Alarmeren' tab selected. The 'Hoogtemeter' section contains the following settings:

Maximum hoogte schip (tov vlak)	1600	cm	<input type="checkbox"/> Hoogtemeter gebruikt
Voormast minimum (tov vlak)	400	cm	<input checked="" type="checkbox"/> Container gebruikt
Voormast maximum (tov vlak)	1100	cm	Vast punt x (%)
Stuurhut minimum (tov vlak)	600	cm	Vast punt y (%)
Radarmast minimum (tov stuurhut)	200	cm	Gegevens vast punt (nr 31)
Radarmast maximum (tov stuurhut)	300	cm	Hoogte vast punt
Voormast hoogte nr.	1		Alstand naar kop
Stuurhut hoogte nr.	2		m
Achtermast hoogte nr.	3		VoormastType
vast punt hoogte nr.	0		Teletoer

Buttons: Ok, Annuleren, Toepassen

Afbeelding 18.

Bovenstaande afbeelding 18. laat de diverse instellingen in het hoogtemeter scherm zien.

## 18 ALARMEN.

Het computerprogramma beschikt over een groot aantal alarmen welke via de luidsprekers van de computer hoorbaar worden gemaakt.

Bij overschrijding van de ingestelde waarde zal het alarm gaan en dit alarm zal ook worden opgeslagen. De instellingen behoeft verder geen uitleg en spreekt voor zich.

De instelling van het laad/los snelheid scherm heeft betrekking op het laad/los snelheids scherm. Hier wordt tijdens het laden en lossen de snelheid in ton/uur weergegeven. Bij overschrijding van ingestelde max. laad/los snelheids waarde zal een alarm klinken alsmede indien de snelheid onder het ingestelde min. Laad/los snelheid minimum komt. De ingestelde waarde van het hoogste punt heeft betrekking op de hoogtemeter waarden.

The screenshot shows the 'Options' dialog box with the 'Alarmeren' tab selected. The 'Alarmeren' section contains the following settings:

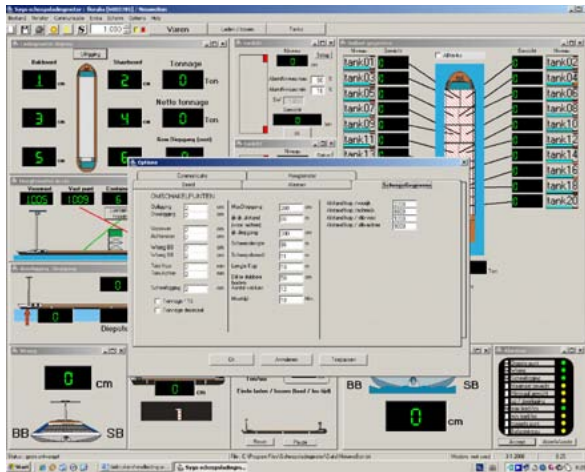
Diepste punt	400	cm	Hoogste punt	1000	cm
Wronq	10	cm			
Scheefligging	10	cm			
Maximaal gewicht	9999	Ton			
Minimaal gewicht	1	Ton			
Doorligging	5	cm			
Opligging	10	cm			
Max laad/los snelheid	100	Ton / uur			
Min laad/los snelheid	10	Ton / uur			

Buttons: Ok, Annuleren, Toepassen

Afbeelding 19.

## 19 SCHEEPSGEGEVENS.

Het volgende scherm betreft het scherm met alle scheepsgegevens zoals bijv. scheepslengte en ijkmerk diepgang, maar ook de instellingen waarop de diverse plaatjes in de schermen reageren zoals het plaatje op ligging of scheefligging wanneer dat zichtbaar wordt of omschakelt. Deze **omschakelmomenten** zijn instelbaar in het linker gedeelte en de scheepsafmetingen in het rechter gedeelte van het scheepsgegevens tabblad. De waarden staan standaard op 2 cm. Dat wil dus zeggen dat bijv. vanaf 2 cm **scheefligging** het rechte achteraanzicht van het schip naar een kant over gaat hellen. Deze instellingen hebben dus alleen betrekking op de visuele presentatie van de plaatjes in tegenstelling tot de scheepsafmetingen die in div. berekeningen een rol spelen.



Afbeelding 20.

