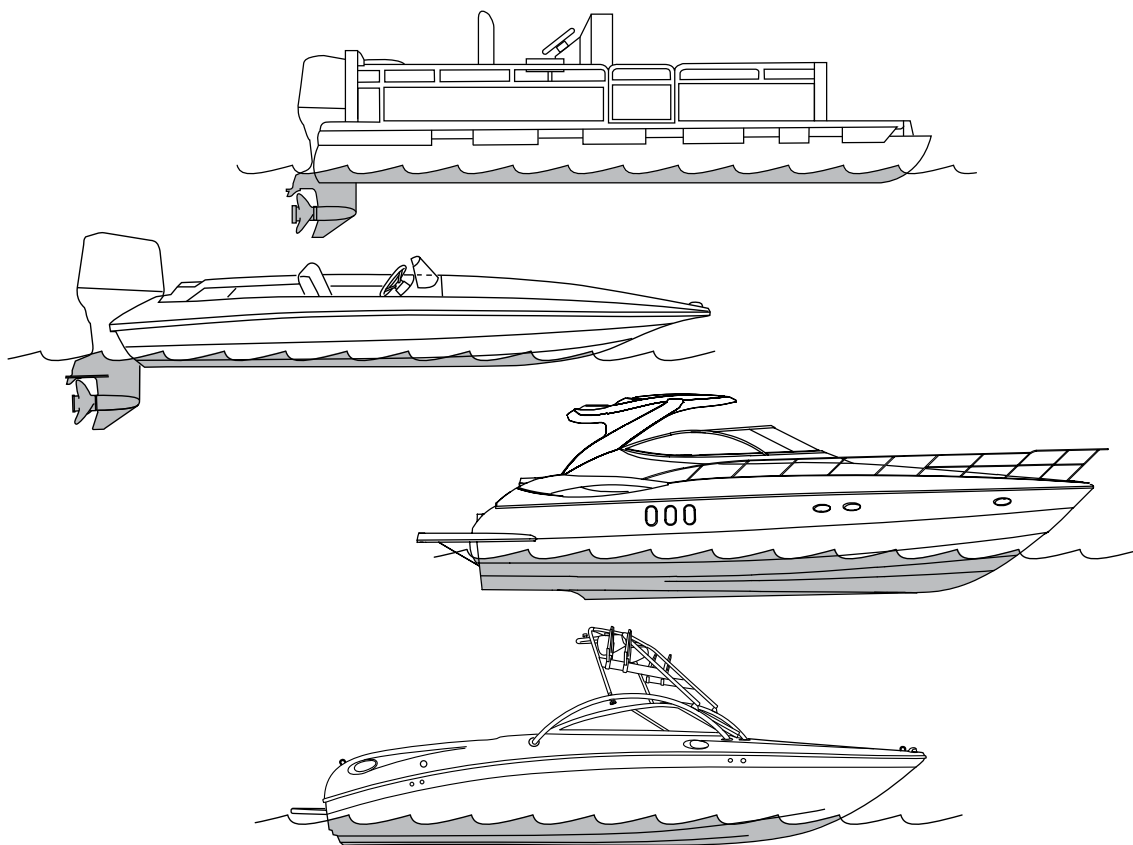


SMALL CRAFT OWNER'S MANUAL



- (EN) SMALL CRAFT OWNER'S MANUAL
- (CS) NÁVOD VLASTNÍKA MALÉHO PLAVIDLA
- (DA) HÅNDBOG TIL SMÅ FARTØJER
- (DE) KLEINE WASSERFAHRZEUGE - HANDBUCH FÜR SCHIFFSFÜHRER
- (EL) ΕΓΧΕΙΡΙΔΙΟ ΙΔΙΟΚΤΗΤΗ ΜΙΚΡΟΥ ΣΚΑΦΟΥΣ
- (ES) MANUAL DEL PROPIETARIO DE EMBARCACIÓN PEQUEÑA
- (FI) PIENALUSTEN OMISTAJAN OHJEKIRJA
- (FR) MANUEL D'UTILISATION POUR PETITS BATEAUX
- (HR) KORISNIČKI PRIRUČNIK ZA MALA PLOVILA
- (HU) KISHAJÓ – FELHASZNÁLÓI KÉZIKÖNYV
- (IT) LIBRETTO DI USO E MANUTENZIONE PER PICCOLE IMBARCAZIONI
- (NL) HANDLEIDING VOOR KLEINE VAARTUIGEN
- (NO) HÅNDBOK FOR MINDRE BÅTER
- (PL) PODRĘCZNIK WŁAŚCICIELA MAŁEJ ŁODZI
- (PT) MANUAL DE PEQUENAS EMBARCAÇÕES
- (SK) NÁVOD NA OBSLUHU MALÉHO PLAVIDLA
- (SL) PRIROČNIK ZA LASTNIKE MALIH PLOVIL
- (SV) HANDBOK FÖR SMÅBÅTSÄGARE

EN

CS

DA

DE

EL

ES

FI

FR

HR

HU

IT

NL

NO

PL

PT

SK

SL

SV

Table of Contents

	Page
EN	1
CS	25
DA	51
DE	75
EL	103
ES	133
FI	159
FR	183
HR	211
HU	235
IT	261
NL	289
NO	317
PL	341
PT	369
SK	397
SL	423
SV	449



This Page Intentionally Left Blank



1

Boat Manufacturer/Model: _____

 (CS) Výrobce člunu/Model (FR) Constructeur/modèle du bateau (PL) Producent łodzi/model (DA) Båd/fabrikant/model (HR) Proizvođač broda/model (PT) Fabricante/Modelo da Embarcação (DE) Bootshersteller/Modell (HU) Hajó gyártója/modell (SK) Výrobca člna/model (EL) Κατασκευαστής Σκάφους/Μοντέλο (IT) Costruttore/modello barca (SL) Proizvajalec čolnov/Model (ES) Fabricante/modelo de embarcación (NL) Fabrikant/model boot (SV) Båtens tillverkare/modell (FI) Veneen malli/valmistaja (NO) Båtprodusent/modell

2

Propulsion Type: _____

 (CS) Typ pohonu (FR) Type de propulsion (PL) Tryb napędu (DA) Drivenhedstype (HR) Vrsta pogona (PT) Tipo de Propulsão (DE) Hauptantriebsart (HU) Meghajtás típusa (SK) Typ pohonu (EL) Τύπος Μονάδας Πρόωσης (IT) Tipo di propulsore (SL) Vrsta pogona (ES) Tipo de propulsión (NL) Type voortstuwing (SV) Framdrivningstyp (FI) Voimanlähdetyypit (NO) Fremdriftstype

3

Craft Identification Number:

			-																		
--	--	--	---	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

 (CS) Identifikační číslo plavidla (FR) Numéro d'identification du bateau (PL) Numer Identyfikacyjny Łodzi (DA) Bådens identifikationsnummer (HR) Identifikacijski broj plovila (PT) Número de Identificação da Embarcação (DE) Boot-Identifikationsnummer (HU) Hajó azonosító száma (SK) Identifikačné číslo plavidla (EL) Αναγνωριστικός Αριθμός Σκάφους (IT) Numero di identificazione barca (SL) Identifikacijska številka plovila (ES) Número de identificación de la embarcación (NL) Identificatienummer vaartug (SV) Båtens identifikationsnummer (FI) Aluksen tunnusnumero (NO) Båtens identifikasjonsnummer




4


Intended Use: _____

 (CS) Účel použití (FR) Usage prévu (PL) Zamierzona eksploatacja (DA) Beregnet anvendelse (HR) Namjena (PT) Utilização Pretendida (DE) Verwendungszweck (HU) Használat célja (SK) Úmyselné použitie (EL) Ενδεδειγμένη χρήση (IT) Uso previsto (SL) Namen uporabe (ES) Uso deseado (NL) Voorgenomen gebruik (SV) Avsedd användning (FI) Aiottu käyttö (NO) Tilsiktet bruk

5

Maximum Recommended Load (m_{MTL}):

 +  +  = MAX. _____ kg

 +  = MAX. _____ kg

 (CS) Maximální doporučená zátěž (FR) Charge maximum recommandée (PL) Maksymalne zalecane obciążenie (DA) Maksimal anbefalet last (HR) Preporučeno maksimalno opterećenje (PT) Carga Máxima Recomendada (DE) Maximale empfohlene Zuladung (HU) Maximális ajánlott terhelés (SK) Maximálne odporúčané zaťaženie (EL) Μέγιστο Συνιστώμενο Φορτίο (IT) Carico massimo prescritto (SL) Maksimalna priporočljiva nosilnost (ES) Carga máxima recomendada (NL) Aanbevolen maximale belasting (SV) Maximalt rekommenderad last (FI) Suurin kuormasuositus (NO) Største tillatte last

6

Maximum Rated Engine Power: MAXIMUM  = _____ kW (CS) Maximální výkon motoru (FR) Puissance maximum du moteur (PL) Maksymalna moc silnika (DA) Maksimal motorkraft (HR) Maksimalna snaga motora (PT) Potência Máxima do Motor (DE) Maximale Motorleistung (HU) Maximális motorteljesítmény (SK) Maximálny výkon motora (EL) Μέγιστη Ισχύς Κινητήρα (IT) Potenza massima motore (SL) Maksimalna moč motorja (ES) Potencia máxima del motor (NL) Maximaal motorvermogen (SV) Maximal motoreffekt (FI) Suurin moottoriteho (NO) Største motoreffekt

7

Design Category: _____

- | | | | |
|---|--|--|--|
| <input type="radio"/> CS Kategorie designu | <input type="radio"/> FI Suunnitteluluokka | <input type="radio"/> NL Ontwerpcategorie | <input type="radio"/> SK Kategória konštrukcie |
| <input type="radio"/> DA Designkategori | <input type="radio"/> FR Catégorie de conception | <input type="radio"/> NO Designkategori | <input type="radio"/> SL Razred oblikovanja |
| <input type="radio"/> DE Entwurfskategorie | <input type="radio"/> HR Kategorija plovila | <input type="radio"/> PL Kategoria konstrukcyjna | <input type="radio"/> SV Konstruktionskategori |
| <input type="radio"/> EL Κατηγορία Σχεδιασμού | <input type="radio"/> HU Kialakítás kategóriája | <input type="radio"/> PT Categoria de Design | |
| <input type="radio"/> ES Categoría de diseño | <input type="radio"/> IT Categoria di progetto | | |

A	B	C	D
<input type="radio"/> EN Ocean	<input type="radio"/> EN Offshore	<input type="radio"/> EN Inshore	<input type="radio"/> EN Sheltered Waters
<input type="radio"/> CS Oceán	<input type="radio"/> CS Blízké moře	<input type="radio"/> CS Pobřežní vody	<input type="radio"/> CS Chráněné vody
<input type="radio"/> DA Havgående	<input type="radio"/> DA Åbne farvande	<input type="radio"/> DA Kystsejlad	<input type="radio"/> DA Beskyttede farvande
<input type="radio"/> DE Hochsee	<input type="radio"/> DE Außerhalb von Küstengewässern	<input type="radio"/> DE Küstennahe Gewässer	<input type="radio"/> DE Geschützte Gewässer
<input type="radio"/> EL Ωκεανός	<input type="radio"/> EL Ανοικτού πελάγους	<input type="radio"/> EL Παράκτια πλεύση	<input type="radio"/> EL Προστατευμένα ύδατα
<input type="radio"/> ES Océano	<input type="radio"/> ES Mar adentro	<input type="radio"/> ES En la costa	<input type="radio"/> ES Aguas resguardadas
<input type="radio"/> FI Valtameri	<input type="radio"/> FI Ulkomeri	<input type="radio"/> FI Rannikko	<input type="radio"/> FI Suojaiset vedet
<input type="radio"/> FR Océan	<input type="radio"/> FR Eaux du large	<input type="radio"/> FR Eaux littorales	<input type="radio"/> FR Eaux abritées
<input type="radio"/> HR Ocean	<input type="radio"/> HR Otvoreno more	<input type="radio"/> HR Priobalje	<input type="radio"/> HR Zaštićene vode
<input type="radio"/> HU ÓCEÁN	<input type="radio"/> HU Nyílt tenger	<input type="radio"/> HU Part menti	<input type="radio"/> HU Védett vizek
<input type="radio"/> IT Oceano	<input type="radio"/> IT Al largo	<input type="radio"/> IT In prossimità della costa	<input type="radio"/> IT In acque protette
<input type="radio"/> NL Oceaan	<input type="radio"/> NL Zee	<input type="radio"/> NL Kust	<input type="radio"/> NL Beschut
<input type="radio"/> NO Havgående	<input type="radio"/> NO Utaskjærs	<input type="radio"/> NO Innaskjærs	<input type="radio"/> NO Smult farvann
<input type="radio"/> PL Ocean	<input type="radio"/> PL Przybrzeżny	<input type="radio"/> PL Wewnętrzny	<input type="radio"/> PL Wody osłonięte
<input type="radio"/> PT Oceano	<input type="radio"/> PT Ao largo	<input type="radio"/> PT Na costa	<input type="radio"/> PT Águas Abrigadas
<input type="radio"/> SK Oceán	<input type="radio"/> SK Otvorené more	<input type="radio"/> SK Pobřežie	<input type="radio"/> SK Chránené vody
<input type="radio"/> SL Ocean	<input type="radio"/> SL Izvenobalna plovba	<input type="radio"/> SL Priobalna plovba	<input type="radio"/> SL Plovba v vodah, ki niso izpostavljene vetru
<input type="radio"/> SV Ocean	<input type="radio"/> SV Utomskärs	<input type="radio"/> SV Inomskärs	<input type="radio"/> SV Skyddade farvatten

8

Recommended Number of Persons (CL): MAXIMUM  = _____

- | | | |
|--|---|--|
| <input type="radio"/> CS Maximální doporučený počet osob | <input type="radio"/> FR Nombre maximum de personnes recommandé | <input type="radio"/> PL Maksymalna zalecana ilość osób |
| <input type="radio"/> DA Maksimum antal personer | <input type="radio"/> HR Preporučen maksimalan broj osoba | <input type="radio"/> PT Número Máximo de Pessoas Recomendado |
| <input type="radio"/> DE Maximal empfohlene Personenanzahl | <input type="radio"/> HU Személyek ajánlott maximális száma | <input type="radio"/> SK Maximálny odporúčaný počet osôb |
| <input type="radio"/> EL Μέγιστος Συνιστώμενος Αριθμός Ατόμων | <input type="radio"/> IT Numero massimo di persone prescritto | <input type="radio"/> SL Maksimalno priporočljivo število oseb |
| <input type="radio"/> ES Número máximo recomendado de personas | <input type="radio"/> NL Maximaal toelaatbaar aantal personen | <input type="radio"/> SV Maximalt rekommenderat antal personer |
| <input type="radio"/> FI Suurin henkilömääräsuositus | <input type="radio"/> NO Største tillatte antall personer | |

9

Engine Installed, Manufacturer, Model and Number(s):

_____ (1) _____

_____ (2) _____

- | | | |
|--|--|--|
| <input type="radio"/> CS Nainstalovaný motor, výrobce, model a číslo(a) | <input type="radio"/> FR Moteur installé, constructeur, modèle et numéro(s) | <input type="radio"/> PL Zamontowany silnik, Producent, Model i Numer (Numery) |
| <input type="radio"/> DA Monteret motor, fabrikant, model og nummer(numre) | <input type="radio"/> HR Ugrađeni motor, proizvođač, model i broj(evi) | <input type="radio"/> PT Motor Instalado, Fabricante, Modelo e Número(s) |
| <input type="radio"/> DE Eingebauter Motor, Hersteller, Modell und Nummer(n) | <input type="radio"/> HU Felszerelt motor, gyártó, modell és szám(ok) | <input type="radio"/> SK Použitý motor, výrobca, model a číslo (a) |
| <input type="radio"/> EL Εγκατεστημένος Κινητήρας, Κατασκευαστής, Μοντέλο και Αριθμός(-οί) | <input type="radio"/> IT Motore installato, costruttore, modello numero/i | <input type="radio"/> SL Vgrajeni motor, proizvajalec, model in številka(e) |
| <input type="radio"/> ES Motor instalado, fabricante, modelo y número(s) | <input type="radio"/> NL Geïnstalleerde motor, fabrikant, model en nummer(s) | <input type="radio"/> SV Monterad motor, tillverkare, modell och nummer |
| <input type="radio"/> FI Asennettu moottori, valmistaja moottori, valmistaja, malli ja numero(t) | <input type="radio"/> NO Motor installert, produsent, modell og nummer | |



10

Mass of Craft in the Light Craft Condition (m_{LCC}) (with largest equipped engine and permanently attached items):

_____kg

(CS) Hmotnost plavidla ve stavu jako lehké plavidlo (s největším nainstalovaným motorem a trvale připojenými položkami)

(FR) Poids du bateau à vide (avec le plus grand moteur équipé et les éléments attachés en permanence)

(PL) Masa łodzi w stanie lekkim (z największym zamontowanym silnikiem i osprzętem zamocowanym na stałe)

(DA) Bådens vægt under lette fartøjstilstande (med største tilladte motor og fastmonterede dele)

(HR) Masa plovila u neopterećenom stanju (s najvećim motorom i stalno priključenom opremom)

(PT) Massa da Embarcação na sua Condição Mais Leve (com o Motor Melhor Equipado e Acessórios presos de forma permanente)

(DE) Masse des Bootes im Leichtdeplacement (unbeladen, für Beladungsfall "Light Craft") (mit größtem ausrüstbarem Motor und dauerhaft befestigten Anbauteilen)

(HU) A jármű tömege terheletlen állapotban (a legnagyobb felszerelt motorral és az állandó jellegű felszerelésekkel)

(SK) Hmotnosť plavidla v podmienkach ľahkého plavidla (s najväčším motorom a stále umiestnenými položkami)

(EL) Μάζα σκάφους χωρίς φορτίο (με τον μεγαλύτερο εγκατεστημένο κινητήρα και τα μόνιμα τοποθετημένα στοιχεία)

(IT) Massa dell'imbarcazione con imbarcazione scarica (dotata del motore più grande disponibile e con accessori permanentemente installati)

(SL) Osnovna teža plovila brez kakršnega koli tovora (z največjim vgrajenim motorjem in trajno pritrjenimi komponentami)

(ES) Masa de embarcación en el estado de embarcación ligera (con el motor equipado más grande y los elementos permanentes)

(NL) Massa van het vaartuig in de lichte-vaartuig-toestand (met grootste motor en vast aangebrachte uitrusting)

(SV) Båtens massa i lätt belastat skick (med största monterade motor och permanent monterade artiklar)

(FI) Aluksen oma massa (suurimmalla moottorilla ja vakiovarusteilla)

(NO) Båtens tomvekt (med største motor og alt fast utstyr)

11

Mass of Craft in the Fully Loaded Condition:

_____kg

(CS) Hmotnost plavidla v plně naloženém stavu

(FR) Poids du bateau à pleine charge

(PL) Masa łodzi w stanie pełnego załadowania

(DA) Bådens vægt under helt lastede forhold

(HR) Masa maksimalno opterećenog plovila

(PT) Massa da Embarcação na sua Condição de Carga Máxima

(DE) Masse des vollbeladenen Wasserfahrzeugs

(HU) Jármű tömege a teljes terhelés állapotában

(SK) Hmotnosť plavidla v stave plného zaťaženia

(EL) Μάζα σκάφους με πλήρες φορτίο

(IT) Massa dell'imbarcazione a pieno carico

(SL) Teža plovila z največjim možnim tovorom

(ES) Masa de la embarcación en el estado de totalmente cargada

(NL) Massa van het vaartuig in de volledig belaste toestand

(SV) Båtens massa i helt lastat skick

(FI) Täysin kuormatun aluksen massa

(NO) Båtens største vekt, fullt lastet

12

Trailerable Weight (m_T) (engine, fuel, batteries and options):

_____kg

(CS) Povolená hmotnost pro vlečení (motor, palivo a voda, baterie a doplňky)

(FR) Poids remorquable (moteur, carburant et eau, batterie et options)

(PL) Maksymalny ciężar holowania (silnik, paliwo i woda, akumulatory i opcje)

(DA) Bugserbar vægt (motor, brændstof og vand, batterier og ekstraudstyr)

(HR) Dodatno opterećenje (motor, gorivo i voda, akumulatori i dodatna oprema)

(PT) Peso Rebocável (motor, combustível e água, baterias e opções)

(DE) Masse im Trailer-Zustand (Motor, Kraftstoff und Wasser, Batterien und Sonderausstattung)

(HU) Menetkész tömeg (motor, üzemanyag és víz, akkumulátorok és opcionális felszerelések)

(SK) Ťahaná hmotnosť (motor, palivo a voda, batérie a možnosti)

(EL) Βάρος ρυμούλκησης (κινητήρας, καύσιμο και νερό, μπαταρίες και προαιρετικός εξοπλισμός)

(IT) Peso rimorchiabile (motore, carburante e acqua, batterie e opzioni)

(SL) Vlečna teža (motor, gorivo in voda, akumulatorji in opcije)

(ES) Peso remolcable (motor, combustible y agua, baterías y opciones)

(NL) Gewicht voor trailer (motor, brandstof en water, accu's en opties)

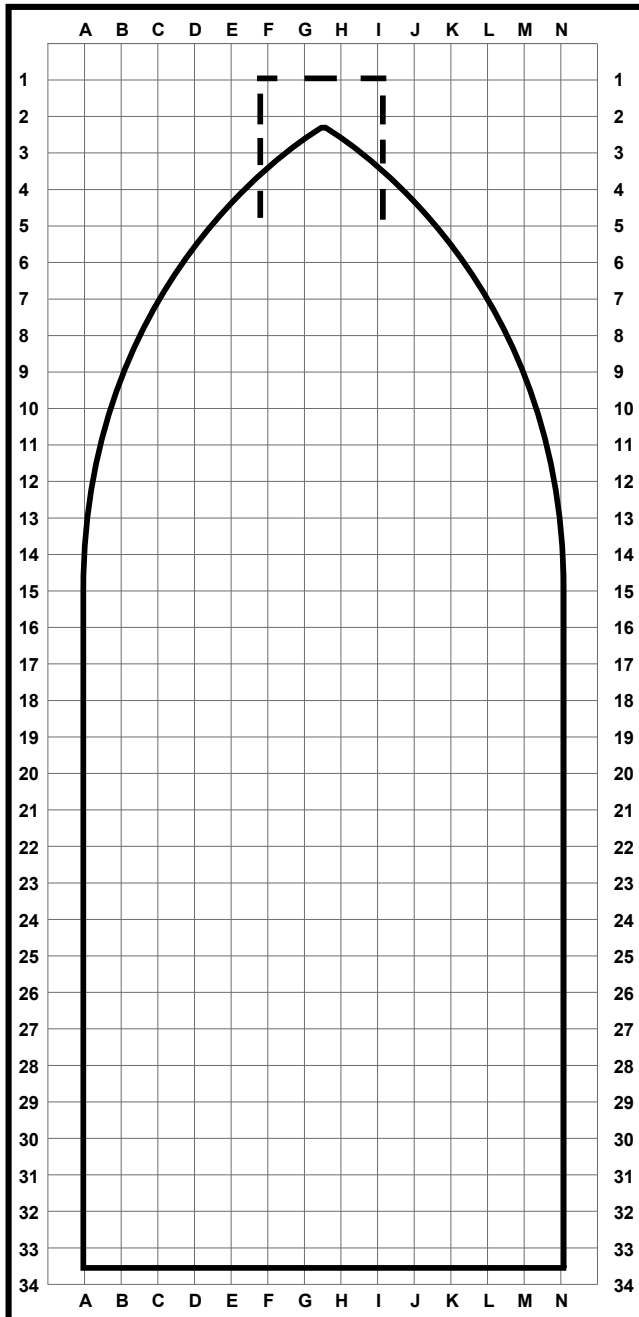
(SV) Vikt för bogsering med släpvagn (motor, bränsle och vatten, batterier och tillval)

(FI) Hinattava paino (moottori, polttoaine ja vesi, akut ja lisävarusteet)

(NO) Vekt på tilhenger (motor, drivstoff og vann, batterier og tilbehør)



- (CS) Vyhleďte a identifikujte souřadnice pro
 (DA) Find og identificér koordinater for
 (DE) Koordinaten ausfindig machen und identifizieren für
 (EL) Εντοπισμός και Αναγνώριση Συντεταγμένων για
 (ES) Localice e identifique las coordenadas para
 (FI) Paikanna ja tunnista paikka
 (FR) Repérer et identifier coordonnées pour
 (HR) Odredite koordinate za sljedeće
 (HU) Koordináták megkeresése és azonosítása
 (IT) Individuare ed identificare le coordinate per
 (NL) Lokaliseer de volgende componenten for
 (NO) Finn frem til og identifiser koordinatene for
 (PL) Odszukać i zidentyfikować współrzędne dla
 (PT) Localizar e Identificar Coordenadas para
 (SK) Nájdiť a identifikujte súradnice pre
 (SL) Poiščite in določite koordinate za
 (SV) Lokalisera och identifiera koordinater för



A

Fuel Tank(s): _____

- (CS) Palivová nádrž(e)
 (DA) Brændstoftank(e)
 (DE) Kraftstofftank(s)
 (EL) Δεξαμενή (-ές) Καυσίμου
 (ES) Depósito(s) de combustible
 (FI) Polttoainesäiliö(t)
 (FR) Réservoir(s) de carburant
 (HR) Spremnik (spremnici) za gorivo
 (HU) Üzemanyagtartály(ok)
 (IT) Serbatoio/o carburante
 (NL) Brandstoftank(s)
 (NO) Drivstofftank(er)
 (PL) Zbiornik(i) paliwa
 (PT) Depósito(s) de Combustível
 (SK) Palivová(é) nádrž(e)
 (SL) Rezervoar(ji) za gorivo
 (SV) Bränsletankar

B

Fuel Tank Filling Point(s): _____

- (CS) Plnicí otvor(y) palivové nádrže
 (DA) Brændstoftanks påfyldningspunkt(er)
 (DE) Kraftstofftankfüllpunkt(e)
 (EL) Σημεία Πλήρωσης Δεξαμενής (-ών) Καυσίμου
 (ES) Punto(s) de llenado del depósito de combustible
 (FI) Polttoaineen täyttöpiste(et)
 (FR) Point(s) de remplissage de réservoir de carburant
 (HR) Mjesta za punjenje spremnika za gorivo
 (HU) Üzemanyagtartály(ok) töltési pontja(i)
 (IT) Punto/i di rifornimento serbatoio carburante
 (NL) Vulpunt(en) brandstoftank(s)
 (NO) Fyllepunkt(er) for drivstoff
 (PL) Punkt(y) napełniania zbiornika paliwa
 (PT) Ponto(s) de Enchimento do Depósito de Combustível
 (SK) Miesto(a) na plnenie palivovej nádrže
 (SL) Polnilno mesto(a) rezervoarja(ev) za gorivo
 (SV) Bränsletankens påfyllningspunkter



C

Oil Tank(s): _____

- CS Nádrž(e) na olej
- DA Olie-tank(e)
- DE Öltank(s)
- EL Δεξαμενή (-ές) Λαδιού
- ES Depósito(s) de aceite
- FI Öljysäiliö(t)
- FR Réservoir(s) d'huile
- HR Spremnik (spremnici) za ulje
- HU Olajtartály(ok)
- IT Serbatoi/o olio
- NL Olie-tank(s)
- NO Oljetank(er)
- PL Zbiornik(i) oleju
- PT Depósito(s) de Óleo
- SK Olejová(-é) nádrž(e)
- SL Rezervoar(ji) za olje
- SV Oljetankar

D

Oil Tank Filling Point(s): _____

- CS Plnicí otvor(y) olejové nádrže
- DA Olie-tank's påfyldningspunkt(er)
- DE Öltankfüllpunkt(e)
- EL Σημείο (-α) Πλήρωσης Δεξαμενής Λαδιού
- ES Punto(s) de llenado del depósito de aceite
- FI Öljysäiliön täyttöpiste(et)
- FR Point(s) de remplissage de réservoir d'huile
- HR Mjesta za punjenje spremnika za ulje
- HU Olajtartály(ok) töltési pontja(i)
- IT Punto/i di rifornimento serbatoio olio
- NL Vulpunt(en) olietank(s)
- NO Fyllepunkt(er) for olje
- PL Punkt(y) napełniania zbiorników oleju
- PT Ponto(s) de Enchimento do Depósito de Óleo
- SK Miesto(a) na plnenie olejovej nádrže
- SL Polnilno mesto(a) rezervoarja(ev) za olje
- SV Oljetankens påfyllningspunkter

E

Oil Tank Emptying Point(s): _____

- CS Vyprazdňovací otvor(y) olejové nádrže
- DA Olie-tank's tømmepunkt(er)
- DE Öltankentleerungspunkt(e)
- EL Σημείο (-α) Εκκένωσης Δεξαμενής Λαδιού
- ES Punto(s) de vaciado del depósito de aceite
- FI Öljysäiliön tyhjennyspiste(et)
- FR Point(s) de vidange de réservoir d'huile
- HR Mjesta za pražnjenje spremnika za ulje
- HU Olajtartály(ok) ürítési pontja(i)
- IT Punto/i di scarico serbatoio olio
- NL Aftappunt(en) olietank(s)
- NO Tømmepunkt(er) for olje
- PL Punkt(y) opróżniania zbiorników oleju
- PT Ponto(s) de Esvaziamento do Depósito de Óleo
- SK Miesto(a) na vypustenie olejovej nádrže
- SL Mesto(a) praznjenja rezervoarja(ev) olja
- SV Oljetankens dräneringspunkter

F

Water Tank(s): _____

- CS Vodní nádrž(e)
- DA Vandtank(e)
- DE Wassertank(s)
- EL Δεξαμενή (-ές) Νερού
- ES Depósito(s) de agua
- FI Vesisäiliö(t)
- FR Réservoir(s) d'eau
- HR Spremnik (spremnici) za vodu
- HU Víztartály(ok)
- IT Serbatoi/o acqua
- NL Watertank(s)
- NO Vanntank(er)
- PL Zbiornik(i) wody
- PT Depósito(s) de Água
- SK Nádrž(e) na vodu
- SL Rezervoar(ji) za vodo
- SV Vattentankar

G

Water Tank Filling Point(s): _____

- CS Plnicí otvor(y) vodní nádrže
- DA Vandtank's påfyldningspunkt(er)
- DE Frischwassertankfüllpunkt(e)
- EL Σημείο (-α) Πλήρωσης Δεξαμενής Νερού
- ES Punto(s) de llenado del depósito de agua
- FI Vesisäiliön täyttöpiste(et)
- FR Point(s) de remplissage de réservoir d'eau
- HR Mjesta za punjenje spremnika za vodu
- HU Víztartály(ok) töltési pontja(i)
- IT Punto/i di rifornimento serbatoio acqua
- NL Vulpunt(en) watertank(s)
- NO Fyllepunkt(er) for vann
- PL Punkt(y) napełniania zbiorników wody
- PT Ponto(s) de Enchimento do Depósito de Água
- SK Miesto(a) na plnenie nádrže na vodu
- SL Polnilno mesto(a) rezervoarja(ev) za vodo
- SV Vattentankens påfyllningsöppningar

H

Holding Tank(s): _____

- CS Odpadní nádrž(e)
- DA Affaldstank(e)
- DE Speicher
- EL Δεξαμενή (-ές) Λυμάτων
- ES Tanque(s) de retención
- FI Pitosäiliö(t)
- FR Réservoir(s) de rétention
- HR Spremnik (spremnici) za otpadnu vodu
- HU Tárolótartály(ok)
- IT Serbatoi/o liquami
- NL Verzameltank(s)
- NO Avfallstank(er)
- PL Zbiornik(i) rezerwow(y)e
- PT Depósito(s) de Águas Residuais
- SK Zachytávacia(-e) nádrž(e)
- SL Fekalni rezervoar(ji)
- SV Lagringstankar



I

Holding Tank Emptying Point(s): _____

- CS Vyprazdňovací otvor(y) odpadní nádrže
- DA Affaldstanks tømmepunkt(er)
- DE Speicherentleerungspunkt(e)
- EL Σημείο (-α) Εκκένωσης Δεξαμενής Λυμάτων
- ES Punto(s) de vaciado del tanque de retención
- FI Pitosäiliön tyhjennyspiste(et)
- FR Point(s) de vidange de réservoir de rétention
- HR Mjesta za pražnjenje spremnika za otpadnu vodu
- HU Tárolótartály(ok) ürítési pontja(i)
- IT Punto/i di scarico serbatoio liquami
- NL Aftappunt(en) verzamel tank(s)
- NO Avfallstankens tømmepunkt(er)
- PL Punkt(y) opróżniania zbiornika rezerwowego
- PT Ponto(s) de Esvaziamento do Depósito de Águas Residuais
- SK Miesto(a) na vypustenie zachytávacej nádrže
- SL Mesto(a) praznjenja fekalnega rezervoarja(ev)
- SV Lagringstankens dräneringspunkter

J

Seacock(s): _____

- CS Kohout(y) na mořskou vodu
- DA Søventil(er)
- DE Seeventil(e)
- EL Κρουός (-οί) Θαλάσσης
- ES Grifo(s) de mar
- FI Merihana(t)
- FR Sortie(s) de coque
- HR Podvodni ventil(i)
- HU Fenékszelep(ek)
- IT Valvola/e di presa acqua
- NL Buitenboordkra(a)n(en)
- NO Bunnkran(er)
- PL Korki denne
- PT Torneira(s) de Tomada de Água
- SK Kohút(y)
- SL Ventil(i) na trupu
- SV Bottenförskruvning

K

Through-hull Fitting(s): _____

- CS Armatura(y) jdoucí skrze trup
- DA Skroggenemføringsfiting(s)
- DE Außenhautdurchführung(en)
- EL Εξάρτημα (εξαρτήματα) στο ενδιάμεσο διαμέρισμα του κύτους
- ES Accesorio(s) que atraviesan el casco
- FI Rungon läpiasennus(kset)
- FR Passe-coque(s)
- HR Priključak (priključci) u trupu
- HU Hajótesten áthaladó szerelvény(ek)
- IT Raccordo/i scafo
- NL Huiddoorvoer(en)
- NO Gjennomføring gjennom skroget
- PL Osprzet wskrośkadłubowa
- PT Encaixe(s) Através do Casco
- SK Prípojka(y) na trupe lode
- SL Priključek(i) skozi ladijski trup
- SV Fästanordningar genom skrovet

L

Fire Extinguisher(s): _____

- CS Ruční hasicí přístroj(e)
- DA Håndholdt(e) ildslukker(e)
- DE Handfeuerlöscher
- EL Φορητός Πυροσβεστήρας (-ες)
- ES Extintor(es) de incendios portátiles
- FI Käsiammutin(sammuttimet)
- FR Extincteur(s) portatif(s)
- HR Ručni protupožarni aparat(i)
- HU Kézi tűzoltó készülék(ek)
- IT Estintore/i portatile/i
- NL Handblusser(s)
- NO Håndholdt(e) brannslukker(e)
- PL Przenośne gaśnice przeciwpożarowe
- PT Extintor(es) de Incêndios Portátil(eis)
- SK Ručný(é) hasiaci(e) prístroj(e)
- SL Ročni gasilni aparat(i)
- SV Handhållna brandsläckare

M

Carbon Monoxide Detector(s): _____

- CS Detektor(y) oxidu uhelnatého
- DA Kulildedetektor(er)
- DE Kohlenmonoxid-detektor(en)
- EL Ανιχνευτής (-ές) Μονοξειδίου του Άνθρακα
- ES Detector(es) de monóxido de carbono
- FI Hiilimonoksidi-ilmaisimet
- FR Détecteur(s) de monoxyde de carbone
- HR Detektor(i) ugljikova monoksida
- HU Szénmonoxid-érzékelő(k)
- IT Rilevatore/i monossido di carbonio
- NL Koolmonoxidedetector(en)
- NO Kullosdetektor(er)
- PL Czujnik(i) tlenku węgla
- PT Detector(es) de Monóxido de Carbono
- SK Detektor(y) kysličníka uhoľnatého
- SL Detektor(ji) ogljikovega monoksida
- SV Kolmonoxid-detektorer

N

Escape Hatch: _____

- CS Únikový průlez(y)
- DA Nødluge(r)
- DE Notausstiegsluke(n)
- EL Θυρίδα (-ες) Διαφυγής
- ES Escotilla(s) de escape
- FI Poistumisluukku(luukut)
- FR Ecoutille(s) d'évacuation
- HR Izlaz(i) u nuždi
- HU Menekülőnyílás(ok)
- IT Boccaporto/i di emergenza
- NL Noodluik(en)
- NO Rømningsluke(r)
- PL Luk(i) ratunkowy(e)
- PT Escotilha(s) de Emergência
- SK Únikový(é) otvor(y)
- SL Izhod(i) v sili
- SV Flyktutvägar



O

Fire Escapes: _____

- CS Únikový průlez(y)
- DA Nødfluge(r)
- DE Notausstiegs Luke(n)
- EL Θυρίδα (-ες) Διαφυγής
- ES Escotilla(s) de escape
- FI Poistumislukku(luukut)
- FR Escotille(s) d'évacuation
- HR Izlaz(i) u nuždi
- HU Menekülőnyílás(ok)
- IT Boccaporto/i di emergenza
- NL Noodluik(en)
- NO Rømningsluke(r)
- PL Luk(i) ratunkowy(e)
- PT Escotilha(s) de Emergência
- SK Únikový(é) otvor(y)
- SL Izhod(i) v sili
- SV Flyktutvägar

P

Life Raft Stowage: _____

- CS Uložení záchranného voru
- DA Opbevaring af redningsflåde
- DE Lage der Staufläche für das Rettungsflöß
- EL Φύλαξη Σωσίβιας Λέμβου
- ES Almacenamiento de la balsa salvavidas
- FI Pelastuslautan varastointi
- FR Rangement du radeau de sauvetage
- HR Spremište za splav za spašavanje
- HU Mentőcsónak tartója
- IT Alloggiamento per zattera di salvataggio
- NL Bergplaats voor reddingsvlot
- NO Bortstuingsslass for redningsflåte
- PL Miejsce przechowywania tratwy ratunkowej
- PT Estiva do Barco Salva-vidas
- SK Uloženie záchranných člnov
- SL Shranjevanje rešilnega splava
- SV Förvaring av livbåt

Q

Safety Equipment: _____

- CS Bezpečnostní vybavení
- DA Sikkerhedsudstyr
- DE Sicherheitsausrüstung
- EL Εξοπλισμός Ασφαλείας
- ES Equipo de seguridad
- FI Turvavarusteet
- FR Equipement de sécurité
- HR Sigurnosna oprema
- HU Biztonsági berendezés
- IT Attrezzature di sicurezza
- NL Veiligheidsuitrusting
- NO Sikkerhetsutstyr
- PL Wyposażenie ratunkowe
- PT Equipamento de Segurança
- SK Bezpečnostné zariadenie
- SL Varnostna oprema
- SV Säkerhetsutrustning

R

Anchor Strong Point(s): _____

- CS Zesílený kotvicí bod(y)
- DA Forankring - stærkt(e) punkt(er)
- DE Festpunkt(e) zum Ankern
- EL Δέσπρα(-ες) Άγκυρας
- ES Punto(s) resistentes de anclaje
- FI Ankkurin kiinnityspiste(et)
- FR Point(s) d'ancrage
- HR Pričvrščenje (pričvrščenja) za sidro
- HU Megerősített pont(ok) horgonyzáshoz
- IT Punto/i rinforzato/i per ancora
- NL Versterkte aangrijpingspunt(en) voor ankeren
- NO Sterkt/sterke ankerpunkt(er)
- PL Wzmocnienia kotwiczne
- PT Ponto(s) Forte(s) de Ancoragem
- SK Miesto(a) upevnenia kotvy
- SL Močna(e) točka (e) za sidro
- SV Starka förankringspunkter

S

Mooring Strong Points(s): _____

- CS Zesílený bod(y) pro uvazování
- DA Fortøjning - stærkt(e) punkt(er)
- DE Festpunkt(e) zum Festmachen
- EL Δέσπρα(-ες) Όρμισης
- ES Punto(s) resistentes de amarre
- FI Laiturikiinnityksen piste(et)
- FR Point(s) d'amarrage
- HR Pričvrščenje (pričvrščenja) za vez
- HU Megerősített pont(ok) kikötéshez
- IT Punto/i rinforzato/i per ormeggio
- NL Versterkte aangrijpingspunt(en) voor afmeren
- NO Sterkt/sterke fortøyningspunkt(er)
- PL Wzmocnienia cumownicze
- PT Ponto(s) Forte(s) de Amarração
- SK Miesto(a) ukotvenia
- SL Močna(e) točka (e) za privez
- SV Starka förtöjningspunkter

T

Towing Strong Point(s): _____

- CS Zesílený bod(y) pro tažení
- DA Bugsering - stærkt(e) punkt(er)
- DE Festpunkt(e) zum Abschleppen
- EL Δέσπρα(-ες) Ρυμούλκησης
- ES Punto(s) resistentes de remolque
- FI Hinauksen kiinnityspiste(et)
- FR Point(s) de remorquage
- HR Pričvrščenje (pričvrščenja) za tegljenje
- HU Megerősített pont(ok) vontatáshoz
- IT Punto/i rinforzato/i per rimorchio
- NL Versterkte aangrijpingspunt(en) voor slepen
- NO Sterkt/sterke slepepunkt(er)
- PL Wzmocnienia holownicze
- PT Ponto(s) Forte(s) de Reboque
- SK Miesto(a) ťažného zariadenia
- SL Močna(e) točka (e) za vleko
- SV Starka bogseringspunkter



U

Battery Switch: _____

- CS Bateriový vypínač
- DA Batterikontakt
- DE Batterieschalter
- EL Διακόπτης μπαταρίας
- ES Interruptor de batería
- FI Akkukytin
- FR Interrupteur de batterie
- HR Prekidač akumulatora
- HU Akkumulátor kapcsoló
- IT Interruttore batteria
- NL Accuschakelaar
- NO Batteribryter
- PL Wyłącznik akumulatora (akumulatorów)
- PT Interruptor de Bateria
- SK Vypínač batérie
- SL Stikalo akumulatorja
- SV Batteriomkopplare

V

Bilge Pump(s): _____

- CS Odvodňovací čerpadlo(a)
- DA Læsepumpe(r)
- DE Bilgenpumpe(n)
- EL Αντλία (-ες) Ξεντίνας
- ES Bomba(s) de sentina
- FI Pilssipurppu(pumput)
- FR Pompe(s) de cale
- HR Kaljužna pumpa (kaljužne pumpe)
- HU Fenékvíz-szivattyú(k)
- IT Pompa/e di sentina
- NL Lenspomp(en)
- NO Lensepumpe(r)
- PL Pompa (pompy) wody zęzowej
- PT Bomba(s) de Porão
- SK Kalové čerpadlo(á)
- SL Kalužna(e) črpalka(e)
- SV Länsmpumpar

14

Fuel Tank Capacity (0.73kg/L): _____ L

- | | | |
|---|--|---|
| <input type="radio"/> CS Obsah palivové nádrže (0.73kg/L) | <input type="radio"/> FR Contenance du réservoir de carburant (0.73kg/L) | <input type="radio"/> PL Pojemność zbiornika paliwa (0.73kg/L) |
| <input type="radio"/> DA Brændstoftanks kapacitet (0.73kg/L) | <input type="radio"/> HR Zapremnina spremnika za gorivo (0.73kg/L) | <input type="radio"/> PT Capacidade do Depósito de Combustível (0.73kg/L) |
| <input type="radio"/> DE Kraftstofftankkapazität (0.73kg/L) | <input type="radio"/> HU Üzemanyagtartály kapacitása (0.73kg/L) | <input type="radio"/> SK Kapacita palivovej nádrže (0.73kg/L) |
| <input type="radio"/> EL Χωρητικότητα Δεξαμενής Καυσίμου (0.73kg/L) | <input type="radio"/> IT Capacità del serbatoio carburante (0.73kg/L) | <input type="radio"/> SL Prostornina rezervoarja za gorivo (0.73kg/L) |
| <input type="radio"/> ES Capacidad del depósito de combustible (0.73kg/L) | <input type="radio"/> NL Inhoud brandstoftank (0.73kg/L) | <input type="radio"/> SV Bränsletankens kapacitet (0.73kg/L) |
| <input type="radio"/> FI Polttoainesäiliön tilavuus (0.73kg/L) | <input type="radio"/> NO Drivstofftankens kapasitet (0.73kg/L) | |

15

Fuel Type: _____

- | | | |
|--|---|--|
| <input type="radio"/> CS Typ paliva | <input type="radio"/> FR Type de carburant | <input type="radio"/> PL Gatunek paliwa |
| <input type="radio"/> DA Brændstoftype | <input type="radio"/> HR Vrsta goriva | <input type="radio"/> PT Tipo de Combustível |
| <input type="radio"/> DE Art des Kraftstoffs | <input type="radio"/> HU Üzemanyag típusa | <input type="radio"/> SK Typ paliva |
| <input type="radio"/> EL Τύπος Καυσίμου | <input type="radio"/> IT Tipo di carburante | <input type="radio"/> SL Vrsta goriva |
| <input type="radio"/> ES Tipo de combustible | <input type="radio"/> NL Soort brandstof | <input type="radio"/> SV Bränsletyp |
| <input type="radio"/> FI Polttoainetyyppi | <input type="radio"/> NO Drivstofftype | |

16

Oil Tank Capacity: _____ L

- | | | |
|---|--|--|
| <input type="radio"/> CS Obsah olejové nádrže | <input type="radio"/> FR Contenance du réservoir d'huile | <input type="radio"/> PL Pojemność zbiornika oleju |
| <input type="radio"/> DA Olietanks kapacitet | <input type="radio"/> HR Zapremnina spremnika za ulje | <input type="radio"/> PT Capacidade do Depósito de Óleo |
| <input type="radio"/> DE Fassungsvermögen des Öltanks | <input type="radio"/> HU Olajtartály kapacitása | <input type="radio"/> SK Kapacita olejovej nádrže |
| <input type="radio"/> EL Χωρητικότητα Δεξαμενής Λαδιού | <input type="radio"/> IT Capacità del serbatoio olio | <input type="radio"/> SL Prostornina rezervoarja za olje |
| <input type="radio"/> ES Capacidad del depósito de aceite | <input type="radio"/> NL Inhoud olietank | <input type="radio"/> SV Oljetankens kapacitet |
| <input type="radio"/> FI Öljysäiliön tilavuus | <input type="radio"/> NO Oljetankens kapasitet | |