Bij de scheepsgegevens heeft de **max. diepgang** betrekking op de diepgang tot aan het gangboord en de **ijk diepgang** op de diepgang van het ijkmerk volgens de meetbrief. De **ijk-ijk afstand** (voor achter) is de afstand van achter ijk naar voorijk (zie meetbrief), meestal ca. 60% van de scheepslengte.

De **scheepslengte en breedte** zal bekend zijn, en kan ingevuld worden en het vakje "**lengte kop**" heeft betrekking op de afstand van het uiterste puntje op de kop tot aan het voorste ruimschot.

De **dikte van de dubbele bodem** dient opgegeven te worden, dit is dus de afstand van vlak naar buikdenning. Het "aantal vakken" heeft betrekking op het aantal container vakken in de lengterichting van het ruim.

Dan de **meetijd**, deze heeft betrekking op het laad/los snelheids scherm waar de laadlos snelheid wordt berekend. De ingestelde tijd in minuten geeft aan over welke tijd dit scherm z'n gemiddelde tonnen per uur berekend. Bij een continue lossen of laden kan deze vrij kort worden gezet terwijl bij laden of lossen met knijper of containers deze wat langer moet worden gezet. Het kan wel eens zo zijn dat er enkele minuten tussen de ene of volgende container zit en om dan toch een duidelijk beeld te krijgen van de laad/los snelheid dient men daar rekening mee te houden. Ten slotte zijn er nog een aantal afstanden welke ingevoerd moeten worden t.b.v. ruim slibhoogte meting. Deze zijn de afstand van de kop naar de voorijk en naar de achterijk, deze zijn in de meetbrief terug te vinden of kan door meting worden verkregen. Dan de afstanden van de kop naar de slibhoogte sensoren deze afstanden dienen gemeten te worden.

## 20 HET SCHERM “ALARMEN”.



Afbeelding 21

Op het alarm scherm kan men aangeven welk alarm men geactiveerd wil hebben door bij het desbetreffende alarm het hokje aan te vinken. Indien het alarm niet is geactiveerd zal het lampje er achter altijd geel zijn. Indien een vinkje is geplaatst en er is geen alarm zal dit lampje groen zijn en bij een alarm zal deze afwisselend wit en rood knipperen. Indien men op de “accept” knop drukt zal het alarm niet meer te horen zijn maar zal de alarm lamp rood blijven branden totdat het alarm is hersteld of de alarmwaarde is gewijzigd.

## 21 LAAD/LOS SNELHEID.

Op het scherm van de laad/los snelheid zijn 2 displays te zien. Een geeft de snelheid in ton/uur weer en het andere display geeft het eind gewicht aan waar mee gerekend wordt om een einde laad/los tijd te kunnen berekenen. Als men bijv. 2000 ton moet laden en men begint op 0 ton dient men in het rechtse display het getal 2000 in te vullen. Dit kan door de 2 knopjes met de pijltjes naar boven of naar onderen in te drukken, voor kleine veranderingen aan te raden, of gewoon een getal in te vullen in het display venster. Het uiteindelijk ingevulde en te bereiken tonnage zal gebruikt worden om het einde laad/los tijdstip te berekenen alsmede de totale laad/lostijd.



Afbeelding 22

Tijdens etenspauze van de laders of lossers kan eventueel de pauze toets in gedrukt worden om een correcte laad los snelheid te houden.

## 22 TRIM DIEPGANGSVerschIL.



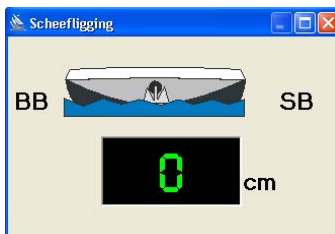
Afbeelding 23

Het scherm wat "trim diepgangverschil" heet, wordt gebruikt om het verschil aan te geven tussen het rekenkundig gemiddelde van de 6 ijkmerken en de door de scheepsloadingmeter berekende gem. diepgang. Dit zal in de meeste gevallen het zelfde zijn tenzij het schip erg voor of achterover zal liggen. Als een schip erg achterover ligt kan het zijn dat de kont van het schip al draagt alsof het schip afgeladen ligt. Dit veroorzaakt een zogenaamde trim afwijking.

In deze situatie mag er geen gebruik meer worden gemaakt van het rekenkundig gemiddelde van de 6 ijkmerken maar dienen deze gecorrigeerd te worden wat door de SYGO scheepsloadingmeter automatisch gebeurt.