17

Oil Type: _____

- | | | |
|---|---------------------------------------|--|
| <input type="radio"/> CS Typ oleje | <input type="radio"/> FR Type d'huile | <input type="radio"/> PL Gatunek oleju |
| <input type="radio"/> DA Olietype | <input type="radio"/> HR Vrsta ulja | <input type="radio"/> PT Tipo de Óleo |
| <input type="radio"/> DE Ölsorte | <input type="radio"/> HU Olaj típusa | <input type="radio"/> SK Typ oleja |
| <input type="radio"/> EL Τύπος Λαδιού | <input type="radio"/> IT Tipo d'olio | <input type="radio"/> SL Vrsta olja |
| <input type="radio"/> ES Tipo de aceite | <input type="radio"/> NL Oliesoort | <input type="radio"/> SV Oljetyyp |
| <input type="radio"/> FI Öljytyyppi | <input type="radio"/> NO Oljetype | |



18 Water Tank Capacity (1kg/Liter): _____ L

- | | | |
|---|--|--|
| <input type="radio"/> CS) Obsah vodní nádrže (1 kg/litr) | <input type="radio"/> FR) Contenance du réservoir d'eau (1 kg/litre) | <input type="radio"/> PL) Pojemność zbiornika na wodę (1 kg/litr) |
| <input type="radio"/> DA) Vandtanks kapacitet (1 kg/liter) | <input type="radio"/> HR) Zapremnina spremnika za vodu (1 kg/l) | <input type="radio"/> PT) Capacidade do Depósito de Água (1 kg/Litro) |
| <input type="radio"/> DE) Fassungsvermögen des Frischwassertanks (1 kg/Liter) | <input type="radio"/> HU) Víztartály kapacitása (1 kg/liter) | <input type="radio"/> SK) Kapacita nádrže na vodu (1 kg/liter) |
| <input type="radio"/> EL) Χωρητικότητα Δεξαμενής Νερού (1 κ./λίτρο) | <input type="radio"/> IT) Capacità del serbatoio dell'acqua (1 kg/litro) | <input type="radio"/> SL) Prostornina rezervoarja za vodo (1 kg/liter) |
| <input type="radio"/> ES) Capacidad del depósito de agua (1 kg/litro) | <input type="radio"/> NL) Inhoud watertank (1 kg/liter) | <input type="radio"/> SV) Vattentankens kapacitet (1 kg/liter) |
| <input type="radio"/> FI) Vesisäiliön tilavuus (1 kg/l) | <input type="radio"/> NO) Vanntankens kapasitet (1 kg/liter) | |

19 Holding Tank Capacity: _____ L

- | | | |
|--|--|---|
| <input type="radio"/> CS) Obsah odpadní nádrže | <input type="radio"/> FR) Contenance du réservoir de rétention | <input type="radio"/> PL) Pojemność zbiornika rezerwowego |
| <input type="radio"/> DA) Affaldtanks kapacitet | <input type="radio"/> HR) Zapremnina spremnika za otpadne vode | <input type="radio"/> PT) Capacidade do Depósito de Águas Residuais |
| <input type="radio"/> DE) Fassungsvermögen des Abwasserspeichers | <input type="radio"/> HU) Tárolótartály kapacitása | <input type="radio"/> SK) Kapacita zachytávacej nádrže |
| <input type="radio"/> EL) Χωρητικότητα Δεξαμενής Λυμάτων | <input type="radio"/> IT) Capacità del serbatoio liquami | <input type="radio"/> SL) Prostornina fekalnega rezervoarja |
| <input type="radio"/> ES) Capacidad del tanque de retención | <input type="radio"/> NL) Inhoud verzameltank | <input type="radio"/> SV) Lagringstankens kapacitet |
| <input type="radio"/> FI) Jätessäiliö (pro pitosäiliö) | <input type="radio"/> NO) Avfallstankens kapasitet | |

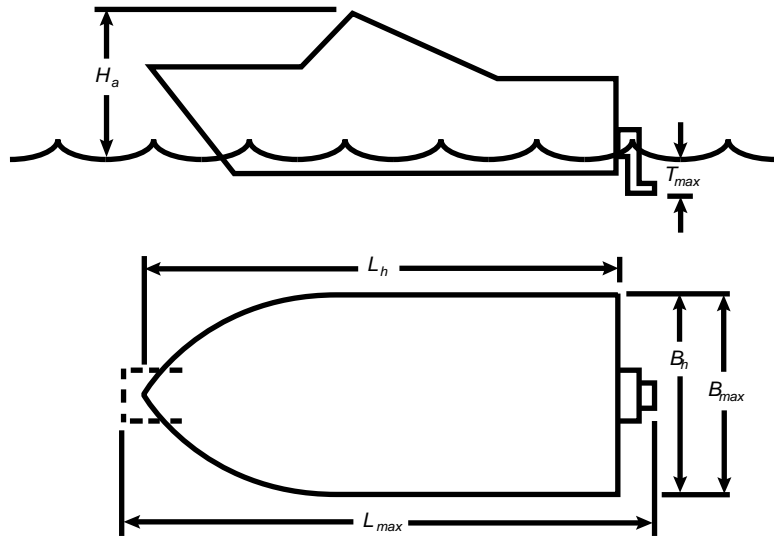
20 Number and Type of Fire Extinguishers: _____

- | | | |
|---|--|--|
| <input type="radio"/> CS) Množství a typ požárních hasicích přístrojů | <input type="radio"/> FR) Quantité et type d'extincteurs | <input type="radio"/> PL) Ilość i rodzaj gaśnic przeciwpożarowych |
| <input type="radio"/> DA) Antal og type ildslukkere | <input type="radio"/> HR) Broj i vrsta protupožarnih aparata | <input type="radio"/> PT) Quantidade e Tipo de Extintores de Incêndios |
| <input type="radio"/> DE) Anzahl und Art der Löscharparate | <input type="radio"/> HU) Tűzoltó készülékek száma és típusa | <input type="radio"/> SK) Množstvo a typ hasiacich prístrojov |
| <input type="radio"/> EL) Ποσότητα και Τύπος Πυροσβεστήρων | <input type="radio"/> IT) Numero e tipi di estintori | <input type="radio"/> SL) Količina in vrste gasilnih aparatov |
| <input type="radio"/> ES) Cantidad y tipo de extintores de incendios | <input type="radio"/> NL) Aantal en type brandblusapparaten | <input type="radio"/> SV) Antal och typ av brandsläckare |
| <input type="radio"/> FI) Sammuttimien määrä ja tyypit | <input type="radio"/> NO) Antall og type brannslukkere | |

21 Number and Type of Fume Detectors: _____

- | | | |
|--|--|--|
| <input type="radio"/> CS) Množství a typ detektorů kouře | <input type="radio"/> FR) Quantité et type de détecteurs de vapeur | <input type="radio"/> PL) Ilość i rodzaj czujników dymnych |
| <input type="radio"/> DA) Antal og type af gasdetektorer | <input type="radio"/> HR) Broj i vrsta detektora dima | <input type="radio"/> PT) Quantidade e Tipo de Detectores de Fumos |
| <input type="radio"/> DE) Anzahl und Art der Rauchmelder | <input type="radio"/> HU) Füstérzékelők száma és típusa | <input type="radio"/> SK) Množstvo a typ detektora dymu |
| <input type="radio"/> EL) Ποσότητα και Τύπος Ανιχνευτών Αναθυμιάσεων | <input type="radio"/> IT) Numero e tipi di rilevatori di fumo | <input type="radio"/> SL) Količina in vrste detektorjev dima |
| <input type="radio"/> ES) Cantidad y tipo de detectores de humos | <input type="radio"/> NL) Aantal en type rookgasdetectoren | <input type="radio"/> SV) Antal och typ av rökdetektorer |
| <input type="radio"/> FI) Savutunnistimien määrä ja tyypit | <input type="radio"/> NO) Antall og type gassdetektor | |





A Maximum Height (H_a) _____ m B Beam of Hull (B_H) _____ m C Maximum Draught (T_{MAX}) _____ m

D Length of Hull (L_H) _____ m E Beam (B_{MAX}) _____ m F Maximum Length (L_{MAX}) _____ m



Ken Cook Co.

- EN** Ken Cook Co. is an international technical communications publisher of electronic and paper based operation, parts and service manuals, training systems and technical catalogs. Complete services include technical writing, foreign language translations, photography, computer graphics, electronic publishing, pre-press, printing, warehousing, literature distribution, data base conversions, programming and Internet strategies for business and industry.
- CS** Ken Cook Co. je mezinárodní vydavatel technických dokumentů v papírové a elektronické podobě, příruček dílů a servisních návodů, školicích systémů a technických katalogů. Úplné služby zahrnují psaní technické dokumentace, překlady do zahraničních jazyků, fotografie, počítačová grafika, elektronické vydávání, předtisková příprava, tisk, skladování, distribuci literatury, konverze databází, programování a internetové strategie pro podnikání a průmysl.
- DA** Ken Cook Co. er en international teknisk kommunikationsvirksomhed, der udgiver elektroniske og papirbaserede betjenings-, reservedels- og servicehåndbøger, uddannelsessystemer og tekniske kataloger. Virksomhedens udførlige service omfatter udarbejdelse af tekniske tekster, oversættelse til fremmede sprog, fotografering, computergrafik, elektronisk forlagsvirksomhed, fortryk, trykning, opbevaring i pakhus, litteraturdistribution, databasekonverteringer, programmerings- og Internet-strategier for erhvervs- og industrivirksomheder.
- DE** Ken Cook Co. ist ein internationaler Herausgeber technischer Literatur in elektronischer und Papierform, von Teile- und Wartungshandbüchern, Schulungssystemen und technischen Katalogen. Komplette Dienstleistungen umfassen technisches Schreiben, Fremdsprachenübersetzungen, Fotografien, Computergrafiken, elektronisches Publizieren, Druckvorstufe, Drucken, Lagerung und Archivierung, Literaturvertrieb, Datenbankkonvertierungen, Programmierung und Internetstrategien für Industrie, Handel und Dienstleistungsgewerbe.
- EL** Η Ken Cook Co. είναι μια διεθνής εταιρεία τεχνικών εκδόσεων και ασχολείται με ηλεκτρονικά και έντυπα εγχειρίδια λειτουργίας, εξαρτημάτων και συντήρησης, συστήματα εκπαίδευσης και τεχνικούς καταλόγους. Παρέχει πλήρη σειρά υπηρεσιών, όπως σύνταξη τεχνικών κειμένων, μεταφράσεις σε άλλες γλώσσες, φωτογραφικές υπηρεσίες, δημιουργία ψηφιακών γραφικών, ηλεκτρονικές εκδόσεις, προεκτύπωση, εκτύπωση, αποθήκευση, διανομή έντυπου υλικού, μετατροπές βάσεων δεδομένων, προγραμματισμό και στρατηγικές Internet για επιχειρήσεις και κλάδους.
- ES** Ken Cook Co. es una editorial internacional de comunicaciones técnicas de manuales de funcionamiento, piezas y servicio, sistemas de formación y catálogos técnicos en formato de papel y electrónico. Entre los servicios completos se incluye escritura técnica, traducciones de idiomas extranjeros, fotografía, gráficos por ordenador, publicaciones electrónicas, pre-prensa, impresión, almacenaje, distribución de publicaciones, conversiones de bases de datos, programación y estrategias de Internet para comercio e industria.
- FI** Ken Cook Co. on kansainvälinen, elektronisten ja paperipohjaisten käyttö-, osa- ja huolto-ohjekirjojen, koulutusjärjestelmien ja teknisten luetteloiden julkaisija. Täydellinen palvelu sisältää teknisiä tekstejä, vieraskielisiä käännöksiä, valokuvia, tietokonegrafiikkaa, elektronista julkaisemista, tiedotusta, painatusta, varastointia, kirjallisuuden välitystä, tietokantamuunnoksia, ohjelmointia ja Internet-strategioita liiketoimintaa ja teollisuutta varten.
- FR** Ken Cook Co. est un éditeur international de communications techniques qui publie des manuels d'utilisation, de pièces et d'entretien sur support électronique et papier, des systèmes de formation et des catalogues techniques. Les services proposés incluent la rédaction technique, la traduction de langues étrangères, la photographie, l'infographie, la publication assistée par ordinateur, la prépresse, l'impression, le stockage, la distribution de documentation, la conversion de bases de données, la programmation et les stratégies Internet pour le commerce et l'industrie.
- HR** Ken Cook Co. je međunarodni izdavač elektroničkih i tiskanih tehničkih komunikacija, priručnika za dijelove i servisiranje te edukativnih i tehničkih kataloga. Cjelokupna usluga obuhvaća pisanje tehničkih informacija, prijevod na strane jezike, fotografiju, računalne grafike, elektronička izdanja, pripremu za tiskanje i tisak, skladištenje, distribuciju literature, konverziju podataka, programiranje i internetsku strategiju za različite tvrtke.
- HU** A Ken Cook Co. az elektronikus és papíralapú felhasználói kézikönyvek, alkatrész-katalógusok, karbantartási kézikönyvek, képzési anyagok és műszaki katalógusok nemzetközi kiadásával foglalkozik. Az üzleti és iparági teljes körű szolgáltatások része a szakírói tevékenység, a fordítás, a fotózás, a számítógépes grafikák elkészítése, az elektronikus kiadás, a nyomdai előkészítés, a nyomtatás, a raktározás, a szakirodalom-terjesztés, az adatbázis-konvertálás, a programozás és az internetes stratégia kialakítása.

Ken Cook Co.

9929 W. Silver Spring Drive
Milwaukee, WI 53225 USA



+1-414-466-6060



+1-414-466-0840



Marine@kencook.com



Ken Cook Co.

- IT** Ken Cook Co. è una casa editrice internazionale di pubblicazioni tecniche quali documenti, manuali di ricambi e di assistenza, corsi di formazione e cataloghi tecnici in formato elettronico o cartaceo. L'intera gamma di servizi offerti comprende documenti tecnici scritti, traduzioni in lingue straniere, fotografie, grafici realizzati al computer, pubblicazioni tecniche, pre-press, stampa, immagazzinaggio, distribuzione di documentazione, conversioni di database, programmazione e strategie Internet per commercio e industria.
- NL** Ken Cook Co. is een internationaal opererende uitgever van technische publicaties in elektronische en papieren vorm, zoals bedieningshandleidingen, onderdelenboeken, onderhoudshandleidingen, leermiddelen en technische catalogi. Het complete dienstenpakket omvat technisch schrijven, vertalingen, fotografie, computergrafie, elektronisch publiceren, drukwerkvoorbereiding, afdrukken, opslag, distributie van documentatie, databaseconversies, programmeren en internetstrategieën voor het bedrijfsleven.
- NO** Ken Cook Co er et internasjonalt, teknisk forlag som utgir håndbøker over deler og service, opplæringsystemer og tekniske kataloger, både i elektronisk form og som vanlig trykk. Komplette tjenester omfatter teknisk skrivning, oversettelser, foto, datamaskingrafikk, elektronisk utgivelse, klargjøring, trykking, lagerhold, litteraturdistribusjon, databaseomdannelser, programmering og internetstrategier til næringslivet og industrien.
- PL** Ken Cook Co. to międzynarodowe wydawnictwo specjalizujące się w literaturze komunikacji technicznej wydawanej na mediach elektronicznych lub na papierze, podręcznikach do części o serwisu, systemów szkoleniowych i katalogach technicznych. Pełne usługi obejmują opisy techniczne, tłumaczenia na obce języki, fotografię, grafikę komputerową, wydawnictwa elektroniczne, drukowanie wstępne, drukowanie, składowanie, dystrybucję, konwersję baz danych, programowanie i opracowanie strategii internetowej zarówno dla firm jak i przemysłu.
- PT** A Ken Cook Co. é um editor de comunicações técnicas internacional de operações electrónicas e em papel, de manuais de peças e de serviços, de sistemas de formação e de catálogos técnicos. Os serviços completos incluem a escrita técnica, as traduções de língua estrangeira, a fotografia, os gráficos de computador, a edição electrónica, a pré-impressão, a impressão, o armazenamento, a distribuição de literatura, as conversões de bases de dados, a programação e as estratégias de Internet para os negócios e indústria.
- SK** Ken Cook Co. je medzinárodný vydavateľ elektronických alebo papierových technických komunikačných návodov na použitie, príručiek náhradných dielov a návodov na údržbu, školiacich systémov a technických katalógov. Jeho kompletnými službami sú vytváranie technických textov, preklady cudzích jazykov, fotografovanie, počítačová grafika, elektronické publikovanie, príprava tlače, tlač, uskladnenie, distribúcia literatúry, konverzie databáz, programovacie a internetové stratégie pre obchod a priemysel.
- SL** Ken Cook Co. je mednarodna založba na področju tehničnih komunikacij za publikacije v elektronski in pisni obliki, delov in servisnih priročnikov, izobraževalnih sistemov in tehničnih katalogov. Celovite storitve obsegajo tehnično pisanje, prevode v tuje jezike, fotografijo, računalniško grafiko, elektronsko založništvo, grafična priprava, tisk, skladiščenje, distribucija gradiva, pretvorba podatkovnih baz, programiranje in internetne strategije za posel in industrijo.
- SV** Ken Cook Co. är en internationell utgivare av drifts-, del- och underhållshandböcker, utbildningssystem och tekniska kataloger i elektroniskt eller pappersbaserat format. Fullständiga tjänster inkluderar tekniska texter, översättningar, fotografi, datorgrafik, elektronisk publicering, förpress, förvaring, distribution, databaskonvertering, programmering och Internet-strategier för företag och industri.

Ken Cook Co.

9929 W. Silver Spring Drive
Milwaukee, WI 53225 USA



+1-414-466-6060



+1-414-466-0840



Marine@kencook.com



- EN** This manual was created following International Organization for Standards (ISO) 10240:2004 as a guideline. Not all information to conform to the standards set forth by ISO can be included in this manual without certain manufacturer's consent or all knowledge of all the equipment your boat is equipped with. No part of this publication, including text, illustrations, tables or language translations, may be reproduced, scanned, traced, copied, recorded; stored in an information retrieval system, electronic, mechanical or otherwise; transmitted in any form by any means including facsimile, Internet or other electronic means without prior written permission of Ken Cook Company.
- CS** Tento návod byl sepsán podle pokynů Mezinárodní organizace pro normy (ISO) 10240:2004. Ne všechny informace odpovídající normám stanoveným ISO lze zahrnout do tohoto návodu bez jistého souhlasu výrobce ani veškeré vědomosti o veškerém vybavení, kterým je Váš člun vybaven. Žádná část této publikace, včetně textu, obrázků, tabulek či překladů do jiných jazyků, nesmí být reprodukována, skenována, vyhledávána, kopírována a nahrávána; nesmí být ukládána v systému pro vyhledávání informací, elektronickém, mechanickém či jiném; nesmí být přenášena v jakékoli formě jakýmkoliv prostředky včetně faxu, internetu nebo jiných elektronických médií bez předchozího písemného svolení společnosti Ken Cook.
- DA** Denne håndbog er udarbejdet i henhold til vejledningen fra International Organization for Standards (ISO) 10240:2004. Det er ikke muligt at medtage alle de oplysninger, som kræves for at opfylde de af ISO fastsatte standarder, i denne håndbog uden visse fabrikantens samtykke eller alt kendskab til alt det udstyr, som din båd er udstyret med. Ingen del af denne publikation, herunder tekst, illustrationer, tabeller eller oversættelser til andre sprog, må reproducere, scannes, kopieres, fotokopieres, optages, opbevares i elektroniske anlæg eller overføres i nogen form, hverken elektronisk, mekanisk eller på anden måde, uden forudindhentet tilladelse fra Ken Cook Company.
- DE** Dieses Handbuch wurde in Anlehnung an die ISO-Norm 10240:2004 erstellt. Ohne eine bestimmte Zustimmung des Herstellers oder vollständige Kenntnis aller Ausrüstung Ihres Boots können nicht alle Informationen entsprechend der festgelegten ISO-Normen in diesem Handbuch eingeschlossen werden. Kein Teil dieser Druckschrift, einschließlich Text, Abbildungen, Tabellen oder Übersetzungen in andere Sprachen, dürfen ohne die vorherige schriftliche Zustimmung von Ken Cook Company vervielfältigt, eingescannt, durchgepaust, kopiert, nachgedruckt, aufgezeichnet, in einem Informationsspeichersystem gespeichert werden, ob elektronisch, mechanisch oder auf andere Weise und dürfen in keiner Form und über keinerlei Mittel einschließlich Telefax, Internet oder andere elektronische Mittel übertragen werden.
- EL** Το παρόν εγχειρίδιο δημιουργήθηκε σύμφωνα με το πρότυπο 10240:2004 του Διεθνούς Οργανισμού Τυποποίησης (ISO). Στο παρόν εγχειρίδιο δεν μπορούν να συμπεριληφθούν όλες οι πληροφορίες για τη συμμόρφωση με τα πρότυπα που ορίζει ο οργανισμός ISO χωρίς κάποια συγκατάθεση του κατασκευαστή ή χωρίς πλήρη γνώση του εξοπλισμού με το οποίο έχει εξοπλιστεί το σκάφος σας. Απαγορεύεται η αναπαραγωγή, η σάρωση, η αποτύπωση, η αντιγραφή, η εγγραφή, η αποθήκευση σε σύστημα ανάκτησης πληροφοριών (ηλεκτρονικό, μηχανικό ή άλλο), η μετάδοση, σε οποιαδήποτε μορφή ή με οποιοδήποτε μέσο, (συμπεριλαμβανομένου του φαξ, του Internet ή άλλου ηλεκτρονικού μέσου) της παρούσας έκδοσης ή τμήματος αυτής, συμπεριλαμβανομένου του κειμένου, των εικόνων, των πινάκων ή των μεταφράσεων της σε άλλες γλώσσες, χωρίς την προηγούμενη έγγραφη άδεια της Ken Cook Company.
- ES** Este manual se creó siguiendo como directriz la norma 10240:2004 de la Organización Internacional de Normalización (ISO). No puede incluirse en este manual toda la información de cumplimiento de las normas expuestas por la ISO sin cierto consentimiento del fabricante o todo el conocimiento de todos los equipos de los cuales dispone su embarcación. Ninguna parte de esta publicación, incluido el texto, las ilustraciones, las tablas o las traducciones, puede reproducirse, escanearse, calcarse, copiarse, grabarse; almacenarse en ningún sistema de recuperación de la información, electrónico, mecánico u otros; ni transmitirse de ninguna forma, incluyendo fax, Internet u otros medios electrónicos sin previo consentimiento por escrito de Ken Cook Company.
- FI** Tämä ohjekirja on tehty noudattaen Kansainvälisen Standardijärjestön (ISO) standardia 10240:2004. Kaikkea ISO:n asettamien standardien tietoja ei ole voitu sisällyttää tähän ohjekirjaan ilman valmistajan suostumusta tai veneesi varusteita koskevia tietoja. Mitään tämän julkaisun osaa, tekstiä, kuvaa, taulukkoa tai kieliversiota ei saa julkistaa, skannata, jäljentää, tallentaa elektroniseen, mekaaniseen tai muun tekniikan mukaiseen järjestelmään tai lähettää missään muodossa, m.l. faksimile, internet tai joku muu elektroninen väline, ilman Ken Cook Co:n kirjallista suostumusta.
- FR** Ce manuel a été rédigé en se basant sur la norme ISO 10240:2004. Toutes les informations pour satisfaire les normes établies par ISO ne peuvent pas être incluses dans ce manuel sans l'autorisation du constructeur ou la parfaite connaissance de tous les équipements installés sur votre bateau. Aucune partie de cette publication, y compris les textes, les illustrations, les tableaux ou les traductions, ne peut être reproduite, scannée, calquée, copiée, enregistrée; stockée dans un système de recherche de données électronique, mécanique ou autre, transmise sous quelque forme et par quelque moyen que ce soit, y compris par fax, Internet ou tout autre moyen électronique, sans l'autorisation écrite préalable de la société Ken Cook.



- HR** Ovaj priručnik sastavljen je prema standardima International Organization for Standards (ISO) 10240:2004. Bez pristanka proizvođača u njega nije bilo moguće uvrstiti sve informacije vezane uz udovoljavanje standardima koje propisuje ISO te sve informacije o opremi broda. Nijedan dio ove publikacije, uključujući tekst, ilustracije, tabele ili prijevode na druge jezike ne smije se reproducirati, skenirati, kopirati ili prepisivati, odnosno spremi u informatički sustav, bilo elektronički, mehanički ili druge vrste, niti prenositi ili slati telefaksom, internetom ili nekim drugim elektroničkim medijem bez prethodnog odobrenja Ken Cook Company.
- HU** Ez a kézikönyv az International Organization for Standards (ISO) szervezet 10240:2004 számú szabványának irányelvei alapján készült. Az ISO szabvány által meghatározott információk nem szerepelhetnek teljes körűen ebben a kézikönyvben az egyes gyártók hozzájárulása, illetve az Ön hajóján található felszerelések teljes ismerete nélkül. E kiadvány semmilyen része – beleértve a szöveget, illusztrációkat, táblázatokat és fordításokat – nem reprodukálható, olvasható be, fejthető vissza, másolható, rögzíthető, tárolható elektronikus, mechanikus vagy más módon információ-visszakereső rendszerben, illetve nem továbbítható faxon, interneten vagy más elektronikus módon a Ken Cook Company előzetes írásos engedélye nélkül.
- IT** Questo manuale è stato redatto utilizzando come linee guida le norme ISO (International Organization for Standards) 10240:2004. Non tutte le informazioni necessarie a garantire la conformità agli standard previsti dalle norme ISO possono essere inserite in questo manuale senza il consenso del costruttore o senza conoscere l'esatto equipaggiamento della barca. Non è ammessa la riproduzione, scansione, ricalcatura, copiatura, registrazione, memorizzazione in sistemi di archiviazione informatici, elettronica, meccanica o di altro tipo, la trasmissione con qualsiasi mezzo, compresi facsimile, Internet o dispositivi elettronici di alcuna parte di questa pubblicazione, compresi testo, illustrazioni, tabelle o copie tradotte senza previa autorizzazione scritta da parte di Ken Cook Company.
- NL** Bij het schrijven van deze handleiding werd norm ISO 10240:2004, van de Internationale Organisatie voor Standaardisatie, als richtlijn aangehouden. Niet alle informatie waaraan voldaan moet worden volgens de ISO-normen, kan in deze handleiding worden opgenomen zonder de toestemming van een bepaalde fabrikant of al de kennis van alle uitrusting waarmee uw boot is uitgerust. Niets uit deze uitgave, met inbegrip van tekst, afbeeldingen, tabellen of vertalingen ervan, mag worden verveelvoudigd, gescand, overgenomen, gekopieerd, vastgelegd; opgeslagen in een automatisch gegevensbestand, elektronisch, mechanisch of anderszins; overgebracht in welke vorm en op welke wijze dan ook, met inbegrip van fax, internet of enig ander elektronisch middel, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Ken Cook Company.
- NO** Denne håndboken er skrevet med ISOs – den internasjonale standardiseringsorganisasjonens – 10240:2004 som veileder. Det er ikke mulig å ta med alle opplysningene i denne håndboken for å oppfylle standardene fastsatt av ISO uten samtykke fra visse produsenter eller uten kjennskap til alt det utstyr båten din har. Ingen del av denne publikasjonen, inkludert tekst, illustrasjoner, tabeller eller oversettelser må gjengis, skannes, spores, kopieres, innspilt, lagret i et system for fremhenting av informasjon, elektronisk, mekanisk eller annet, sendt ut i noen som helst form, inkludert faksimile, internett eller andre elektroniske måter uten skriftlig forhåndstillatelse fra Ken Cook Company.
- PL** Niniejszy podręcznik został skonstruowany według norm Międzynarodowej Organizacji Normalizacyjnej (ISO) 10240:2004. Nie wszystkie informacje stosujące się do norm ISO mogą być zawarte w tym podręczniku bez pewnej dozy zgody producenta odnośnie wiedzy o wyposażeniu Waszej łodzi. Zabrania się reprodukcji części lub całości podręcznika, jego tekstu, ilustracji, tabel czy tłumaczeń, oraz ich skanowania, kopiowania, nagrywania, przechowywania w systemie pamięci - czy to elektronicznej czy mechanicznej - transmitowania ich w jakiegokolwiek formie przez fotokopiowanie, internet lub inne środki elektroniczne bez uprzedniego uzyskania pisemnej zgody wydawnictwa Ken Cook Company.
- PT** Este manual foi criado em conformidade com as Normas da Organização Internacional (ISO) 10240:2004 como directriz. Nem todas as informações submetidas às normas estabelecidas pela ISO podem ser incluídas neste manual, sem um claro consentimento do fabricante ou sem o conhecimento completo de todos os equipamentos da sua embarcação. Nenhuma parte desta publicação, incluindo o texto, as ilustrações, as tabelas ou as traduções linguísticas pode ser reproduzida, digitalizada, remontada, copiada, gravada, armazenada num sistema de extração de informação, seja electrónico, mecânico ou outro; nem pode ser transmitida de qualquer forma por quaisquer meios, incluindo o fac-símile, a Internet ou outros meios electrónicos sem a prévia autorização escrita da Ken Cook Company.



SK

Táto príručka bola vytvorená podľa Medzinárodnej organizácie pre normalizáciu (International Organization for Standards - ISO) 10240:2004 ako návod. Nie všetky informácie spĺňajúce normy stanovené ISO môžu byť zahrnuté v tomto návode bez súhlasu výrobcu alebo nie všetky poznatky o všetkých zariadeniach, ktorými je čln vybavený. Žiadna časť tejto publikácie, vrátane textu, ilustrácií, tabuliek alebo jazykových prekladov, sa nesmie elektronicky, mechanicky alebo iným spôsobom reprodukovat', skenovat', kopírovat', zaznamenávat', ukladať do informačného systému, prenášať v ľubovoľnej forme pomocou žiadnych prostriedkov vrátane faxu, internetu alebo iných elektronických prostriedkov bez predchádzajúceho písomného súhlasu spoločnosti Ken Cook Company.

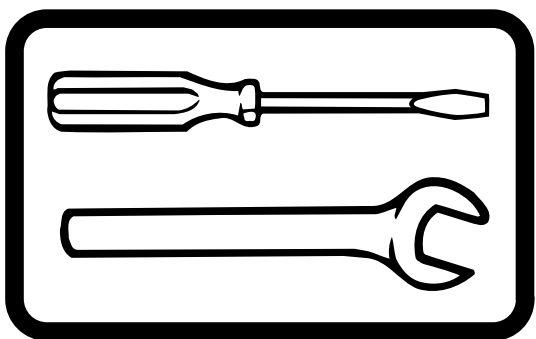
SL

Ta priročnik je bil oblikovan kot smernica v skladu z Mednarodno organizacijo za standardizacijo (ISO) 10240:2004. V ta priročnik ni mogoče vključiti vseh informacij v skladu s predpisanimi standardi ISO brez dovoljenja proizvajalca ali poznavanja celotne opreme vašega čolna. Brez predhodnega pisnega dovoljenja podjetja Ken Cook Company je prepovedano reproducirati, skenirati, preresovati, kopirati ali zapisovati; elektronsko, mehnično ali na drug način shraniti v sistem za priklic informacij; posredovati v kakršni koli obliki na kakršen koli način, vključno kot faksimile, preko interneta ali drugega elektronskega načina kateri koli del te publikacije, vključno z besedilom, ilustracijami, razpredelnicami ali prevodi.

SV

Den här handboken sammanställdes med ISO-standard 10240:2004 som riktlinje. Det går inte att inkludera all information som fastställts i ISO-standarden i den här handboken utan tillstånd från vissa tillverkare eller kännedom om utrustningarna som är monterade i din båt. Ingen del av denna publikation, inklusive text, illustrationer, tabeller och översättningar, får reproduceras, skannas, kalkeras, kopieras, spelas in, lagras i ett lagringssystem, oavsett om det är elektroniskt, mekaniskt eller annat, eller överförs i någon form, det inkluderar fax, Internet och andra elektroniska medel, utan föregående skriftligt medgivande från Ken Cook Company.





Maintenance Log

- CS Deník údržby
 DA Vedligeholdelsesjournal
 DE Wartungslog
 EL Αρχείο συντήρησης
 ES Registro de mantenimiento
 FI Huoltoloki
 FR Registre d'entretien
 HR Dnevnik održavanja
 HU Karbantartási napló
 IT Registro di manutenzione
 NL Onderhoudslogboek
 NO Vedlikeholdslogg
 PL Harmonogram konserwacji
 PT Registo de Manutenção
 SK Záznam o údržbe
 SL Dnevnik vzdrževanja
 SV Underhållslogg

Date			Hours		Maintenance Performed	
<input type="radio"/> CS Datum	<input type="radio"/> IT Data		<input type="radio"/> CS Hodiny	<input type="radio"/> IT Ore	<input type="radio"/> CS Provedená údržba	<input type="radio"/> IT Manutenzione eseguita
<input type="radio"/> DA Dato	<input type="radio"/> NL Datum		<input type="radio"/> DA Timer	<input type="radio"/> NL Uren	<input type="radio"/> DA Udført vedligeholdelse	<input type="radio"/> NL Uitgevoerd onderhoud
<input type="radio"/> DE Datum	<input type="radio"/> NO Dato		<input type="radio"/> DE Stunden	<input type="radio"/> NO Timer	<input type="radio"/> DE Durchgeführte Wartung	<input type="radio"/> NO Utført vedlikehold
<input type="radio"/> EL Ημερομηνία	<input type="radio"/> PL Data		<input type="radio"/> EL Ώρες	<input type="radio"/> PL Godziny	<input type="radio"/> EL Συντήρηση που εκτελέστηκε	<input type="radio"/> PL Dokonane czynności konserwacyjne
<input type="radio"/> ES Fecha	<input type="radio"/> PT Data	<input type="radio"/> ES Horas	<input type="radio"/> PT Horas	<input type="radio"/> ES Mantenimiento realizado	<input type="radio"/> PT Manutenção Realizada	
<input type="radio"/> FI Päiväys	<input type="radio"/> SK Dátum	<input type="radio"/> FI Tunnit	<input type="radio"/> SK Hodiny	<input type="radio"/> FI Huolto tehty	<input type="radio"/> SK Vykonaná údržba	
<input type="radio"/> FR Date	<input type="radio"/> SL Datum	<input type="radio"/> FR Heures	<input type="radio"/> SL Ure	<input type="radio"/> FR Entretien effectué	<input type="radio"/> SL Izvedeno vzdrževanje	
<input type="radio"/> HR Datum	<input type="radio"/> SV Datum	<input type="radio"/> HR Sati	<input type="radio"/> SV Timmar	<input type="radio"/> HR Izvršeno održavanje	<input type="radio"/> SV Utfört underhåll	
<input type="radio"/> HU Dátum		<input type="radio"/> HU Üzemóra		<input type="radio"/> HU Elvégzett karbantartás		



TABLE OF CONTENTS

- INTRODUCTION.....3**
- ABOUT YOUR CRAFT.....3**
 - BUILDER'S PLATE 3
 - CRAFT DESIGN CATEGORY 3
 - CRAFT LIMITATIONS 4
 - Mass of Craft 4
 - Maximum Load 4
 - Maximum Number of Persons 4
 - Loading 4
 - STABILITY AND BUOYANCY 4
 - WATER RESCUE (MAN OVERBOARD) 4
 - CAPSIZING AND RECOVERING 5
 - STRONG POINTS 5
 - DOCK AND MOORING LINES 5
 - TRAILERING 5
 - WORKING DECK 5
 - ENGINE(S) 5
 - NOISE EMISSIONS 5
- BOATING SAFETY.....5**
 - SAFETY ALERTS 5
 - Levels of Hazard 5
 - Pictorial Symbols 6
 - REQUIRED SAFETY EQUIPMENT 6
 - RECOMMENDED SAFETY EQUIPMENT 6
 - LIFE JACKETS 6
 - LIFE RAFT 6
 - FIREFIGHTING EQUIPMENT 7
 - VISUAL DISTRESS SIGNALS 8
 - DRUGS AND BOATING 8
 - CARBON MONOXIDE HAZARDS 8
 - VISIBILITY 9
- GENERAL INFORMATION.....10**
 - CONTROLS 10
 - Before You Start 10
 - Shift/Throttle Control 10
 - STEERING 11
 - Mechanical Steering 11
 - Power-Assisted Steering 11
 - Hydraulic Steering 11
 - VALVES 11
 - Fuel Shutoff 12
 - Fuel Tank Selection 12
 - Fuel Manifold 12
 - Fuel-burning Appliances 12
 - FUEL SYSTEM 12
 - WATER SYSTEMS 13
 - Freshwater Tank 13
 - Seacocks/Hull Openings 13
 - Livewell 13
 - Water Diverter 13
 - INSTRUMENTS 13
 - SWITCHES AND INDICATORS 15
 - Ignition 15
 - Engine Stop Switch 15
 - Battery Switch 16
 - Battery Selector Switch 16
 - Battery Isolator 16
 - Anchor Light 16
 - Navigation Lights 16



Blower	16
Bilge Pump.....	17
Boarding and Courtesy Lights	17
Windshield Wiper.....	17
Hatch Lift.....	17
Engine Trim.....	17
Trim Tabs.....	17
Fuel Gauge	17
DETECTORS	17
Gas Fumes.....	17
Carbon Monoxide (CO) Fumes	18
Warning Alarm.....	18
FUSES AND CIRCUIT BREAKERS.....	18
BATTERY(IES).....	18
ELECTRICAL SYSTEMS.....	18
DC Master Panel (Extra Low Voltage).....	19
AC/Generator Control Panel (Low Voltage)	19
Shore Power Connection	20
Appliances	21
FUELING	21
After Refueling.....	21
When Starting.....	21
ENVIRONMENTAL CONSIDERATIONS.....	21
MARPOL TREATY	21
FUEL AND OIL SPILLAGE	22
DISCHARGE AND DISPOSAL OF WASTE	22
EXCESSIVE NOISE	22
WAKE AND WASH	22
EXHAUST EMISSIONS.....	22
PAINTS.....	22
CLEANING AGENTS	22
MAINTENANCE.....	22
SALTWATER CORROSION	22
CLEANING.....	22
BOTTOM MAINTENANCE	22
UPHOLSTERY	22
CARPETING	23
BILGE AND PUMP.....	23
PLEXIGLAS	23
STAINLESS STEEL	23
MARINE HEAD (TOILET)	23
HOLDING TANK.....	23
GALVANIC CORROSION	23
REPAIRS, REMOVALS AND REPLACEMENTS	23
MATERIALS AND COMPONENTS	23
WINTER STORAGE	24
INSPECTION	24
SLINGING/LIFTING	24
PAINTING.....	24



INTRODUCTION

This owner's manual contains the minimum information necessary to run your craft properly. It also contains some safety topics and operation and maintenance tips. Read it carefully. Also, familiarize yourself with your craft before you operate it. If this is your first craft or you are changing to a type of craft that you have not operated, for your own comfort and safety, get some handling and operating training before you assume command of your craft.

This owner's manual should not substitute for a course on boating safety. A boating safety course will give you vital information on how to navigate, anchor and dock your craft. Your dealer, your national sailing federation or your yacht club can give you information on local schools and instructors. Additionally, this manual is not a comprehensive operation, maintenance or troubleshooting guide.

KEEP THIS MANUAL AND ANY OTHER ENCLOSURES IN A SECURE PLACE. IF YOU SELL THE CRAFT, GIVE THIS MANUAL TO THE NEW OWNER.

Because of our policy of continuous product improvement, the illustrations used in this manual may not be the same as on your craft. These illustrations are intended as representative views for your reference. Also, some equipment discussed in this manual may be optional for your craft.

The craft manufacturer will supply specific information on the operation of the equipment and systems fitted with your craft. Read, understand and keep all the supplied information. Both you and your crew should familiarize yourselves with the craft and all of its equipment before you operate it.

If you make any modifications to your craft, large or small, employ a trained professional to make the modification. Do not modify the safety characteristics of the craft. Any change in the weight of the vertical position of the craft can significantly affect the stability of your craft. For example, the addition of a fishing tower, a radar unit, or a stowing mast can make the vessel top heavy. Additionally, changing the engine could also affect the stability of the craft and/or overpower the vessel.

If you plan to make any modifications that could impact the safety of the craft, contact the craft manufacturer and get written authorization stating that the proposed change will not impact the safe operation of the craft.

Any craft—no matter how strong it may be—can be severely damaged if handled and treated improperly. Irresponsible and unsafe actions are not compatible with safe boating. Always adjust the speed of the craft to sea conditions and avoid excessive slamming.

In emergency situations, you may have to take extraordinary measures. Always carefully consider the dangers of being in harm's way and the need to protect people and equipment. Keep a clear mind during an emergency situation and always think safety first.

Everyone on deck should wear a suitable life jacket or personal flotation device. Some countries require special life jackets or personal flotation devices that comply with their regulations and also require that everyone wear one at all times.

Your craft should be equipped with all appropriate safety equipment (life jackets, harness, etc.) according to the type of craft, weather conditions, etc. If your craft is fitted with a life raft, read the operating instructions and know and understand how to safely operate it. This equipment is mandatory in some countries.

The crew should be familiar with all safety equipment. The crew should also be familiar with emergency maneuvers for man overboard recovery, towing and any other emergency situations.

The International Maritime Organization Collision Regulations (COLREGS) defines the rules of safe navigation, navigation lights, etc., throughout the world. Make sure you know these rules and you have a booklet explaining the rules onboard.

Even if everything has been well-planned and safely designed, safe boating is highly dependent on weather conditions, the state of the sea, and experience and physical shape of the crew. No one can ensure full safety. It is your responsibility as the owner or operator to know the craft's equipment, its capabilities, and the craft's intended use and operating limitations.

Always listen to or read a weather forecast prior to any sailing session or travel. Ensure that the wind and sea conditions will correspond to the design category of the craft and that you and your crew are able to handle the craft in these conditions. Keep port lights, windows, washboards, doors and hatches (or ventilation openings) closed in rough weather and high seas or while operating at planing speeds.

In many countries, you will be required to have a driving license or authorization. You may also be required to have training on the operation of your craft. Make sure that you have these legal authorizations before operating the craft.

ABOUT YOUR CRAFT

Your craft has been assessed to be in compliance with the relevant parts of the Recreational Craft Directive 94/25/EC as amended by 2003/44/EC of the European Parliament. The CE mark means your craft meets all current International Organization for Standardization (ISO) standards and directives in effect at the time of manufacture.



BUILDER'S PLATE

Part of the information is given on the builder's plate affixed on the craft. A full explanation of this information is given in the relevant sections of this manual.

CRAFT DESIGN CATEGORY

Significant Wave Height –

Significant wave height is the mean height of the highest one-third of the waves, which approximately corresponds to the wave height estimated by an experienced observer. Some waves will be double this height.

OCEAN – Category A –

Craft designed to operate in winds that may exceed wind Beaufort force 8 and in significant wave heights of 4 m and above, and is largely self-sufficient. Abnormal conditions such as hurricanes are excluded. Such conditions may be encountered on extended voyages, for example across oceans, or inshore when unsheltered from the wind and waves for several hundred nautical miles.



OFFSHORE – Category B –

Craft designed to operate in winds up to Beaufort force 8 and the associated wave heights and in significant wave heights up to 4 m. Such conditions may be encountered on offshore voyages of sufficient length, or on coastal waters when unsheltered from the wind and waves for several dozens of nautical miles. These conditions may also be experienced on inland seas of sufficient size for the wave height to be generated.

INSHORE – Category C –

Craft designed to operate in winds up to Beaufort force 6 and the associated wave heights and significant wave heights up to 2 m. Such conditions may be encountered in exposed inland waters, in estuaries and in coastal waters in moderate weather conditions.

SHELTERED WATERS – Category D –

Craft designed to operate in winds up to Beaufort force 4 and the associated wave heights (occasional maximum waves of 0,5 m height). Such conditions may be encountered in sheltered inland waters and in coastal waters in fine weather.

CRAFT LIMITATIONS

WARNING

SINKING OR DROWNING HAZARD

NEVER exceed the mass of craft limit, total weight of all persons, gear and fluid capacities. Exceeding craft limitations can cause sinking or drowning resulting in death or serious injury.

Mass of Craft

Mass of the craft in the fully-loaded condition is the sum of the mass of the craft, in the light craft condition, plus the maximum load.

Maximum Load

Maximum load refers to “manufacturer’s recommended maximum load.” This shall not exceed the total load that may be added to the light craft mass without exceeding the requirements for stability, freeboard, flotation and seating requirements, and shall take into account the boat design category. As a minimum it shall take into account the mass of the following:

- The number of persons at 75 kg (average) each. If children are part of the crew, the maximum number of persons may be exceeded provided that each child’s mass does not surpass a limit of 37,5 kg (average) and the total persons mass is not exceeded. This means that two children at 37,5 kg can be carried as one person at 75 kg.
- Basic equipment of, but not less than, 10 kg.
- Stowables and cargo or dry provisions, consumable liquids, and miscellaneous equipment not included in the light craft mass.

Maximum Number of Persons

WARNING

OVERLOAD HAZARD

Do not exceed the maximum recommended number of persons. Regardless of the number of persons on board, the total weight of all persons, gear and fluid capacities must never exceed the maximum recommended load. Always use the seats or seating spaces for passengers.

The manufacturer’s recommended maximum number of persons is considered the number of persons for which the boat has successfully passed the requirements for freeboard, stability and flotation, and for which seating space is assigned. The maximum number of persons limit is identified on the craft’s builder’s plate.

Loading

WARNING

OVERLOAD HAZARD

When loading the boat, never exceed the maximum load. Always load the boat carefully and distribute the load evenly. Do not place heavy loads high which can affect the boat’s stability.