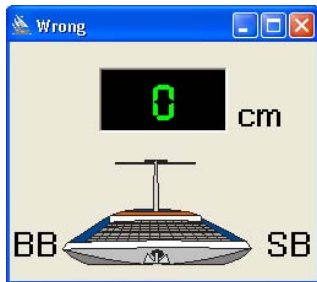
Het verschil wat dan ontstaat wordt zichtbaar gemaakt in het display. Bij een grote waarde dient men er op bedachtzaam te zijn de ijk meting van de ijk opnemer niet meer te accepteren, omdat er een te grote afwijking in de meetbrief ontstaat.

## 23 SCHEEFLIGGING.



Afbeelding 24

Het scheef ligging venster geeft de scheefligging weer door het gemiddelde van de SB en BB sensoren van elkaar af te trekken en is dus niet alleen van bijv. de 2 achterste sensoren afhankelijk. Vanaf de ingestelde kantelpunten ( zie punt. 18) zal het bootje scheef gaan liggen.

24 **WRONG.**

Afbeelding 25

Het wrong venster geeft aan of hoeveel de scheefligging verschilt tussen het voorschip en het achterschip ter hoogte van de ijkmerken. Bij lange schepen zal deze in het algemeen hoger kunnen zijn dan bij korte schepen. Een wrong naar SB of BB heeft altijd betrekking op het achter schip. Als de kop en de kont naar BB scheefliggen maar de kont minder veel als de kop dan spreken we van een wrong naar SB, omdat de kont t.o.v. de kop naar SB ligt.

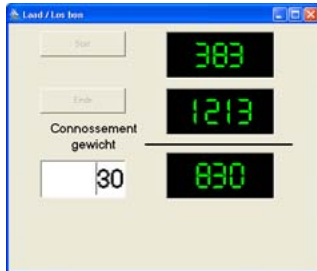
25 **DOORLIGGING DIEPGANG.**

Afbeelding 26

Het scherm doorligging/diepgang geeft de diepgangen weer van de uiteinden van het schip. Als een schip achterover ligt zal duidelijk zijn dat de kont van het schip dieper ligt als de achterste ijkmerken. Hoe diep het schip hier werkelijk ligt is te zien op het rechtse display. Het meest linkse display geeft deze diepgang aan voor de kop van het schip. Mocht het schip recht liggen en enkele centimeters door, dan zal het middelste/onderste display aan gaan en de max. diepgang van het midden schip aangeven omdat deze hier dan het diepst ligt. De hoeveelheid op of doorligging wordt weergegeven op het bovenste display. De tekst **door** of **op** zal erbij verschijnen. De op en doorligging is gerekend vanuit de ijkmerken.



## 26 LAAD/LOS/BON.



Afbeelding 27

Van de geladen of de geloste hoeveelheid tonnen kan een printuitdraai gemaakt worden. Hiervoor moet men wel eerst met een schone lei beginnen zoals men dat zegt. Om eventueel oude gegevens te wissen drukt men in de menubalk op de meest linkse knop waarop een leeg velletje papier staat afgebeeld. (zie rode pijl afb. 28)