The total weight of all persons, gear and fluid capacities must never exceed the maximum load. Always load the craft carefully and distribute the load evenly. Placing heavy loads high or altering the craft’s center-of-gravity will adversely affect stability. Make sure all equipment and gear are stowed or secured.

STABILITY AND BUOYANCY

Changes in the vertical position of the masses aboard (for example, the addition of a fishing tower, radar equipment, a stowing mast, change of engine, excess bilge water), breaking waves, lifting heavy objects with a davit or tackle, towing of excessive mass or damaged air tanks can significantly affect the stability of the craft. Do not alter, drill into or make eventual changes to any structure that can affect the stability or buoyancy of the craft without the written authorization of the craft builder or its legal representative.

WATER RESCUE (MAN OVERBOARD)

The best method for avoiding man overboard is to make sure all passengers are seated in areas designated as occupant locations when the craft is under way. **DO NOT** allow anyone to sit in the bow cockpit area when the craft is moving fast. In the event of a man overboard situation, immediately react to a person who has fallen overboard. Keep the victim constantly in your sight. Safely return to the victim as soon as possible. Throw the person a life jacket. Turn off the engine and help the person into the craft.




CAPSIZING AND RECOVERING

A craft may capsize or swamp when least expected. As with fires, have a plan in advance for what to do if your craft swamps or capsizes. Try to turn the engine off. If others were onboard, try to locate them, make sure they're conscious and that they can swim. **STAY WITH THE CRAFT!** Climb up on the hull and try to get assistance. **DO NOT** try to swim to shore. It's usually farther than it looks.

STRONG POINTS

Your boat may be equipped with strong points for towing, lifting, anchoring, attaching, etc. Use caution when using strong points.

 **WARNING**

TOWING HAZARD

- **The breaking strength of lines/chains shall in general not exceed 80% of the breaking strength of the respective strong point.**
- **Always tow or be towed at a slow speed. Never exceed the hull speed of a displacement craft when being towed.**
- **A tow line shall always be made fast in such a way that it can be released when under load.**

It is the owner's/operators responsibility to ensure that mooring lines, towing lines, anchor chain(s), anchor lines and anchor(s) are adequate for the vessel's intended use. Owners should also consider what action will be necessary when securing a tow line on board.

Where non-metallic strong points are installed, their limited life time shall be taken into consideration. They shall be replaced once they show any signs of deterioration, visible surface cracks or permanent deformation.

DOCK AND MOORING LINES

Use good-quality, double-braided nylon line and enough fenders to protect the craft from damage. Only use the cleats, bow eye and stern eyes to secure the craft. **DO NOT** use the handrails or windshield. The foredeck handrails should only be used for tying a "jackline" in an emergency situation.

TRAILERING

NOTICE

An overloaded trailer can cause damage to the craft or trailer. Make sure the trailer is the correct size for the craft and its mass. DO NOT overload the trailer.

WORKING DECK

On some craft, the working deck is limited to the cockpit, while on others it may encompass the whole deck area when the handrails surrounding the deck are the appropriate height. The deck may be used for recovering a man overboard or as a location for deployment of a ladder. Some of these areas should not be used when the craft is under way.

ENGINE(S)

Information on engine type, capacities, fuel and coolant type, troubleshooting and general information are included with this manual. For information regarding the engine(s), refer to the engine owner's manual.

NOISE EMISSIONS

Laws and regulations are in force in some member states limiting noise and exhaust emissions from recreational craft and engines in order to protect human health, the environment and, where appropriate, domestic animal health. For recreational craft with an inboard engine or stern drive engines with or without integral exhaust it is necessary to maintain the craft and exhaust system in a condition that, as practical, will ensure compliance with the specified noise limit values when in normal use. Refer to the engine owner's manual for noise emissions.



BOATING SAFETY

SAFETY ALERTS



This section covers basic boating safety. Throughout this manual, specific precautions and symbols identify safety-related information.

There are two types of alerts that may be used separately or together to convey the information:

Levels of Hazard

 **DANGER**

Denotes an extreme intrinsic hazard exists which would result in high probability of death or irreparable injury if proper precautions are not taken.

 **WARNING**

Denotes a hazard exists which can result in injury or death if proper precautions are not taken.

 **CAUTION**

Denotes a reminder of safety practices or directs attention to unsafe practices which could result in personal injury or damage to the craft or components.



NOTICE

NOTICE is used to address practices not related to personal injury.

Pictorial Symbols

The pictorial symbol signs shown below are for reference purposes only. Actual symbols will vary depending on subject matter.



Warning Signs - Identify the hazard.



Action Signs - Convey a mandatory action that should be taken to avoid the hazard.



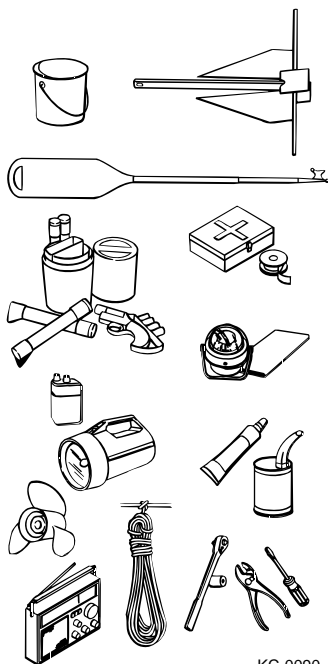
Prohibition Signs - Convey a prohibited action.

REQUIRED SAFETY EQUIPMENT

As the owner of the craft, obtaining and maintaining necessary safety equipment is your responsibility. The required safety equipment you must have onboard can vary by region or body of water. For more information about equipment required, contact your local boating authorities.

RECOMMENDED SAFETY EQUIPMENT

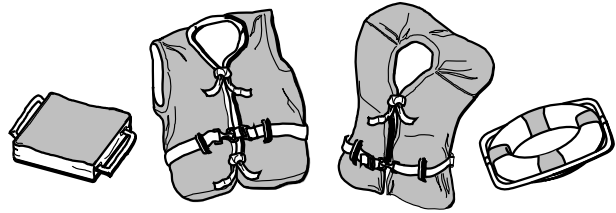
- Required lifesaving equipment
- Required fire extinguishing equipment
- Emergency Position Indicating Radio Beacon
- Manual bailing device (bucket, hand pump, etc.)
- Sea anchor with sufficient line
- Radar reflector
- Mooring lines and fenders
- Spare flashlight and radio batteries
- Binoculars
- Sunglasses and sunblock
- Food and water provisions (extended cruise)
- Spare boat keys and auxiliary starting battery
- Spare fuses and bulbs
- Cellular phone



KC-0090

LIFE JACKETS

A life jacket can save your life, but only if you wear it. Keep jackets in a readily accessible place - not in a closed compartment or stored under other gear. **In addition, throwable flotation devices must be immediately available for use.**



KC-0041_2a

WARNING

DROWNING HAZARD

Failure to carry onboard or use life jackets in an emergency can cause death or serious injury. Make sure your boat is equipped with the proper number and type of life jackets.

It is especially important that children, disabled people and nonswimmers wear a properly fitted life jacket for their specific need at all times. Children and nonswimmers need special instruction in the use of life jackets. Inform all passengers of the location of safety equipment, man overboard recovery equipment and the location and deployment of the ladder.

Check the condition of the life jackets regularly. Try on life jackets before heading out on the water and make adjustments for a comfortable fit. Read the label on the life jacket and follow the instructions exactly.

LIFE RAFT

Larger craft used offshore may have provisions for a life raft. Always stow the life raft in its identified, intended location, in a canister or valise to protect it from the elements. If there is no specific place for stowage, put it in an accessible area away from traffic to prevent damage. Always follow the manufacturer's instructions for deployment and maintenance.



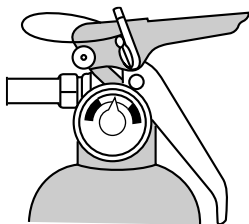
FIREFIGHTING EQUIPMENT

⚠ DANGER

FIRE/EXPLOSION HAZARD

Never:

- fit free-hanging curtains or other fabrics in the vicinity of, or above, cookers or other open-flame devices;
- stow combustible material in the engine space. If non-combustible materials are stowed in the engine space, they shall be secured against falling into machinery and shall cause no obstruction to access into or from the space;
- obstruct passageways to exits and hatches;
- obstruct safety controls, e.g. fuel valves, gas valves, switches of the electrical system;
- obstruct portable fire extinguishers stowed in lockers;
- leave the craft unattended when cooking and/or heating appliances are in use;
- modify any of the craft's systems (especially electrical, fuel and gas) or allow unqualified personnel to modify any of the craft's systems;
- fill any fuel tank or replace gas bottles when machinery is running, or when cooking or heating appliances are in use;
- smoke while handling fuel or gas.



KC-0083_1

Approved firefighting equipment is required on most boats. Keep all firefighting equipment readily accessible. All passengers should know the location and operating procedure of all firefighting equipment /systems and the locations of fire hatches, routes and exits.

Operate the extinguisher from a safe distance, several feet away, and then move toward the fire once it starts to diminish. Not all fire extinguishers are to be operated from the same distance. Make sure you know the distance recommendations for your fire extinguisher.

Have firefighting equipment checked at the intervals indicated on the equipment, replace portable fire extinguishers, if expired or discharged, by devices of identical firefighting type and firefighting capabilities. Have fixed systems refilled or replaced when expired or discharged. Refer to the fire extinguisher owner's manual.

Models equipped with an automatic fire extinguishing system automatically actuate when temperatures reach a preset limit. When actuation occurs, a loud popping sound may be heard followed by "rushing" air sound. When a discharge occurs, immediately shut down all electrical and mechanical systems and powered ventilation.

⚠ WARNING

⚠ FIRE/EXPLOSION HAZARD

A fire extinguisher system's gas displaces oxygen to "smother" the fire. **DO NOT** open the hatch. Oxygen can feed a fire and flashback can occur which can cause death or serious injury.

If the onboard fire system discharges, wait at least 15 minutes before opening engine hatch.

⚠ CAUTION

Before discharging, shut down engines and blowers. Leave accommodation.

⚠ WARNING

The engine compartment has fixed extinguishing system. To avoid asphyxiation leave the area before discharge. After discharge, ventilate before entering.

⚠ WARNING

This extinguisher uses CO2 as an extinguishing medium. It shall be used only to fight electric or galley fires. To avoid asphyxiation after discharge, leave the area immediately and ventilate before entering.

⚠ WARNING

⚠ MOVING PARTS

Contact with moving parts can entangle, cut and cause death or serious injury. Stay away from moving parts.

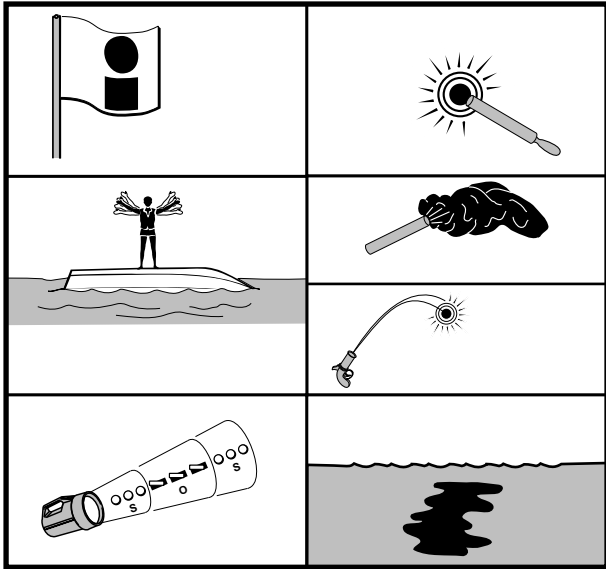
Never get close enough to make contact with any running machinery moving parts, i.e., engine, generator or propeller.

Contact can result in loss of body parts, strangulation, burns, and/or severe loss of blood resulting in serious injury or death. Keep all machinery guards in place when machinery is operating.



VISUAL DISTRESS SIGNALS

Most boats operating on coastal waters are required to carry approved visual distress signals; check with local authorities.



KC-0082_2

WARNING



FIRE/EXPLOSION HAZARD

Pyrotechnic signaling devices can cause fire and/or explosion, death, serious injury and property damage if improperly handled. Follow the manufacturer's directions in the use of hand-held signaling devices.

DRUGS AND BOATING

Do not operate the craft while under the influence of drugs or alcohol. The combination of noise and vibration, sun, wind and motion all combine to produce fatigue on the water. The effects of alcohol are greater on the water than on land. Drugs and boating do not mix. Operating any craft while intoxicated or under the influence of other drugs is both dangerous and illegal. Impaired vision or judgment on the water can quickly lead to disaster.



WARNING

IMPAIRED OPERATION HAZARD

Operating any craft while intoxicated or under the influence of other drugs can cause death or serious injury. DO NOT operate any craft under the influence of any mind-altering chemical.

CARBON MONOXIDE HAZARDS

Carbon monoxide poisoning should not be confused with seasickness, intoxication or heat stress. If someone complains of irritated eyes, headache, nausea, weakness or dizziness, or you suspect carbon monoxide poisoning, immediately move the person to fresh air, investigate the cause, and take corrective action. Seek medical attention if necessary.

DANGER



CARBON MONOXIDE HAZARD

Exposure to carbon monoxide will cause death or serious injury. DO NOT use the boarding platform for any other purpose than boarding the craft or preparation of entering the water, and DO NOT use the boarding platform when the engine is running.

DANGER

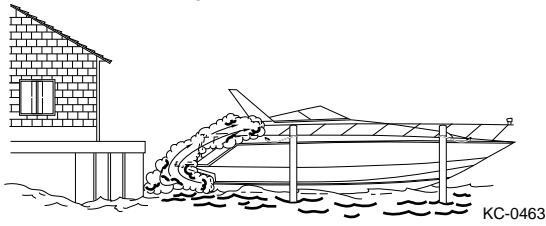
CARBON MONOXIDE HAZARD

Carbon monoxide gas (CO) is colorless, odorless and extremely dangerous. All engines and fuel-burning appliances produce CO as exhaust. Avoid direct and prolonged exposure to CO. CO will cause BRAIN DAMAGE or DEATH. Signs of exposure to CO include nausea, dizziness and drowsiness.

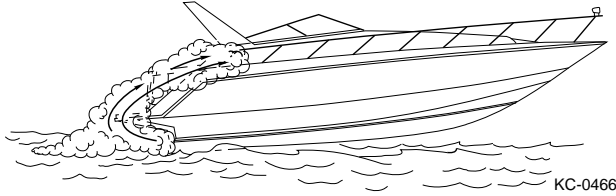


Sources of CO include:

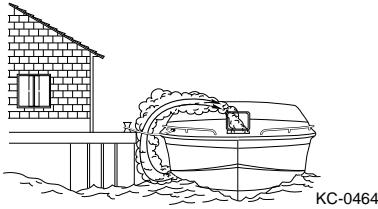
- Obstructions affecting dissipation of exhaust at rear.



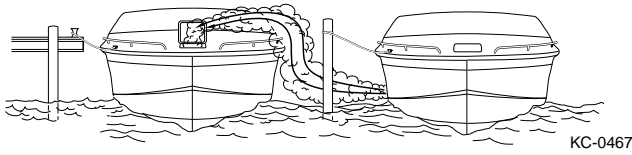
- Operating at high bow angle.



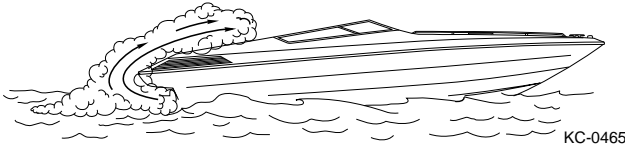
- Obstructions affecting dissipation of exhaust along sides.



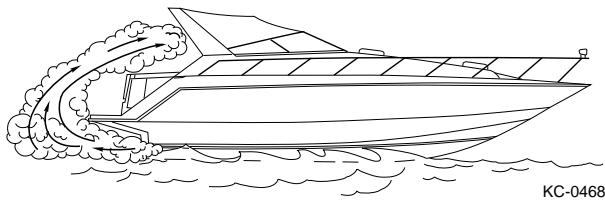
- Other exhausts in confined areas.



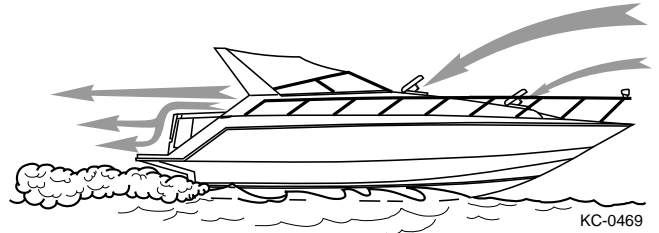
- Operating at slow speed or idling in the water.



- Operating with canvas tops and side curtains in place without ventilation.



To reduce CO accumulation, ventilate the boat interior by opening the windows and/or canvas to provide adequate ventilation. Deck hatches can be opened at slow speed or while idling in the water, but must be closed at or above planing speeds to prevent water intrusion, damage and possible personal injury.



ENSURE THERE IS FRESH AIR MOVEMENT THROUGH AND AROUND THE CRAFT!

VISIBILITY

Operator vision from the helm can be obstructed by high trim angles of the craft and other factors caused by one or more of the following variable conditions:

- propulsion-engine trim angles (on craft equipped with a power trim system on the propulsion unit);
- trim plane angles on the hull (on craft equipped with power-operated trim planes or trim tabs on the transom);
- loading and load distribution;
- speed;
- rapid acceleration;
- transition from displacement to planing mode;
- sea conditions;
- rain and spray;
- darkness and fog;
- interior lights;
- position of tops and curtains;
- persons or movable gear in the operator's field of vision.

The International Regulations for Preventing Collisions at Sea (COLREGS) and the rules of the road require that a proper lookout be maintained at all times and observance of right of way. Observance of these rules is essential.

For craft with more than one helm position, the field of vision from one or more helm station(s) may be limited. Avoid collisions. When using helm station(s) with limited visibility, maintain a lookout forward and astern as required by COLREG and rules of the road.

! DANGER

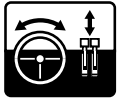
CARBON MONOXIDE HAZARD

Fuel-burning open-flame appliances consume cabin oxygen and release products of combustion into the craft. Ventilation is required when appliances are in use. Open designated vent openings while appliances are in use. Never obstruct ventilation openings and ensure that flued appliances are operating correctly.

NOTICE

Keep portlights, windows, washboards, doors, hatches or ventilation openings closed when in rough weather or at planing speeds.





GENERAL INFORMATION

CONTROLS

IMPORTANT

An overpowered boat can result in loss of control and an unsafe boat. DO NOT overpower your boat or use an engine which exceeds the horsepower rating on the capacity plate.

Before You Start

Be smart when boating and using your equipment.

- DO NOT run the craft indoors.
- Attach the engine stop switch lanyard to the operator and make sure the shift lever is in the NEUTRAL position before starting the engine.
- Know the conditions of your boat and the environment where you plan to operate the boat.
- Have a float plan and inform others when you will return.
- Secure or store loose items before getting under way.
- Avoid sudden maneuvers at high speed and reduce speed in waves.
- If the craft has no capacity plate, contact the selling dealer or the craft's manufacturer.

Shift/Throttle Control

WARNING

COLLISION HAZARD

An overspeeding engine, from loss of throttle control, can cause collision resulting in death or serious injury. Make sure all control systems are regularly inspected and properly maintained.

The shift/throttle controls differ slightly between models and engine configurations. All control systems require periodic maintenance to be trouble-free and safe. Regular checks are essential; see your dealer.

NOTICE

Recreational shift/throttle controls are normally equipped with a neutral start safety switch. Inspect the neutral start safety system regularly. DO NOT operate the craft if you suspect the neutral start safety system is malfunctioning.

Single-Lever - Surface Mount

This one-hand, single-lever control operates as both a gear shifter and a throttle.

A. NEUTRAL Position - Safety switch allows starting in this position only.

B. FORWARD Position - Press release button under handle to allow shifting to FORWARD (or REVERSE) position.

C. REVERSE Position - Do not shift quickly from FORWARD to REVERSE.

D. THROTTLE Position - Pushing in FORWARD or pulling in REVERSE increases engine speed.

Never attempt to shift without the engine running. For engine warm-up, a separate lever on the control is used for throttle advance when in NEUTRAL.

Single-Lever - Concealed Mount

This one-hand, single-lever control operates as both a gear shifter and a throttle.

A. NEUTRAL Position - Safety switch allows starting in this position only.

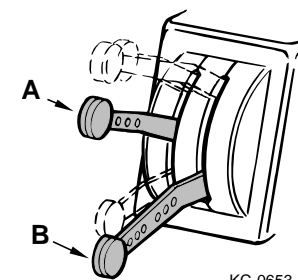
B. FORWARD Position - Press release button under handle to allow shifting to FORWARD (or REVERSE) position.

C. REVERSE Position - Do not shift quickly from FORWARD to REVERSE.

D. THROTTLE Position - Pushing in FORWARD or pulling in REVERSE increases engine speed.

Never attempt to shift without the engine running. For engine warm-up, there is a button at the base of the lever which, when depressed, allows the throttle to be advanced while the transmission remains in NEUTRAL.

Dual-Lever - Single Engine

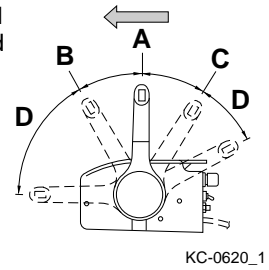


Dual-lever controls have individual levers for transmission shift and engine throttle.

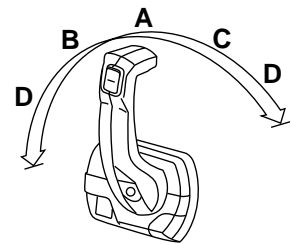
A. Shift Lever - NEUTRAL is in center detent position; push for FORWARD, pull for REVERSE.

B. Throttle Lever - Full throttle is all the way up, idle is all the way down.

For engine warm-up, the shift lever is positioned in NEUTRAL and the throttle lever is advanced as needed.



KC-0620_1



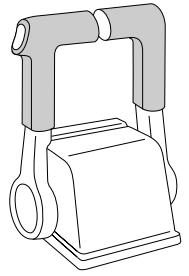
KC-0671_1

KC-0653_1



Single-Lever - Twin Engine

Twin-engine controls allow for independent shift and throttle control for each engine for easier maneuvering in tight quarters. Each control lever operates as both a gear shifter and a throttle for its engine, left lever for the port engine and right lever for the starboard engine.

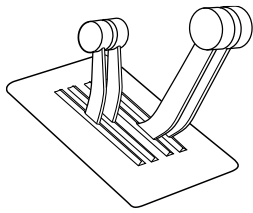


KC-0651_3

The levers are detented in the NEUTRAL (straight up) position for safety while starting. Shifting is accomplished by moving the lever into the first 15° of travel; push the lever for FORWARD, and pull the lever back for REVERSE. By advancing the lever beyond 15°, you move from the shifting range to the throttle range.

For engine warm-up, press the button at the base of the lever which allows the throttle to be advanced while the transmission remains in NEUTRAL. For maneuvering at slow speed, it is sometimes desirable to operate one engine in FORWARD and the other in REVERSE.

Dual-Lever - Twin Engine



KC-0654_1

Dual-lever controls on twin-engine boats have individual levers for transmission shift and engine throttle for each engine, left levers for the port engine and right levers for the starboard engine. Twin-engine controls are usually arranged with shift levers (all one size and color) grouped together and throttle levers (all the same size

and color, but usually larger than the shift levers) grouped together.

For the shift lever(s), NEUTRAL is the detent position in the middle of the lever's travel. Pushing the lever(s) up or ahead shifts the transmission(s) into FORWARD and pulling the lever (s) down or back shifts the transmission(s) into REVERSE. For the throttle lever(s), full throttle position is all the way up or forward and idle position is all the way down or back.

For engine warm-up, the shift lever(s) are positioned in NEUTRAL and the throttle lever(s) are advanced as needed. For maneuvering at slow speed, it is sometimes desirable to operate one engine in FORWARD and the other in REVERSE.

STEERING

All steering systems require periodic maintenance to be trouble-free and safe. Check steering operation and visually inspect for loose or missing hardware before operating the craft. If you suspect the steering system is damaged, see your dealer. DO NOT operate the craft if you suspect the steering system is malfunctioning.

If the craft is equipped with an emergency steering device, know its location and operation. If the craft is equipped with twin engines, steering can be controlled by using the throttle controls and operating one engine at a time.

Boat steering is not self-centering. Always keep a secure grip on the steering wheel to maintain control. Improperly maintained controls are dangerous.

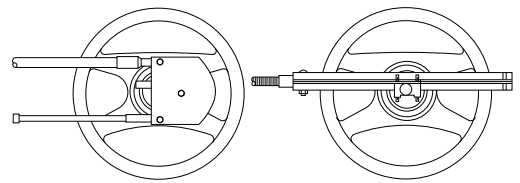
WARNING

LOSS OF CONTROL AND UNSAFE BOAT HAZARD

Hazard from improper maintenance of steering system is hazardous and can cause death or serious injury from sudden loss of control. Make sure all steering hardware, cables and fluid levels are regularly inspected and maintained.

Mechanical Steering

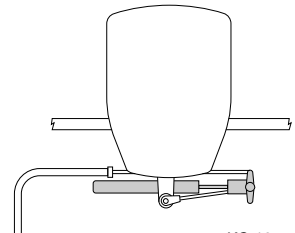
The helm unit transfers rotary motion of the wheel to linear motion in the cable when the steering wheel is turned in a mechanical steering system. The cable pushes or pulls the steering arm.



KC-1871

Power-Assisted Steering

The helm unit transfers rotary motion of the wheel to linear motion in the cable when the steering wheel is turned in a power-assisted steering system. This action pushes or pulls the cable. Cable movement is sensed and a signal is sent to a hydraulic pump which moves the hydraulic cylinder attached to the steering arm.

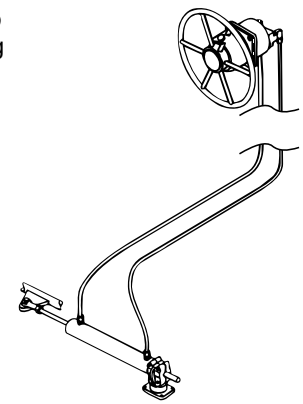


KC-1875

Hydraulic Steering

A hydraulic system has a pump mounted directly to the steering wheel with two hoses that run from the pump to a hydraulic cylinder. When the wheel is turned, it moves the hydraulic cylinder which is connected to the steering arm. A reservoir, either separate or integral with the pump, holds extra fluid to prevent air from entering the system.

Maintain hydraulic system fluid level with proper fluid; see your dealer.



KC-1880

VALVES

Valves are used in the boat's fuel system, fuel-burning appliances, water and livewell systems as needed to control fuels or fluids.



Know the dangers associated with fuels and other fuel-burning systems.

Avoid damaging fuel lines and connectors, and the contact of fuel on hot engine parts. Clean up any spilled fuel immediately and dispose of rags properly ashore.

Refer to FUELING and WATER SYSTEMS for warnings regarding valves used on these types of systems.

! WARNING





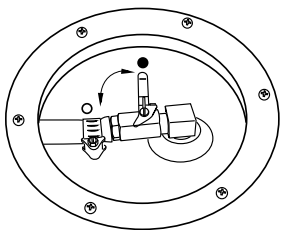
FIRE / EXPLOSION HAZARD

Gasoline and other fuels are extremely flammable and highly explosive under certain conditions.

- **DO NOT** smoke or allow open flame or sparks nearby when refueling.
- **DO NOT** block fuel vents.
- **DO NOT** store fuel in any containers or compartments which are not designated for fuel storage and **DO NOT** use these storage areas for any other purpose.

Fuel Shutoff

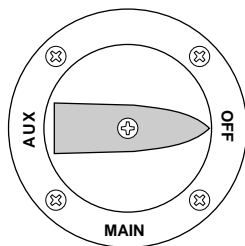
Fuel shutoff valves prevent fuel from reaching the engine. It is recommended that these valves be closed during long periods of inactivity or storage.



KC-1003

Fuel Tank Selection

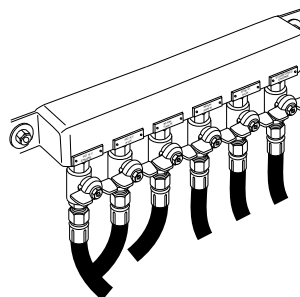
Models with two or three fuel tanks are equipped with a valve for tank selection.



KC-1001_1

Fuel Manifold

Fuel manifolds, usually located in the engine compartment, are used with multiple fuel tanks and engines. The valves are used to draw fuel from one or more tanks, or to shut off the supply of fuel to one or more engines.







KC-1004

Fuel-burning Appliances

Fuel-burning or open-flame appliances consume cabin oxygen and release products of combustion in the craft. Ventilation is required when operating or changing fuel cylinders for these types of appliances. Make sure there is adequate ventilation and the appliance is working correctly. **DO NOT** use these types of appliances to heat the galley or cabin spaces.

! DANGER

CARBON MONOXIDE HAZARD

Fuel-burning open-flame appliances consume cabin oxygen and release products of combustion into the craft. Ventilation is required when appliances are in use. Open designated vent openings while appliances are in use. Never obstruct ventilation openings and ensure that flued appliances are operating correctly.

FUEL SYSTEM

! WARNING





FIRE / EXPLOSION HAZARD

Gasoline and other fuels are extremely flammable and highly explosive under certain conditions.

- **DO NOT** smoke or allow open flame or sparks nearby when refueling.
- **DO NOT** block fuel vents.
- **DO NOT** store fuel in any containers or compartments which are not designated for fuel storage and **DO NOT** use these storage areas for any other purpose.

Before turning on any electrical devices or engine start-up, check engine compartment for gasoline vapors, then operate blower for at least four minutes. Operate blower whenever below planing speed.



Fuel vents are normally located in the hull or transom below and in the same general area as the fuel fills. Check to see that the fuel fill and vent lines are free of obstructions and kinks. Be sure to check fuel filter periodically and clean as needed.

Check the fuel lines, vent hoses and drain hoses frequently for leaks. Some models are equipped with removable inspection plates for fuel system component inspection. If a leak occurs around the fitting, then tightening of the hose clamps may be all that is necessary. If the leak continues, replace the hose or any fittings immediately to prevent a buildup of fluids or gases. Surface cracking on the hose indicates wear, and replacement is required. Use fuel system parts certified for marine use only; do not substitute automotive parts in marine application.

For capacity, type of fuel and fuel system fitting locations, refer to the specific craft information provided by the craft manufacturer.

IMPORTANT

Not all of the fuel tank's capacity may be usable according to the craft's trim or load. Always reserve 20% of the fuel tank's capacity to be safe.

WATER SYSTEMS

This section discusses the basic components of a water system. The water system must be cleaned, winterized and maintained to protect its integrity. Refer to the manufacturer's methods for use, care and maintenance of the system and components.

Freshwater Tank

If the craft has a freshwater tank, cleanliness is very important for the water supply. Consult your marine dealer as to what to use. DO NOT allow fresh water to remain in the system for extended periods. Rinse and sanitize the system frequently. Only fill the system with fresh water. Not all the fresh water within the system may be usable due to the craft's attitude (trim and list).

WARNING

AVOID POISONS USED IN FRESHWATER TANK

Chemicals used in the system to clean or during storage must be compatible for your freshwater tank system. The tank should be empty during storage and during long periods of non-use.

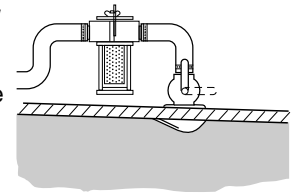
WARNING

ENVIRONMENTAL POLLUTION

Overboard discharge of chemicals must only be done in approved areas and following the local regulations for discharging chemicals.

Seacocks/Hull Openings

Any water intake or outlet below the waterline is equipped with a seacock. Seacocks, located at the through-hull fitting, should be kept closed during long periods of inactivity and opened only when needed.



WARNING

FLOODING OR DROWNING HAZARD

A water system component failure can cause a flooding or drowning hazard which can cause death or serious injury. Maintain all water system components and keep seacocks closed during periods of inactivity.

Some seacocks for water intakes are equipped with strainers to remove debris from the incoming water preventing blockage downstream. Strainers should be checked and cleaned daily to assure adequate water flow.

NOTICE

To prevent engine damage, clean the strainer and open the engine cooling seacock before starting the engine.

If the craft is equipped with seacocks in the fore and aft peak bulkheads, keep them closed unless you are attempting to drain water into the main bilge areas.

Livewell

Several types of livewell valves can be found. Most common is the control valve which is used for filling or draining the livewell.

Livewell drain valves, when opened, allow water to drain out to the water level. To completely drain the tank, you must bail remaining water by hand or remove the craft from the water.

NOTICE

Keep portlights, windows, washboards, doors, hatches or ventilation openings closed when in rough weather or at planing speeds.

Water Diverter

The water diverter valve allows two different systems to share a single water intake and seacock. When a diverter is used, one system or the other can operate, but both systems cannot operate at the same time.

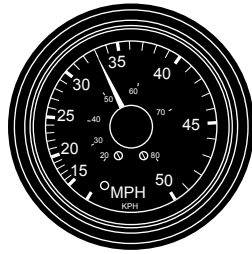
INSTRUMENTS

If your boat is equipped with multiple engines, there may be two or more sets of the instruments described in this section – one set for each engine. Occasional fluctuations in gauge readings are not unusual. Consult the engine operation manual for normal ranges.



Speedometer

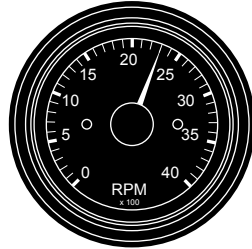
Measures boat speed in kilometers, knots or miles per hour.



KC-0710

Tachometer

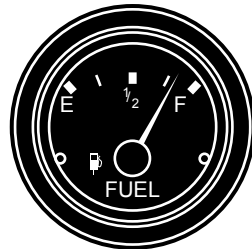
Measures engine speed in revolutions per minute.



KC-0700

Fuel

Measures the approximate fuel level in the fuel tank. Since accuracy varies with boat attitude (trim and list), use one-third of your fuel to get out, one-third to return and one-third as a reserve.



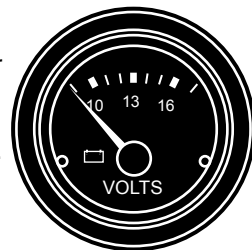
KC-0720

IMPORTANT

Not all of the fuel tank's capacity may be usable according to the boat's trim or load. Always reserve 20% of the fuel tank's capacity to be safe.

Voltmeter

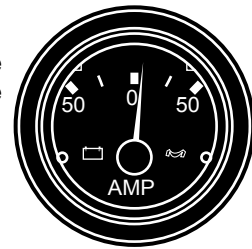
Measures the condition of the main or cranking battery in volts DC. Check the charging system and battery condition if the reading is below 11,5.



KC-0750

Ammeter

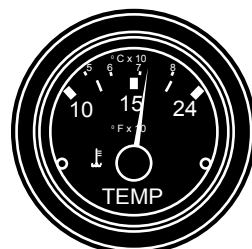
Measures the charging current in the electrical system. Consult the engine manual for the normal operating range.



KC-0760

Engine Water Temperature

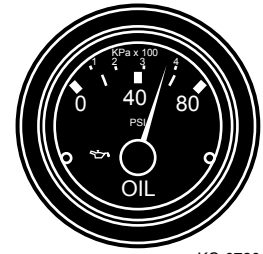
Measures the engine coolant temperature. Consult the engine manual for the normal operating range.



KC-0770

Engine Oil Pressure

Measures the engine oil pressure. Consult the engine manual for the normal operating range.



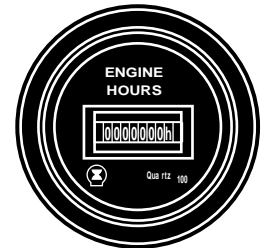
KC-0780

Engine Oil Temperature

Measures the engine oil temperature. Consult the engine manual for the normal operating range.

Hourmeter

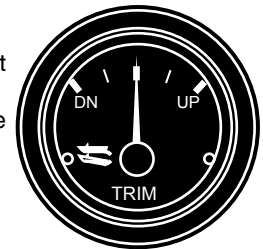
Monitors the operating time of the engine for scheduling maintenance.



KC-0782

Trim

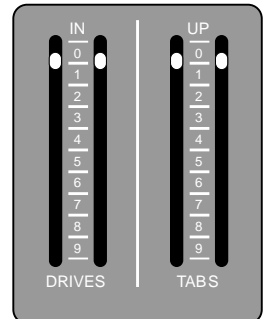
Shows the position of the outdrive unit and indicates the relative position of the bow, from a horizontal plane. Use this gauge to monitor boat trim.



KC-0740

Trim Tab Position Indicator

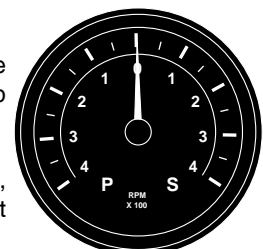
Indicates trim tab position UP or DOWN.



KC-0707

Engine Synchronizer

Displays the relationship between the RPM readings of twin engines to help synchronize engine speeds. If the needle is at zero, engines are synchronized. If the needle is off zero, adjust engine speed until needle is at zero.

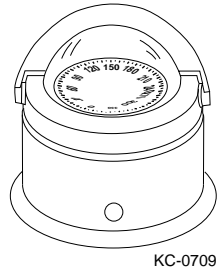


KC-0708



Compass

Used for navigation by indicating where magnetic NORTH is located.



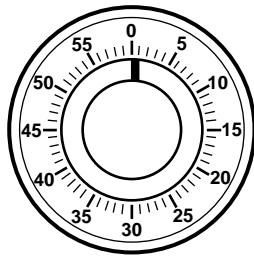
KC-0709

IMPORTANT

The compass must be calibrated by a qualified technician before it is used for navigation. If the compass is not calibrated, it will give false readings. For detailed information on the compass, refer to the compass owner's manual.

Depth Sounder

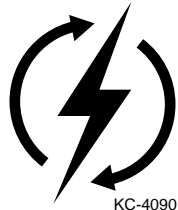
Indicates the distance between the bottom of your boat and the earth's surface directly below the transducer. To avoid running aground in shallow water, always subtract extra distance from the meter reading.



KC-0910

SWITCHES AND INDICATORS

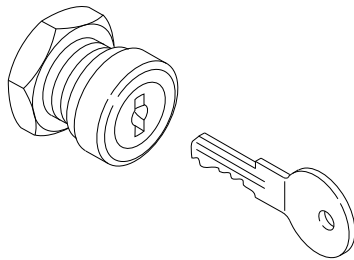
Each electrical circuit on your boat is equipped with a control switch.



KC-4090

Ignition

Turning the key fully clockwise engages the starting motor. As soon as the engine starts, release the key to return the switch to the ON position.



KC-0985

Engine Stop Switch

WARNING

LOSS OF CONTROL AND UNSAFE BOAT HAZARD

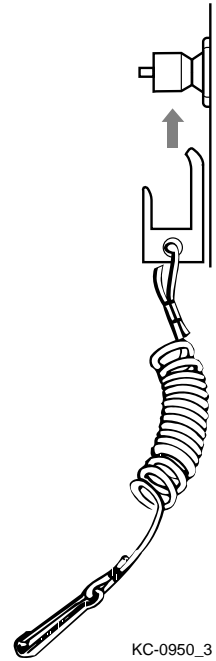
An engine stop switch system that is not used or does not function properly can cause death or serious injury. DO NOT operate the boat if the emergency stop switch system does not function properly.

Attach the engine stop switch lanyard to the operator before starting the engine. This will prevent the craft from becoming a runaway if the operator is accidentally thrown from the craft.

The emergency engine stop switch shuts down the engine when the operator of the boat leaves the control station in an unsafe situation, either accidentally by losing balance, or by falling or being ejected overboard.

The stop switch consists of a helm-mounted switch and a switch clip/lanyard/lanyard clip, which is connected between the stop switch and the operator. If the engine must be shut down quickly, a pull on the cord to release the clip from the switch will stop the engine.

To reset the switch after activation, reinstall the switch clip. The clip must be attached to the stop for the engine to operate.



KC-0950_3

IMPORTANT

This stop switch should be used in emergency situations only. It should NOT be used as the normal engine shutoff.

The stop switch can only be effective when it is in good working condition. Observe the following:

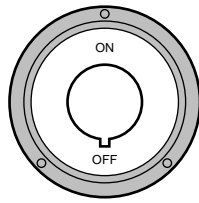
- Never remove or modify the stop switch and/or lanyard.
- The lanyard must always be free from obstructions that could interfere with its operation.

ONCE A MONTH: Check the stop switch for proper operation and make sure the lanyard is not frayed or damaged. With the engine running, pull the lanyard. If the engine does not stop, see your dealer for immediate replacement of the stop switch.



Battery Switch

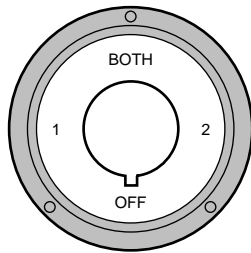
Isolates all battery power to the boat, except for the automatic bilge pump(s), when equipped. If you have a dual-battery system, make sure the battery selector switch for at least one battery is in the ON position. The battery switch also provides positive disconnection of battery to protect against tampering and battery rundown. Rotate the switch to the OFF position when the boat is not in use. Refer to the manufacturer's manual for more information.



KC-0704_2

Battery Selector Switch

Isolates the boat from the batteries, and switches to the primary, secondary or both batteries. Under normal conditions, the switch should be in the ON position for one battery rather than the ON position for both batteries. This will keep one battery in reserve should the other fail. Select the battery when the engine is off and alternate batteries daily. In the OFF position, the boat will be isolated from the batteries, except for the automatic bilge pump(s), when equipped. The battery selector switch also connects both batteries if greater starting power is needed. Rotate switch to the OFF position when the boat is not in use. Refer to the manufacturer's manual for more information.



KC-0705_2

IMPORTANT

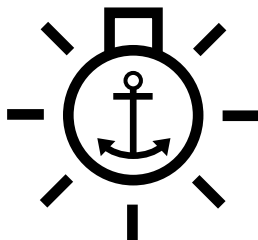
The purpose of the battery selector switch is to keep one as a spare. If both batteries are on and one battery is used to start your engine, and the other for accessories, both batteries will become discharged. This will eliminate your spare and could leave you stranded.

Battery Isolator

Allows multiple battery charging by detecting how much charge each battery requires. It prevents overcharging and eliminates one battery discharging into another. Consult the isolator manufacturer's manual for more information.

Anchor Light

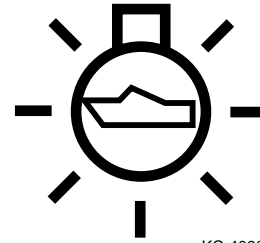
Turns on only the white all-around light for night anchoring.



KC-4065

Navigation Lights

Controls the running and anchor lights and gauge illumination for night operation.



KC-4060

IMPORTANT

Never operate the boat between sunset and sunrise without running lights. Running lights are required to indicate direction and right-of-way at night.

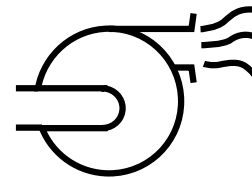
Blower

WARNING

FIRE/EXPLOSION HAZARD

Gasoline vapors are highly explosive when exposed to open flame or spark resulting in death or serious injury. Run blower for at least four minutes BEFORE turning on any electrical devices or starting the engine.

Activates the engine compartment ventilation blower to remove explosive fumes from area.



KC-4040

IMPORTANT

RUN the bilge blower(s) for at least four minutes BEFORE turning on any electrical devices or starting the engine(s). Use of the bilge blower system is NOT A GUARANTEE that explosive fumes have been removed. BEFORE turning on any electrical devices or starting the engine(s), ALWAYS check the engine and bilge areas for fuel vapors. If you smell fuel, do NOT turn on any electrical devices and DO NOT start the engine (s). Investigate immediately. Operate blower whenever below planing speeds.



Bilge Pump

⚠ WARNING

SINKING OR DROWNING HAZARD

The bilge pumping system is not designed for damage control. The combined capacity of the system is not intended to drain the craft in case of damage.

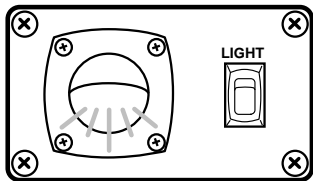
NOTICE

Check the function of all bilge pumps at regular intervals. Clear pump inlets from debris. If seacocks are fitted in the fore and aft peak bulkheads, they shall be kept closed and shall only be opened to let water drain into the main bilges.

Manually turns the bilge pump on and off. See the pump manufacturer's manual for operation and service information.

Boarding and Courtesy Lights

Controlled by selector switches for operation of boarding lights and cockpit courtesy lights. The main DC breaker (master power) switch must first be in the ON position to activate lighting.



KC-0935_1

Windshield Wiper

Controls the windshield wipers' operation.



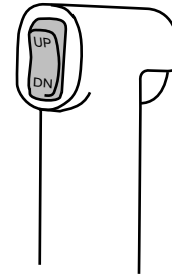
KC-4070

Hatch Lift

Raises and lowers electrically-operated engine compartment hatches.

Engine Trim

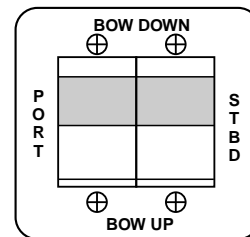
This switch activates the trim/tilt function. Push and hold the switch until the engine is at the desired angle. Use this switch in combination with the trim gauge to maximize boat performance in the water. The tilt switch raises the drive unit for trailering.



KC-0931_2

Trim Tabs

These rocker switches control the trim tabs located on the port and starboard transom. Adjusting trim tabs will improve the ride of your boat and correct listing from side to side because of varying conditions.



KC-0932_1

Fuel Gauge

Allows you to check the amount of fuel in the fuel tank when the navigation lights are off or the ignition switch is off.

DETECTORS

Detectors monitor dangerous gases that may accumulate on your boat.