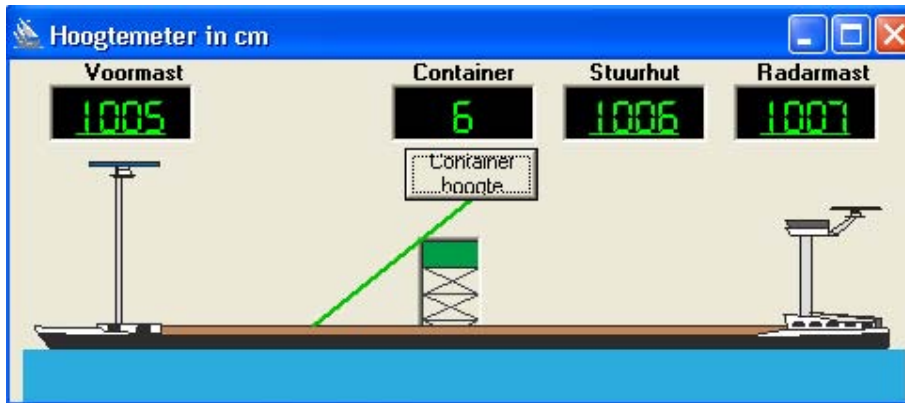


Afbeelding 28

Indien op deze knop gedrukt is zal de knop "start" in het venster uit afbeelding 27 van grijs naar zwart veranderen, en dus geactiveerd zijn. Indien men nu op deze start knop drukt zal de eerste ijk meting worden gedaan en worden opgeslagen. Het start tonnage verschijnt in het display, en de einde knop wordt zwart. Na het laden of lossen kan de tweede knop "einde" worden ingedrukt ( zie afb. 27) en het tweede display zal het tonnage aangeven van deze meting. Tevens zal het tonnage verschil (wat geladen of gelost is) van beide metingen berekend zijn. Door nu op de print knop in de menubalk te drukken ( de knop met het printertje) zal er een formulier verschijnen met alle ijk metingen. Onderaan dit formulier kan men, na het invullen van de nodige gegevens, de printer welke aan uw computer is aangesloten het formulier laten printen.



## 27 HOOGTEMETER.



Afbeelding 29.

Het scherm van het hoogtemeter venster bezit een aantal displays die de hoogte weergeven van de aan de hoogtemeter aangesloten meetpunten, alsmede een handmatig in te stellen display t.b.v. containerhoogtemeting. De containerhoogte wordt weergegeven door aan te geven in welk vak, vanuit de stuurhut gezien, de hoogste containers staan. Door op de knop containerhoogte te drukken verschijnt er een venster zoals hieronder weergegeven in afbeelding 30.



Afbeelding 30.

Op dit venster kan men aangeven hoeveel en welke containerhoogten er in een bepaald vak staan gestapeld. Hiervoor kan men het stuwplan raadplegen. Eerst geeft men aan om hoeveel lagen het gaat, waarna men per laag de hoogte in het aantal voets kan kiezen waaruit de diverse containers bestaan die geplaatst zijn in het desbetreffende vak. Tevens wordt, indien alle gegevens in het scheepsgegevens scherm correct zijn ingevuld ( zie punt 18), de afstand naar de kop alsmede de hoogte boven het scheepsvlak weergegeven. Een groene lijn geeft vervolgens aan of de voorkant of achterkant van de container het hoogste is.

**LET OP!! Tijdens het varen, kunnen door drukwervelingen bij de ladingmeter sensoren, afwijkingen ontstaan. deze afwijkingen worden meestal minder naarmate de vaarsnelheid afneemt.**

Na dat de juiste hoeveelheid met containerhoogten zijn ingevoerd zal het programma de hoogte boven de waterlijn berekenen.

## 28 LADINGMETER DISPLAY.

Op het Ladingmeter display venster zijn de displays te zien die de diepgangen van de 6 sensoren weergeven alsmede de gemiddelde diepgang, door/op ligging en het Tonnage. Indien men hier de werkelijke inzinking in zout water wil zien moet de knop **s** van (salt) zoutwater worden ingedrukt en het soortelijke gewicht van het water worden ingevuld. Voor zee zoutwater is dat bijvoorbeeld ca. 1,025. De gemiddelde diepgang blijft de diepgang van zoet water weergeven omdat hieruit via de meetbrief gegevens het tonnage wordt berekend. Tevens is het mogelijk om i.p.v. de inzinking de uitligging weer te geven waar de ijk opnemer vaak mee werkt. Hiervoor moet er op de knop gedrukt worden bovenaan in het ladingmeter displayscherm, genaamd "uitligging" zie voor een overzichtscherm afbeelding 32.

### ZOUT WATER HOE ZIT DAT NOU???

Een veel gehoorde vraag is hoe de berekening nu werkt bij zout water.

Indien een schip van zoet water naar zout water vaart komt het schip in werkelijkheid minder diep te liggen als gevolg van een grotere druk op dezelfde diepgang als in zoet water.

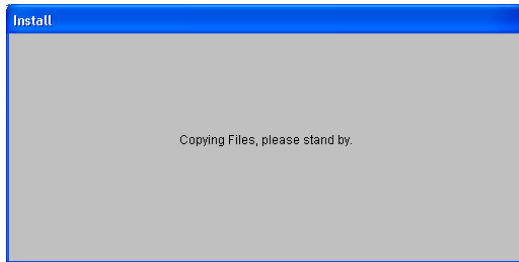
**Voorbeeld:** Indien een schip, wat in zoet water 3,00m diep ligt, in een bak met kwik zou kunnen varen dan zal dit schip ruim 13 x minder diep liggen. De druk tegen het scheepsvlak zal nog steeds ongeveer 300mbar zijn ( bij dit extreme voorbeeld wordt de invloed van de kop en kont even verwaarloost omdat dit bij zout en zoet te verwaarlozen is). Indien een ijk opnemer in dit geval met een duimstok meet en de gevonden waarde vermenigvuldigd met het gewicht van het kwik zal na de rekensom er weer 300 uitkomen. De scheepsladingmeter geeft dus altijd de waarden weer die gelijk in de meetbrief gebruikt kunnen worden om het tonnage uit te rekenen.