Gas Fumes

⚠ WARNING

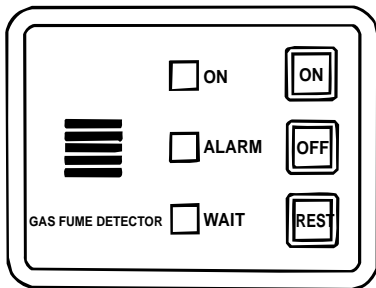
🔥 ⚠ ⚡

FIRE/EXPLOSION HAZARD

Gasoline vapors are highly explosive when exposed to open flame or spark resulting in death or serious injury. Run blower for at least four minutes BEFORE turning on any electrical devices or starting the engine.



An alarm will sound when gas fumes are detected. Turn on bilge blower to evacuate fumes. The sensor for the vapor detector is mounted in the bilge area where fumes collect. Test the unit before each cruise to check for proper performance.



KC-0936

Carbon Monoxide (CO) Fumes

An alarm will sound when CO fumes are detected. Move passengers to fresh air and ventilate the area immediately.

! DANGER

! CO

CARBON MONOXIDE HAZARD

Exposure to CO will cause death or serious injury. CO is colorless, odorless and extremely dangerous. All engines and fuel-burning appliances produce CO as exhaust. Direct and prolonged exposure to CO will cause **BRAIN DAMAGE** or **DEATH**. Signs of exposure to CO include nausea, dizziness and drowsiness. Make sure your CO detector is working properly.

Warning Alarm

If a warning alarm is heard, check the gauges and stop the engine. The alarm warns of engine overheating and/or insufficient oil. Some models have an alarm test feature which will be heard when starting.



KC-5020

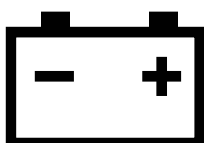
FUSES AND CIRCUIT BREAKERS

All electrical circuits are protected from overload by the use of fuses or circuit breakers. In the event of an overload or short circuit, the fuse will blow or circuit breaker will trip. If a circuit continuously overloads under normal operating conditions, have your boat inspected by the dealer immediately.

BATTERY(IES)

The battery(ies) must be secured to the boat and terminals covered. Keep the terminals clean and check periodically.

Battery electrolyte is acidic. Handle with care. If electrolyte comes into contact with skin or any other part of your body, flush with water and seek medical attention.



KC-4080

Keep the battery connections clean, tight and insulated to prevent them from arcing, shorting and causing an explosion or fire.

Use caution when connecting or disconnecting the battery. Make sure the mounting and connections are secure and the terminals are covered with protective covers. **DO NOT** charge a battery in the craft and/or obstruct the battery's ventilation ducts.

! WARNING

FIRE/EXPLOSION HAZARD

Explosion or fire hazard from hydrogen gases produced by lead acid batteries will cause death or serious injury.

- Wear personal protective equipment when working on or around batteries.
- **DO NOT** charge or use a battery booster to start your engine.
- Charge the battery outside of the craft.
- **DO NOT** smoke or bring a flame near a battery.
- **DO NOT** have your head directly above a battery when making or breaking electrical connections.
- If ignited by a spark or flame, gas may explode violently, causing spraying of battery acid or fragmentation of the battery.
- **DO NOT** use a metal object to spark between battery posts to check if the battery is charged.

ELECTRICAL SYSTEMS

! DANGER

FIRE/EXPLOSION/ELECTROCUTION HAZARD

Improper use of AC and DC systems will cause fire, explosion or electrocution resulting in death or serious injury. **DO NOT** work on an energized system or swim near a craft when it is connected to shore power. Use caution when connecting or disconnecting to shore power.

Some boats are equipped with two electrical systems: a battery-powered direct current (DC) system, and a generator or shore-powered alternating current (AC) system. These systems have a load center panel which serves as the main distribution panel. The DC system supplies electricity to all of the boat's electrical circuits (lights, pumps, blowers, ignition, etc.)



WARNING

Do not work on the electrical installation while the system is energized or modify the electrical system or relevant drawings. Installation, alterations and maintenance of the electrical system should be performed by a competent marine electrical technician. Do not alter or modify the rated current amperage of overcurrent protective devices, and only use electrical appliances or devices with components that do not exceed the rated current amperage of the circuit. When leaving the craft, turn off all electrical systems except automatic bilge-pump, fire protection and alarm circuits.

The AC system supplies power to the electrical outlets, and to AC powered systems (electric stove, water heater, microwave, refrigerator, etc.) when the boat is moored to a dock or slip.

WARNING

Do not modify the electrical systems or relevant drawings. Installation, alterations and maintenance should be performed by a competent marine electrical technician. Inspect the system at least biennially. Connect metallic housings or enclosures of installed electrical appliances to the protective conductor system in the craft (green or green with a yellow stripe conductor), and use double insulated or grounded (earthed) electrical appliances. Do not use the electrical system if the reverse polarity indicator is activated. Correct the polarity fault before activating the electrical system on the craft. Do not alter shore-power cable connectors. Use only compatible connectors.

To minimize shock and fire hazards:

- Turn off the shore-power connection switch before connecting or disconnecting the shore-power cable.
- Connect the shore-power cable to the craft's inlet before connecting to the shore-power source.
- Disconnect the shore-power cable at the shore-power source first.
- If the reverse polarity indicator is activated, disconnect the cable immediately.
- Close shore-power inlet cover tightly.

A typical DC master panel may consist of a voltmeter, a battery test switch, a series of switch-type and resettable circuit breakers, and the master breaker switch.

Voltage Meter (A)

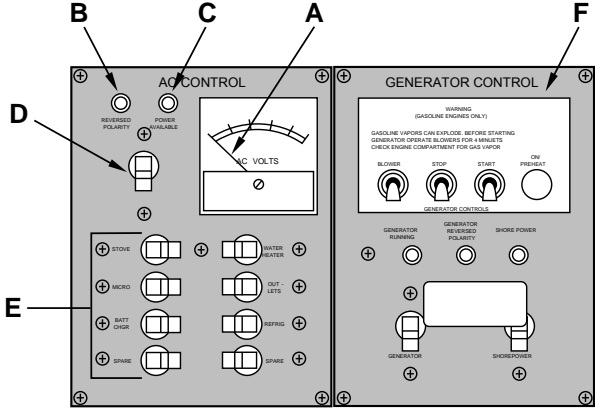
The meter allows you to check on the condition of the batteries. With master breaker switch in the OFF position, turn the battery test switch to check battery voltage.

IMPORTANT

Never reset a tripped breaker without first detecting and correcting the cause of the problem.

Switch-type circuit breakers have two functions. They allow you to manually enable or interrupt a circuit by moving the switch on or off, and they protect the system receiving the current by automatically opening the circuit if a short or overload condition occurs.

AC/Generator Control Panel (Low Voltage)



Many AC control panels consist of a voltmeter or main AC breaker, a reversed polarity indicator light and individual circuit breakers.

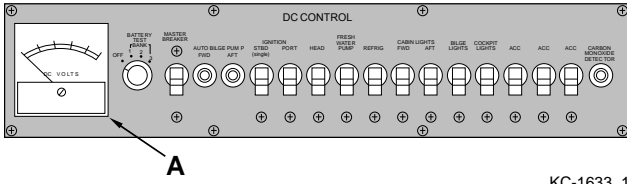
Voltage Meter (A)

If equipped, the voltage meter allows you to monitor the AC voltage.

Reversed Polarity Light (B)

The reversed polarity light indicates that the polarity of the shoreside power source has been reversed, but will not indicate if the boat polarity (wiring) is reversed.

DC Master Panel (Extra Low Voltage)



! DANGER






**FIRE/EXPLOSION/
ELECTROCUTION HAZARD**

Reversed polarity or improper use of the AC system will cause fire, explosion or electrocution resulting in death or serious injury. **DO NOT** use the shore power source if polarity is reversed. Turn off the power source and disconnect the shore power cord. **DO NOT** modify the shore power cable.

Power Available Light (C)

The power available light indicates that power from the shore or from the generator is available to the panel for distribution. This indicator must be illuminated before switching the main AC breaker on.

Main AC Breaker (D)

The main AC breaker switches the entire AC system on and off. This allows you to check for proper voltage and polarity immediately after the shore power connection is made, before individual circuits are enabled.

Individual Circuit Breakers (E)

Individual circuit breakers allow you to turn on or turn off a circuit by flipping a switch on or off. They also protect the system receiving the power by automatically breaking the circuit if a short or overload should occur.

IMPORTANT

Never reset a breaker which has automatically tripped without first detecting and correcting the cause of the problem.

Generator Control Panel (F)

If your boat is equipped with a generator, the control panel contains the starting/stopping controls and the controls for switching between shore power and generator power.

Whenever operating the generator, operate the engine compartment blower for at least four minutes before starting, and continuously during generator operation to remove dangerous gas or vapor. Generator operations require certain operation procedures. Read the generator manual before operating for the first time. Refer to generator owner's manual for operation and maintenance information.

! WARNING





FIRE/EXPLOSION HAZARD

Gasoline vapors are highly explosive when exposed to open flame or spark resulting in death or serious injury. Run blower for at least four minutes **BEFORE** turning on any electrical devices or starting the engine.

! WARNING



ENTANGLEMENT HAZARD

Contact with moving parts can entangle, cut and cause death or serious injury. Stay away from moving parts.

Shore Power Connection

! DANGER





**FIRE/EXPLOSION/
ELECTROCUTION HAZARD**

Improper use of AC and DC systems will cause fire, explosion or electrocution resulting in death or serious injury. **DO NOT** work on an energized system or swim near a craft when it is connected to shore power. Use caution when connecting or disconnecting to shore power.

Shore power requires a special, marine-grade three-conductor cable to make a proper connection to the shore. Dockside connections and the shore power connections are plug-in. The connections are also locked in position with a threaded locking collar. Make sure the shore power connection cover is in place when the shore power connection is not in use.

Do not allow the shore-power cable end to hang in the water. An electrical field can be caused which can cause injury or death to nearby swimmers.



To connect:

- Turn off the craft's MAIN AC circuit breaker on the Control Panel.
- If the outlet on the dock has a disconnect switch, turn the switch off.
- Connect the shore power cable at the craft first.
- Allow more slack than the mooring lines.
- Connect the cable to dock power.
- If the craft is equipped with a generator, turn the Shore/ Generator switch to the SHORE position.
- Set the dock disconnect switch to the ON position.
- If the reverse polarity warning light on the Control Panel is activated, disconnect the cable from the shore outlet immediately and contact your dealer.

To disconnect:

- Turn off the craft's main circuit breakers.
- If the shore outlet has a disconnect switch, turn it off.
- Disconnect the shore power dock outlet.
- Disconnect the cable from the craft and close the cap.

Appliances


The craft may be equipped with multiple appliances, such as stoves, cooking surfaces, grille, microwave, refrigerator or an ice maker. The appliances tend to draw a lot of amperage or may use fuel which can consume oxygen from an enclosed area. Refer to owner's manuals for these products for use, maintenance and safety information. DO NOT use the appliances to heat or cool the galley or cabin.

FUELING

If equipped, close all doors, windows, hatches and ports that could allow fuel vapors to enter the craft's enclosed spaces. DO NOT overfill the fuel tanks. Allow for at least a 2% expansion of fuel when refueling. If the fuel temperature is 0°C (32°F) or lower, allow at least 6% for expansion of fuel.

The first time you fill the craft's fuel tank(s) and after each refueling thereafter; check the entire fuel system for leaks and/or damaged parts. Leaks and/or damaged parts must be repaired and the area ventilated to remove explosive fumes.

! WARNING



FIRE/EXPLOSION HAZARD!

Gasoline vapors are highly explosive when exposed to open flame or spark resulting in death or serious injury. Run blower for at least four minutes BEFORE turning on any electrical devices or starting the engine.

- **Stop all engines, motors and fans before refueling.**
- **Do not smoke or allow open flames or sparks nearby, within 15 m (50 ft), of the fueling area.**
- **Maintain contact between the fuel nozzle and the fuel tank to prevent electrostatic spark. DO NOT use a plastic funnel.**

Refuel only at approved venues such as marina fuel docks or automotive fuel service stations. Approved venues have safeguards in place to lessen the likelihood of static discharge.

Read and follow ALL warnings on the pump or in the vicinity of the pump.

Maintain contact between the fuel nozzle and the fill pipe at all times, before and during refueling, to prevent an electrostatic spark.

DO NOT re-enter your craft during refueling. Getting into and out of your vehicle might build up a static charge that could ignite the fumes at the fill pipe.

If a fire occurs, DO NOT panic.

- **Do NOT remove the nozzle from the gas tank.**
- **Evacuate all passengers from the craft and refueling area and immediately tell the station attendant so they can use the emergency shutoff and fire extinguisher.**

After Refueling

- Close the fill cap(s) securely.
- Wipe up any spilled fuel completely. Dispose of the rags properly onshore.
- Open all doors, windows, hatches and ports to ventilate all spaces. Check for fuel vapors before starting any engines or appliances.
- If equipped, operate the blower for a minimum of four minutes before each time the engine is started.

When Starting

! WARNING



FIRE/EXPLOSION HAZARD

Gasoline vapors are highly explosive when exposed to open flame or spark resulting in death or serious injury. Run blower for at least four minutes BEFORE turning on any electrical devices or starting the engine.



ENVIRONMENTAL CONSIDERATIONS

As a boater, you already appreciate nature's beauty and the peace of the great outdoors. It is a boater's responsibility to protect the natural environment by keeping waterways clean.

Do not put anything in the water you wouldn't want to eat or drink!

Know the local laws and respect them for discharging holding tanks and refuse.

MARPOL TREATY

The International Convention for the Prevention of Pollution from ships, commonly referred to as the MARPOL Treaty (MARine POLLution) prohibits the overboard dumping of all ship-generated plastics, chemicals, garbage and oil.



FUEL AND OIL SPILLAGE

The spilling of fuel or oil into our waterways contaminates the environment and is dangerous to wildlife. Never discharge or dispose of fuel or oil into the water; it is prohibited and you could be fined. There are two common, accidental types of discharge:

- **Overfilling the fuel tank**
- **Pumping contaminated bilge water**

⚠ WARNING



FIRE/EXPLOSION OR ASPHYXIATION HAZARD!

Fumes from flammable solvents can cause fire, explosion or asphyxiation resulting in death or serious injury. DO NOT use flammable solvents to clean the bilge.

Keep the bilge area clean from spilled fuel and oil. DO NOT store soiled rags onboard; dispose of them properly ashore.

DISCHARGE AND DISPOSAL OF WASTE

Waste means all forms of garbage, plastics, recyclables, food, wood, detergents, sewerage and even fish parts in certain waters - in short, nearly everything. We recommend you bring back everything you take out with you for proper disposal ashore.

If you have a marine sanitation device (head or marine toilet) installed, use an approved pump-out facility at your marina. Many areas prohibit the discharge of sewage overboard or even an operable overboard waste discharge.

EXCESSIVE NOISE

Noise means engine noise, radio noise or even yelling. Many bodies of water have adopted noise limits. Do not use through-transom exhaust unless you are well off shore. Music and loud conversation can carry a considerable distance on water, especially at night.

WAKE AND WASH

Be alert for NO WAKE zones. You may be responsible for any damage or injury caused by your wake/wash. Prior to entering a NO WAKE zone, come off plane to the slowest steerable speed.

EXHAUST EMISSIONS

Increased exhaust (hydrocarbon) emissions pollute our water and air. Keep your engine tuned and boat hull clean for peak performance. Consult your dealer and engine manual for information.

PAINTS

If your boat is kept in water where marine growth is a problem, the use of antifouling paint may reduce the growth rate. Be aware of environmental regulations that may govern your paint choice. Contact your local boating authorities for information.

CLEANING AGENTS

Household cleaners should be used sparingly and not discharged into waterways. Never mix cleaners and be sure to use plenty of ventilation in enclosed areas. DO NOT use products which contain phosphates, chlorine, solvents, non-biodegradable or petroleum-based products. Citrus-based cleaners are excellent for marine cleaning purposes and are safe for you and the environment. Refer to MAINTENANCE for more information.



MAINTENANCE

SALTWATER CORROSION

The entire boat should be rinsed with fresh water immediately after use in salt water. If the boat is used primarily in salt water, wax the hull monthly and apply corrosion inhibitor to all hardware.

CLEANING

Routine, periodic cleaning will keep the surface of your boat looking its best. Special cleaning products are available from your dealer to remove mildew. Boats left outdoors will gradually deteriorate from exposure to sunlight, water, dust and chemicals in the air.

⚠ WARNING

SLIPPERY SURFACE HAZARD

Cleaning craft surfaces can generate slippery conditions which can result in death or serious injury. Use caution when cleaning with detergents and rinse thoroughly.

When washing your boat, be sure to use a mild detergent and warm water solution. DO NOT use abrasive cleaners, solvents, ammonia or chlorine, because these will damage the gelcoat surface. DO NOT apply wax to textured or normally used portions of the floor, deck or gunwales. Under extreme conditions, special cleaners may be used to remove marine growth such as scum or algae from the hull. See your dealer.

BOTTOM MAINTENANCE

Any buildup of marine life from water will create drag and affect the boat's performance and efficiency. Never use wire brushes or scouring pads on the bottom of your boat. Small scratches can accumulate dirt and scum.

Gelcoat blistering (osmotic blistering) is a naturally occurring condition. Blisters can occur on any gelcoat surface immersed in water over a period of time.

The best way to prevent blistering is to minimize the amount of time the boat remains in water.

UPHOLSTERY

Regular washing with mild detergent or warm water or automotive vinyl cleaners is sufficient to keep the vinyl coverings in good condition. Keep the cushions from becoming soaked and dry them off thoroughly after washing to prevent mildew accumulation. Prop cushions up in the boat to allow air circulation and spray them with a mildew repellent.



IMPORTANT

Certain automotive, household and industrial cleaners can cause damage and discoloration. Solvents and dry-cleaning fluids or products that contain dyes such as waxes should be used with caution.

CARPETING

Spills and stains should be treated immediately. The longer a spot remains, the more difficult it will be to remove.

BILGE AND PUMP

Electrically-operated bilge pumps are subject to malfunction and are no substitute for frequent inspection of the bilge, especially during periods of long rain, high seas or storm conditions. It is also important to keep the bilge clean as a safety precaution.

Check the bilge pump(s) regularly to make sure the inlet screens are clear of debris. Debris can clog the screen or become lodged in the bilge pump impeller, which can cause the pump to malfunction. Inspect all clamps and hoses for tightness on a regular basis and make sure seacocks are closed when not in use.

Follow the bilge pump manufacturer's routine inspections and maintenance. Keep a bucket or a bailer onboard in the event of bilge pump failure. Keep bilge water to a minimum.

IMPORTANT

Bilge pumps and bilge pumping systems are not designed for damage control. Check the function of all bilge pumps at regular intervals. Keep inlets free from debris. If seacocks are fitted to fore and aft bulkheads, keep them closed and only open to let water drain into the main bilge area.

IMPORTANT

Do not discharge oil or cleaners into the water. Refer to ENVIRONMENTAL CONSIDERATIONS.

PLEXIGLAS®

Plexiglas is susceptible to scratching. When cleaning, always apply clean, lukewarm water and wipe with a soft, lint-free cloth.

STAINLESS STEEL

Stainless steel is not totally resistant to corrosion. Keep stainless steel hardware in top shape:

- Clean all stainless steel hardware frequently with soap and water. Never use coarse abrasives like steel wool or acids or bleach on stainless steel.
- Remove rust spots as soon as possible with a chrome or brass polish. Pitting can develop that will remain on stainless steel surfaces.
- Use a good, quality car wax to protect stainless steel hardware.

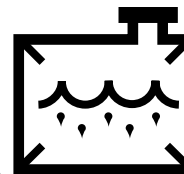
Periodically inspect your boat for tightness and fit of screws, bolts, clamps and fittings.

MARINE HEAD (TOILET)

Refer to the manufacturer's manual for proper care and operation information. Do not allow guests to place rags, sanitary napkins or hard, solid objects in the toilet.

HOLDING TANK

If the craft has a waste holding tank installed, various chemicals are available to control odors and help break down solids. Consult your marine dealer to determine the best product to use. After the holding tank is emptied, fill tank with fresh water and pump it out again to rinse the tank.



KC-4055


IMPORTANT

Chemicals used to clean and deodorize during storage must be compatible for your holding tank system. The tanks should be empty during storage, during long periods of non-use and at freezing temperatures. Overboard discharge of waste must only be done in approved areas and following the local regulations for discharging chemicals or waste.

There are many marinas that are certified to pump out your holding tank.

GALVANIC CORROSION

Boats operated in salt, polluted, or brackish waters should be equipped with a transom-mounted zinc anode to prevent damage to metal parts coming in contact with the water. The zinc is, by design, self-sacrificing. The anode is slowly eroded away by electrolytic action and requires periodic inspection for deterioration. If the zinc shows extreme erosion, it must be replaced to continue protection, or damage to other metal parts may result. Most engines are equipped with one or more zinc anodes which must also be inspected regularly for deterioration.

 CAUTION
Never paint or coat zinc anodes or cathodes with any substance. Once covered, they do not provide protection from galvanic corrosion. Replace anodes if they have deteriorated 50% or more.

REPAIRS, REMOVALS AND REPLACEMENTS

Do not attempt to make repairs unless you are certified to do so, have the necessary authorized repair information, and use approved marine replacement parts.

MATERIALS AND COMPONENTS

Your boat has been designed for safety in the harsh marine environment and thoroughly tested and certified for compliance with applicable safety standards. Because of the possibility of interference with the design of the boat, we do not recommend owner installation of additional equipment or modification of factory equipment.



Your dealer is qualified to make repairs, additions or modifications to your boat that will not compromise safety, design integrity or warranty coverage.

WINTER STORAGE

Storage or winter lay-up requires special preparation to prevent damage to the boat. Without proper preparation, storage may cause rust or corrosion to metal parts, mildew damage to carpets and upholstery, or freeze damage due to water inside components or pipes.

Since boat damage from improper storage is not covered by the warranty, have your boat prepared for storage by your dealer.

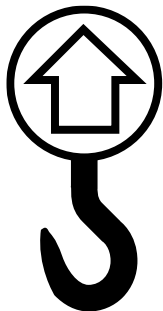
INSPECTION

Visually inspect all hardware, clamps and fittings for tightness; all hoses, tanks, through-hulls and caulk for leakage; and all wiring for corrosion, fraying or other damage before launching the boat. Inspections must be performed at the start of each season and periodically during the season. Your dealer can help.

SLINGING/LIFTING

If your boat is to be removed from the water without a trailer, follow these guidelines:

- Never attach lifting cables to cleats, ski tow eyes or handrails. Attach cables only to marked lifting eye strong points at the transom and bow.
- Cover lifting cables to prevent damage to the boat.
- Attach guidelines to the bow and stern to control movement while lifting.
- With slings, use wide, belt-type slings at least 130 mm wide.
- Do not allow slings to contact underwater fittings such as propeller shafts.
- Use spreader bars with slings to prevent pressure on the sides of the boat.
- Keep the bow slightly higher than the stern to prevent engine damage.