**!!! Indien u op zout water laadt en op waterstand moet laden is de waarde op de scheepsladingmeter de waarde die u op de rivier komt te liggen, u hoeft dus niets om te rekenen!!!**

## 29 KOPPELVERBANDEN.

Indien men op één computer meerdere ladingmeter moet af lezen, zoals bij een koppelverband, dient er nog een versie op de computer geïnstalleerd te worden. Deze installatie wordt gedaan vanuit het “options”scherm.

Na in het menu “options” te hebben gekozen kiest voor “geavanceerde instellingen”, Verschijnt het schermje zoals in punt 2 is beschreven. In het “setup”scherm kan men nu op de knop “nieuw schip maken”drukken. Er zal nu een volledige versie worden gekopieerd in de map “Program Files” terwijl onderstaand scherm zichtbaar is.



Afbeelding 31.

## 30 ALGEMEEN.

Het programma heeft de mogelijkheid om verschillende vensters in te delen.

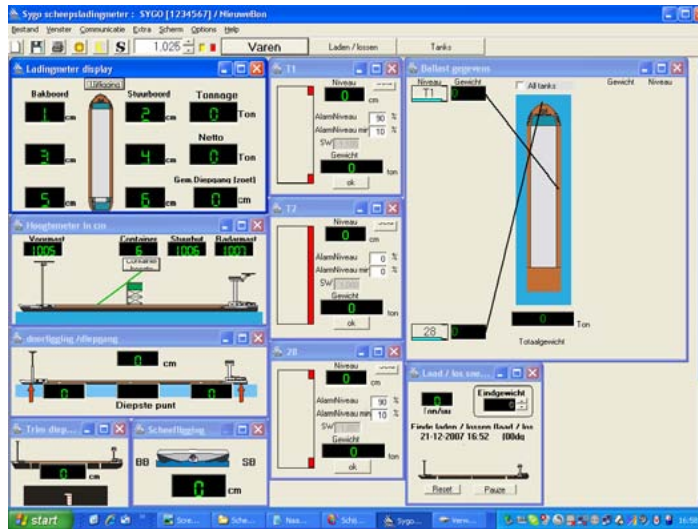
Om het overzichtelijker te houden kan er gekozen worden voor vensters die alleen tijdens het laden en lossen van belang zijn, vensters die tijdens het varen van belang zijn of vensters die voor ballastmeting van belang zijn. Het gebruik van de ballasttanks wordt in een aparte bijlage vermeld. Het programma beschikt over de mogelijkheid om 's nachts met andere kleuren te werken dan overdag. De kleuren voor 's nachts kunnen worden ingesteld zoals in punt 12. is uitgelegd.

Via de menubalk en de knop met opdruk “venster” kunnen de diverse vensters geactiveerd worden, als ze dat al niet zijn.

Via de menu knop “communicatie” kan er handmatig verbinding worden gemaakt, als dit niet op automatisch staat ingesteld ( zie punt 10.)

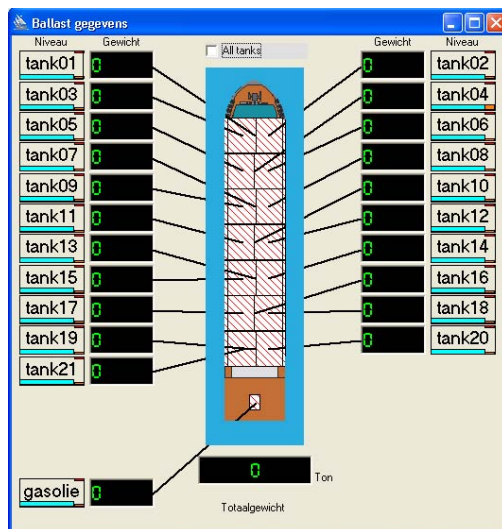
Via de menu knop “extra” kan de zoutwater instelling en het dag of nacht scherm worden gekozen. De menu knop “scherm”biedt de mogelijkheid om een nieuwe scherm indeling op te slaan zodat deze automatisch op start bij een eerst volgend gebruik. Indien er dus een andere indeling is gewenst voor het scherm dient deze **voor** het afsluiten van het programma opgeslagen te worden. Indien men geen oplossing meer ziet in de indeling kan er altijd terug gevallen worden op de basis indeling van het scherm. Ook deze basis indeling kan via het menu options gewijzigd worden. Hiervoor dient er, na een gewenste indeling te hebben gemaakt, via het menu “options” op de knop basis indeling gedrukt te worden, waarna de gewenste indeling als basis indeling wordt opgeslagen.

Via de help functie kan deze handleiding worden geraadpleegd alsmede het versie nummer worden weergegeven.



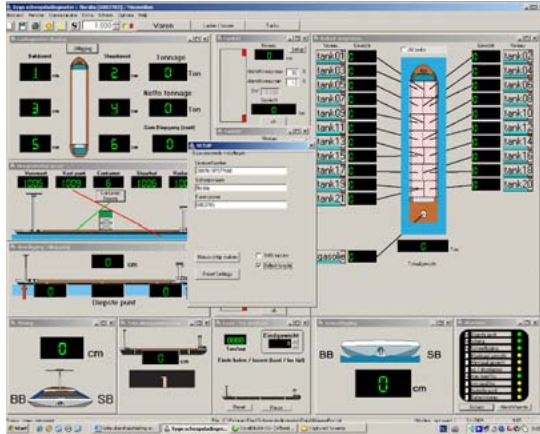
Afbeelding 32.

### 31 BALLAST EN RUIM INHOUDS METING.



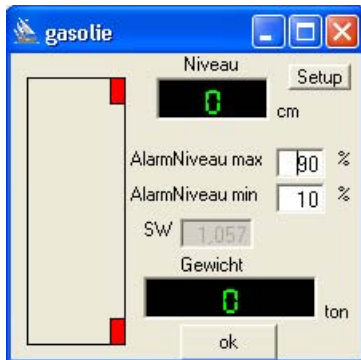
Afbeelding 33.

Indien er gebruik gemaakt wordt van de ballastmeting capaciteit van het programma dient dit tijdens de installatie in het setup scherm aangegeven te worden (zie afb. 34).



Afbeelding 34.

Tijdens de setup kan men namelijk in het setup scherm een vinkje zetten bij “ballast functie”, en krijgt men de beschikking over de schermen van afbeelding 33 en 35.



Afbeelding 35.

In het scherm van afbeelding 35. zal het niveau van de vloeistof zichtbaar worden en kan men een procentueel niveau alarm instellen voor zowel de maximale als de minimale waarde. Deze instelling bevestigt men door de OK knop in te drukken.

Afbeelding 33. geeft een overzicht scherm weer, waar alle ballast tanks en/of gasolie en watertanks, staan weergegeven en een totaal gewicht.

Afbeelding 35 geeft een meer gedetailleerd scherm van één tank weer, waar ook de programmering plaatsvindt door op de knop setup te drukken.

**Het setup scherm.**

Tank Naam

Positie op ship in

X  cm

Y  cm

Ingang 1  Ingang 2

TankTabel	
Hoogte (cm)	Volume (liter)
0	0
60	1385
70	5538
80	12462
90	22154
100	34615
110	49846
120	67846
130	88615
140	112154
150	138462

Afmetingen

Lengte  cm

Breedte  cm

Hoogte  cm

SW

OK

Afbeelding 36.

Dit venster geeft aan de naam van de tank, in dit geval "ruim", en de diverse instellingsmogelijkheden die we zullen bespreken.

**"Positie op het schip"**. Deze instelling is er voor om op het totaal overzicht van de ballastmeting de tank op de juiste plaats te tekenen. De positie X= 0 en Y = 0 bevindt zich helemaal voorop aan BB zijde van het schip. Bij een scheepslengte van 110m en een breedte van 11m zal bij een X=1100 (in cm) en Y = 11000( in cm) het middelpunt dus aan SB zijde op het achterschip zitten.

**Let op!!** Dit middelpunt heeft betrekking op het centrum van de tank. Bij het juist tekenen van een tank in het scheepje dient er dus rekening gehouden te worden met de afmetingen van de tank. Indien een tank een afmeting heeft van 4m x 4m en zich helemaal achterop aan SB zijde bevindt, dan zit het centrum van de tank dus 2m verder naar voren en verder naar BB. Het centrum van de tank zit bij bovenstaande scheepsafmeting op een X = 900 en een Y = 10800.

Soms kan het zijn dat een tank met 2 sensoren moet worden gemeten, zoals bij een lange tank die aan een kant droog kan vallen. Dit is ook het geval bij ruim inhoudsmeting d.m.v. slib hoogte sensoren. Omdat er dan een gemiddelde van beide sensoren wordt berekend, zal in het setup scherm van afbeelding 36 ingang 1 en ingang 2 beide gebruikt worden. Het programma weet dan automatisch dat er een gemiddelde berekend moet worden van deze sensoren. Bij de afmetingen dienen de maten in cm te worden opgegeven. Bij normale tankmeting zal altijd worden gewerkt met 1 sensor en zal het vakje bij sensor 2 gewoon op 0 staan en wordt alleen ingang 1 gebruikt. Zodra er een sensornummer is toegekend aan ingang 1 dan zal er een display zichtbaar worden in het totaal overzichtsvenster van de ballastgegevens.

Voor het juiste niveau in de tank dient tevens het soortelijk gewicht van de vloeistof op te worden gegeven. Voor water kan eenvoudig 1 aangehouden worden, maar voor gasolie is dit 0,84. Indien deze waarde niet correct is kan er een afwijking in de niveau aanduiding ontstaan alsmede in de gewichtsberekening.

Vervolgens dient er een, indien aanwezig, tanktabel te worden ingevoerd. Deze tanktabel is vrijwel gelijk aan een normale meetbrief alleen wordt de inhoud in liters opgegeven. Indien een tank een rechte vorm heeft behoeven niet alle tussen liggende waarden ingevuld te worden maar kan worden volstaan met een begin en einde waarde. In een ballast tank in de

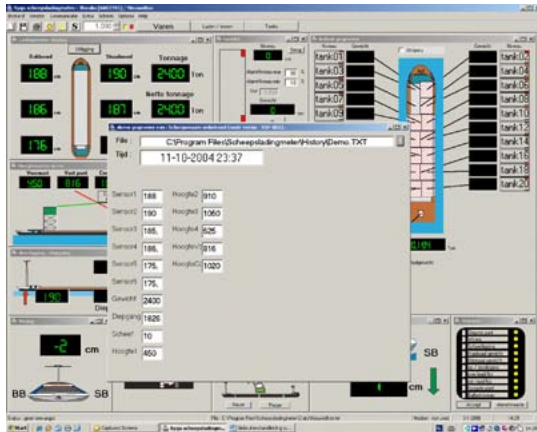


dubbele zij zal na de kim de tank recht omhoog lopen en niet meer in vorm veranderen. In dit geval kan de waarde na de ronde kim worden ingevuld en dan pas de waarde tot bij het gangboord niveau.

**Let op!!** Na iedere wijziging in het setup scherm dient men de OK knop in te drukken ter bevestiging van aanvullingen of wijzigingen. Het programma hoeft niet overnieuw opgestart te worden.

## 32 PROGRAMMA IN DEMO MODE.

Het is mogelijk om het programma in de demo mode op te starten zie afbeelding 37 hieronder.



Afbeelding 37.

Hierbij kan een historie bestand worden afgespeeld wat gekozen kan worden in het venster van de demo gegevens. Bovenaan ziet men een tekst vak "file" waarbij aan de rechterzijde een knop zit waarmee het gewenste bestand in de historie map kan worden gekozen. Indien men overweg kan met het knippen en plakken van gegevens in tekst mappen, kan men ook een specifiek gedeelte uit een historie bestand halen en als aparte map afspelen.

## 33 MENUBALK VENSTERDISPLAY.



Afbeelding 38.

Indien men via de menu balk “venster” kiest dan is er in dat menu wat tevoorschijn komt de mogelijkheid om “display” te kiezen. Met dit display kan men één bepaalde displaywaarde vergroot op het beeldscherm weergeven zoals voorbeeld in afbeelding 38 wordt getoond.

Er kan ook gekozen worden om alleen de gemiddelde diepgang of het tonnage weer te geven. Het beeldscherm kan dan als een enkel display fungeren.