KC-5000

PAINTING

Before selecting a bottom paint, talk with other boaters and your dealer to determine which product works best in your area. Many local variables can affect paint selection.

WARNING



FIRE/EXPLOSION/ ASPHYXIATION HAZARD

Cleaning agents and paint ingredients can be flammable and/or explosive, or dangerous to inhale. Make sure ventilation is adequate, wear proper personal protection and dispose of rags properly ashore.

Fumes from flammable solvents can cause fire, explosion or asphyxiation resulting in death or serious injury.

Keep open flame or spark away from work area. **DO NOT** paint unless in a well-ventilated area.

IMPORTANT

Refer to product specifications and directions before use.

Consult the local authorities about environmental regulations before painting the hull. Be sure to follow the paint manufacturer's directions exactly.



OBSAH

CS

ÚVOD.....	27
O VAŠEM PLAVIDLE.....	27
ŠTÍTEK VÝROBCE.....	27
KONSTRUKČNÍ KATEGORIE PLAVIDLA.....	27
OMEZENÍ VZTAHUJÍCÍ SE NA PLAVIDLO.....	28
Hmotnost plavidla.....	28
Maximální zatížení.....	28
Maximální počet osob.....	28
Zatížení.....	28
STABILITA A VZTLAK.....	28
VODNÍ ZÁCHRANA (MUŽ PŘES PALUBU).....	29
PŘEVRÁCENÍ A ZÁCHRANA.....	29
PEVNÉ BODY.....	29
PŘÍSTAVIŠTĚ A UVAZOVACÍ LANA.....	29
VLEČENÍ.....	29
PRACOVNÍ PALUBA.....	29
MOTOR(Y).....	29
HLUKOVÉ EMISE.....	29
BEZPEČNOST PŘI JÍZDĚ NA ČLUNU.....	29
BEZPEČNOSTNÍ UPOZORNĚNÍ.....	29
Úrovně nebezpečí.....	29
Obrazové symboly.....	30
POŽADOVANÉ BEZPEČNOSTNÍ VYBAVENÍ.....	30
DOPORUČENÉ BEZPEČNOSTNÍ VYBAVENÍ.....	30
ZÁCHRANNÉ VESTY.....	30
ZÁCHRANNÝ VOR.....	31
PROTIPOŽÁRNÍ VYBAVENÍ.....	31
VIZUÁLNÍ NOUZOVÉ SIGNÁLY.....	32
UŽÍVÁNÍ LÉKŮ A PLAVBA NA ČLUNU.....	32
OHROŽENÍ OXIDEM UHELNATÝM.....	32
VIDITELNOST.....	33
VŠEOBECNÉ INFORMACE.....	34
OVLÁDACÍ PRVKY.....	34
Před nastartováním.....	34
Ovládání řazení/plynu.....	34
ŘÍZENÍ.....	35
Mechanické řízení.....	35
Řízení s posilovačem.....	35
Hydraulické řízení.....	36
VENTILY.....	36
Uzavírací palivový ventil.....	36
Výběr palivové nádrže.....	36
Palivové potrubí.....	36
Spotřebiče spalující palivo.....	36
PALIVOVÝ SYSTÉM.....	37
VODNÍ SYSTÉMY.....	37
Nádrž se sladkou vodou.....	37
Kohouty na mořskou vodu/otvory v trupu.....	37
Sběrná nádrž.....	38
Vodní trojcestný ventil.....	38
PŘÍSTROJOVÉ VYBAVENÍ.....	38
SPÍNAČE A UKAZATELE.....	39
Zapalování.....	39
Zastavovací spínač motoru.....	40
Bateriový spínač.....	40
Přepínač baterií.....	40
Oddělovač baterií.....	40
Kotevní světlo.....	40
Navigační světla.....	41



Dmychadlo	41
Odvodňovací čerpadlo	41
Nalodňovací a vnitřní světla	41
Stěrač čelního skla	41
Zvedání poklopu	41
Podélné naklápění motoru	42
Jazýčky ukazatele podélného náklonu	42
Ukazatel paliva	42
DETEKTORY	42
Plynové výpary	42
Výpary obsahující oxid uhelnatý (CO)	42
Výstražný poplach	42
POJISTKY A JISTIČE	42
BATERIE	42
ELEKTRICKÉ SYSTÉMY	43
Hlavní stejnosměrný panel (mimořádně nízké napětí)	44
Ovládací panel generátoru střídavého proudu (nízké napětí)	44
Připojení pobřežního napájení	45
Spotřebiče	45
DOPLŇOVÁNÍ PALIVA	46
Po doplnění paliva	46
Při startu	46
OCHRANA ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ.....	46
SMLOUVA MARPOL	46
ÚNIKY PALIVA A OLEJE	46
UKLÁDÁNÍ A LIKVIDACE ODPADU	47
NADMĚRNÝ HLUK	47
ZÓNY KLIDU A MYTÍ	47
EMISE VÝFUKOVÝCH PLYNŮ	47
NÁTĚRY	47
ČISTICÍ PROSTŘEDKY	47
ÚDRŽBA.....	47
KOROZE ZPŮSOBENÁ SLANOU VODOU	47
ČIŠTĚNÍ	47
UDRŽBA DNA	47
ČALOUNĚNÍ	47
KOBERCE	48
BŘICHO LODI A ČERPADLO	48
PLEXISKLO	48
NEREZOVÁ OCEL	48
TOALETA (MARINE HEAD)	48
SBĚRNÁ NÁDRŽ	48
ELEKTROLYTICKÁ KOROZE	48
OPRAVY, ODSTRANĚNÍ A VÝMĚNY	49
MATERIÁLY A DÍLY	49
SKLADOVÁNÍ PŘES ZIMU	49
PROHLÍDKA	49
ZAVĚŠENÍ NA POPRUH/ZDVIHÁNÍ	49
NÁTĚRY	49



ÚVOD

Tento návod k obsluze obsahuje minimální informace nezbytné pro správný provoz plavidla. Rovněž obsahuje některá témata o bezpečnosti a provozu a tapy pro údržbu. Pečlivě si jej přečtěte. Rovněž se s plavidlem seznámte předtím, než jej budete obsluhovat. Je-li to Vaše první pravidlo nebo měníte-li typ plavidla na takový, který jste dosud nepoužívali, absolvujte pro vlastní pohodlí a bezpečnost určité školení o manipulaci a provozu předtím, než převezmete velení plavidla.

Tento návod k obsluze by neměl nahrazovat bezpečnostní kurz o plavbě na člunech. Bezpečnostní kurs o plavbě na člunech Vám poskytne všechny zásadní informace o tom, jak navigovat, kotvit a umístit Váš člun do doku. Váš prodejce, národní federace jachtařů nebo Váš jachtařský klub Vám mohou poskytnout informace o místních školách a instruktorech. Tento návod není všezahrnujícím průvodcem provozem, údržbou nebo odstraňováním závad.

TENTO NÁVOD A JAKÉKOLIV JEHO PŘÍLOHY UCHOVÁVEJTE NA BEZPEČNÉM MÍSTĚ. POKUD BUDETE PLAVIDLO PRODÁVAT, PŘEDEJTE TENTO NÁVOD NOVÉMU VLASTNÍKOVI.

Díky naší politice trvalého zlepšování výrobků nemusí být ilustrace použité v tomto návodu stejné jako na Vašem plavidle. Tyto ilustrace jsou ukázkou, která Vám slouží jako odkaz. Také některé zařízení pojednáváné v tomto návodu může být pro Vaše plavidlo volitelnou výbavou.

Výrobce plavidla poskytne konkrétní informace o obsluze vybavení a systémů nainstalovaných na Vaše plavidlo. Všechny dodané informace si přečtěte, seznámte se s nimi a uchovávejte je. Vy i Vaše posádka byste se měli seznámit s plavidlem a veškerým jeho vybavením předtím, než jej budete provozovat.

Pokud na svém plavidle budete provádět jakékoliv malé či velké úpravy, nechte je provést školeným profesionálem. Neměňte bezpečnostní charakteristiky plavidla. Jakákoliv změna rozložení hmotnosti ve svislé poloze plavidla může podstatně ovlivnit jeho stabilitu. Například přidání rybářské věže, radarové jednotky nebo nakládacího stožáru může způsobit vratkost plavidla. Navíc může stabilitu plavidla a/nebo nadbytek energie ovlivnit změna motoru.

Pokud plánujete provést jakékoliv úpravy, které by mohly mít dopad na bezpečnost plavidla, obraťte se na jeho výrobce a získejte písemné oprávnění, v němž bude uvedeno, že navrhovaná změna nebude mít vliv na bezpečný provoz plavidla.

Jakékoliv plavidlo - bez ohledu na to, jak výkonné může být - lze závažně poškodit, pokud se s ním nesprávně manipuluje a nakládá. Neodpovědné a nebezpečné činnosti nejsou slučitelné s bezpečnou plavbou na člunu. Vždy upravujte rychlost plavidla podle podmínek na moři a zabraňte nadměrným úderům o vlny.

V havarijních situacích možná budete muset přijmout mimořádná opatření. Vždy pečlivě zvažujte nebezpečí plynoucí ze způsobené škody a potřebu chránit lidi a zařízení. Během havarijní situace si udržujte jasný úsudek a především myslete na bezpečnost.

Každý na palubě by měl nosit vhodnou záchrannou vestu nebo osobní vztlakové zařízení. Některé země vyžadují speciální záchranné vesty nebo osobní vztlakové zařízení, které odpovídá jejich předpisům a dále požadují, aby je každý nosil po celou dobu.

Vaše plavidlo by mělo být vybaveno veškerým vhodným bezpečnostním vybavením (záchranné vesty, popruhy, atd.) podle typu plavidla, povětrnostních podmínek, atd. Pokud je Vaše plavidlo vybaveno záchranným vorem, přečtěte si návod k jeho obsluze a naučte se jej bezpečně obsluhovat. Toto vybavení je v některých zemích povinné.

Posádka by se měla seznámit s veškerým bezpečnostním vybavením. Posádka by se měla rovněž seznámit s havarijními manévry při záchrane muže přes palubu, vlečení a při jiných havarijních situacích.

Úmluva o mezinárodních pravidlech pro zabránění srážkám na moři (COLREGS) definuje pravidla bezpečné navigace, navigační světla, atd., pro celý svět. Tato pravidla musíte znát a musíte mít na palubě příručku, která je vysvětluje.

I když bylo všechno dobře naplánováno a bezpečně navrženo, bezpečná plavba na člunu vysoce závisí na povětrnostních podmínkách, stavu moře a zkušenosti a fyzickém stavu posádky. Nikdo nemůže zajistit úplnou bezpečnost. Jako vlastník a provozovatel odpovídáte za to, že budete znát vybavení plavidla, jeho možnosti, zamýšlené použití a provozní omezení.

Vždy poslouchejte nebo čtěte předpověď počasí předtím, než se vydáte na jakoukoliv plavbu nebo cestu. Dbejte na to, aby stav větru a moře odpovídal konstrukční kategorii plavidla a abyste se svou posádkou byly schopni za takových podmínek plavidlo zvládnout. V bouřlivém počasí, na širém moři nebo při rychlosti klouzání udržujte lodní světlíky, okna, soklové lišty (nebo větrací otvory) uzavřené.

V mnoha zemích budete muset mít řídičský průkaz nebo oprávnění. Možná se od Vás bude požadovat školení v obsluze plavidla. Postarejte se, abyste před obsluhou plavidla měli tato zákonná povolení.

O VAŠEM PLAVIDLE

Vaše plavidlo bylo posouzeno jako plavidlo ve shodě s příslušnými částmi směrnice 94/25/ES o rekreačních plavidlech ve znění směrnice 2003/44/ES Evropského parlamentu. Značka CE znamená, že vaše plavidlo splňuje všechny normy Mezinárodní organizace pro standardizaci (ISO) a směrnice platné v době výroby.



KC-0455



KC-0456

ŠTÍTEK VÝROBCE

Část informací je uvedena na štítku výrobce připevněném na plavidle. Plné vysvětlení této informace je uvedeno v příslušných bodech tohoto návodu.

KONSTRUKČNÍ KATEGORIE PLAVIDLA

Význačná výška vlny –

Význačná výška vlny je průměrná výška nejvyšší třetiny vln, která přibližně odpovídá výšce vlny odhadnuté zkušeným pozorovatelem. { Některé vlny budou mít dvojnásobnou velikost.



OCEÁN - Kategorie A –

Plavidlo konstruované pro provoz při síle větru překračující osmý stupeň Beaufortovy stupnice a význačné výšce vln 4 m a vyšší a je převážně soběstačné. Jsou vyloučeny mimořádné podmínky, jako například hurikán. S takovými podmínkami se lze setkat na dálkových plavbách, například při plavbě přes oceán nebo při pobřeží, které není chráněno před větrem a vlnami v délce několika set námořních mil.

VOLNÉ MOŘE - Kategorie B –

Plavidlo konstruované pro provoz při síle větru do 8 stupňů Beaufortovy stupnice a s tím spojené výšce vln a signifikantní výšce vln do 4 metrů. S takovými podmínkami se lze setkat na plavbách dostatečné délky na volném moři nebo v pobřežních vodách, které nejsou chráněny před větrem a vlnami v délce několika desítek námořních mil. S těmito podmínkami se můžete rovněž setkat na vnitrozemských mořích dostatečně velkých na to, aby v nich docházelo ke vzniku takto vysokých vln.

PŘÍBŘEŽNÍ VODY - Kategorie C –

Plavidlo konstruované pro provoz při síle větru do 6 stupňů Beaufortovy stupnice a s tím spojené výšce vln a signifikantní výšce vln do 2 metrů. S takovými podmínkami se lze setkat v otevřených vnitrozemských vodách, v ústích řek a pobřežních vodách za mírných povětrnostních podmínek.

CHRÁNĚNÉ VODY - Kategorie D –

Plavidlo konstruované pro provoz při síle větru do 4 stupňů Beaufortovy stupnice a s tím spojené výšce vln (příležitostně maximální vlny o výšce 0,5 m). S takovými podmínkami se lze setkat v chráněných vnitrozemských vodách a v pobřežních vodách za hezkého počasí.

OMEZENÍ VZTAHUJÍCÍ SE NA PLAVIDLO

VÝSTRAHA

NEBEZPEČÍ POTOPENÍ ČI UTONUTÍ

NIKDY nepřekračujte hmotnostní mez plavidla, celkovou hmotnost všech osob, výstroje a objemů kapalin. Překročení mezních hodnot plavidla může způsobit potopení či utonutí s následným usmrcením či vážným poraněním.

Hmotnost plavidla

Hmotnost plavidla v plně naloženém stavu je součtem hmotnosti prázdného plavidla a maximální zátěže.

Maximální zatížení

Maximální zatížení znamená "maximální zatížení doporučené výrobcem". To nepřekročí celkové zatížení, které lze přidat ke hmotnosti plavidla bez naku, aniž by se překročily požadavky na stabilitu, volný bok lodi, vztlak a počet míst k sedění, a bude brát v úvahu konstrukční kategorii lodi. Minimálně bude brát v úvahu hmotnost následujících prvků:

- Počet osob, každá o hmotnosti 75 kg (průměrně). Jsou-li součástí posádky děti, maximální počet osob může být překročen s tím, že hmotnost jednoho dítěte nepřekročí limit 37,5 kg (průměrně) a nebude překročena celková hmotnost osob. To znamená, že dvě děti po 37,5 kg mohou být přepravovány jako jedna osoba po 75 kg.
- Základní vybavení, ale ne méně než 10 kg.
- Zátěž a náklad nebo suché zásoby, spotřební kapaliny a různé vybavení nezahrnuté do hmotnosti prázdného plavidla.

Maximální počet osob

VÝSTRAHA

NEBEZPEČÍ PŘETÍŽENÍ

Nepřekračujte maximální doporučený počet osob. Bez ohledu na počet osob na palubě nesmí nikdy celková hmotnost všech osob, zařízení a náplní překročit maximální doporučené zatížení. Pro cestující vždy používejte sedadla nebo místa k sezení.

Maximální počet osob doporučený výrobcem se považuje za počet osob, pro něž člun úspěšně splnil požadavky na volný bok lodi, stabilitu a vztlak a jimž bylo přiřazeno místo na sedění. Limit maximálního počtu osob je uveden na plavidle na štítku výrobce.

Zatížení

VÝSTRAHA

NEBEZPEČÍ PŘETÍŽENÍ

Při nakládání člunu nikdy nepřekračujte maximální zatížení. Člun vždy zatěžujte opatrně a náklad rovnoměrně rozložte. Těžké náklady, které mohou nepříznivě ovlivnit stabilitu člunu, neukládejte vysoko.

Celková hmotnost všech osob, zařízení a náplní nesmí nikdy překročit maximální doporučené zatížení. Plavidlo vždy zatěžujte opatrně a náklad rovnoměrně rozložte. Umístování těžkých nákladů na vysoká místa nebo změna těžiště lodi nepříznivě ovlivní stabilitu plavidla. Dbejte na to, aby veškeré vybavení a výstroj byly uloženy nebo zajištěny.

STABILITA A VZTLAK

Změny ve vertikální poloze hmot na palubě (například přidání rybářské věže, radarové vybavení, zdvihací stožár, výměna motoru, nadbytečná voda v břiše lodi), vysoké vlny, zdvihání těžkých předmětů člunovým jeřáblem nebo kladkostrojem, tažení nadměrné hmotnosti nebo poškození vzduchových nádrží může významně nepříznivě ovlivnit stabilitu plavidla. Bez písemného schválení stavitele plavidla nebo jeho právního zástupce neprovádějte na žádné konstrukci nevratné změny, nevrtejte do ní ani ji neupravujte, neboť to může ovlivnit stabilitu a vztlak plavidla.



VODNÍ ZÁCHRANA (MUŽ PŘES PALUBU)

Nejlepší metoda jak zabránit situaci muž přes palubu je zajistit, že všichni cestující budou sedět v místech určených pro cestující, když je plavidlo na cestě. NEDOVOLTE nikomu, aby seděl v prostoru kokpitu na přídi, když se člun rychle pohybuje. V případě situace muž přes palubu okamžitě reagujte na osobu, která přes palubu přepadla. Neustále oběť sledujte. Bezpečně se vraťte k oběti, jak to jen bude možné. Hodte osobě záchrannou vestu. Vypněte motor a pomozte osobě do plavidla.

PŘEVŘÁCENÍ A ZÁCHRANA

Plavidlo se může převrátit nebo zaplavit vodou, když to nejméně očekáváte. Jako v případě požáru i zde mějte plán připravený předem, co budete dělat, pokud se plavidlo zaplaví vodou nebo převrátí. Snažte se vypnout motor. Jestliže jsou na palubě ostatní, snažte se je lokalizovat, přesvědčte se, zda-li jsou při vědomí a mohou plavat. ZŮSTAŇTE NA PLAVIDLE! Vystupte na trup a snažte se získat pomoc. NESNAŽTE SE plavat ke břehu. Je to obvykle dále, než se zdá.

PEVNÉ BODY

Váš člun může být vybaven pevnými body pro tažení, zdvihání, kotvení, připojování, atd. Při použití pevných bodů postupujte opatrně.

VÝSTRAHA

NEBEZPEČÍ PŘI TAŽENÍ

- Mez pevnosti lan/řetězů obecně nesmí překračovat 80% pevnosti příslušného pevného bodu.
- Vždy táhněte nebo se nechte táhnout pomalou rychlostí. Nikdy nepřekračujte při tažení rychlost trupu taženého plavidla.
- Tažné lano se musí upevnit takovým způsobem, že může být uvolněno i pod zatížením.

Vlastník/obsluha odpovídá za zajištění toho, že uvažovací lana, kotevní řetěz(y), kotevní lana a kotva(y) odpovídají zamýšlenému použití plavidla. Vlastníci by měli rovněž zvážit, jaké kroky budou nezbytné při zajištění taženého lana na palubě.

Jestliže jsou nainstalovány nekovové pevné body, je třeba vzít v úvahu omezenou životnost. Jakmile projeví jakékoliv známky zhoršení, viditelné trhliny na povrchu nebo trvalou deformaci, musí být vyměněny.

PŘÍSTAVIŠTĚ A UVAZOVACÍ LANA

Používejte nylonové lano s dvojitým opletením dobré kvality a dostatečné ochranné zábradlí na ochranu plavidla před poškozením. Používejte k zajištění plavidla pouze rohatinky, příďová a zádová oka. NEPOUŽÍVEJTE zábradlí nebo čelní sklo. Zábradlí na příďové palubě by se mělo používat pouze k uvažování lana "jackline" v mimořádných situacích.

VLEČENÍ

OZNÁMENÍ

Přetížený trajler může způsobit poškození plavidla nebo trajleru. Zajistěte, že trajler má správnou velikost pro plavidlo a jeho hmotnost. NEPŘETĚŽUJTE trajler.

PRACOVNÍ PALUBA.

Na některých plavidlech je pracovní paluba omezena na kokpit, zatímco na jiných může zahrnovat celou plochu paluby, kde zábradlí obklopující palubu má příslušnou výšku. Palubu lze použít pro záchranu muže přes palubu nebo jako místo pro nasazení žebříku. Některé z těchto oblastí by se neměly za jízdy plavidla používat.

MOTOR(Y)

Do tohoto návodu jsou začleněny informace o typu motoru, kapacitách, typu paliva a chladiva, odstraňování závad a všeobecné informace. Informace ohledně motoru(ů) naleznete v návodu k obsluze motoru.

HLUKOVÉ EMISE

Zákony a předpisy platné v některých členských státech omezují emise hluku a emise výfukových plynů z rekreačních plavidel a motorů pro ochranu lidského zdraví, životního prostředí a, je-li to vhodné, zdraví domácích zvířat. Pro rekreační plavidla s vestavěným motorem na palubě nebo hnacími motory na zádi s vestavěným výfukem či bez něj je nezbytné udržovat plavidlo a výfukový systém ve stavu, že, bude-li to možné, bude zajištěna shoda se stanovenými mezními hodnotami pro hluk při normálním použití. Ohledně hlukových emisí odkazujeme na návod k obsluze motoru.



BEZPEČNOST PŘI JÍZDĚ NA ČLUNU

BEZPEČNOSTNÍ UPOZORNĚNÍ



Tato část se týká základní bezpečnosti člunu. V tomto návodu specifická bezpečnostní opatření a symboly označují informace vztahující se k bezpečnosti.

Existují dva typy upozornění, které mohou být při předávání informací používány samostatně či společně.

Úrovně nebezpečí

NEBEZPEČÍ

NEBEZPEČÍ označuje nebezpečnou situaci, která povede k úmrtí nebo vážnému poranění, pokud se jí nezabrání.

VÝSTRAHA

VÝSTRAHA označuje nebezpečnou situaci, která by mohla vést k úmrtí nebo vážnému poranění, pokud se jí nezabrání.



UPOZORNĚNÍ

UPOZORNĚNÍ označuje nebezpečnou situaci, která by mohla vést k malému či středně závažnému poranění, pokud se jí nezabrání.

OZNÁMENÍ

OZNÁMENÍ se používá k řešení praxe, která se netýká poranění osob.

Obrazové symboly

Obrazové symboly dále uvedené slouží pouze k referenčním účelům. Skutečné symboly se budou měnit v závislosti na tématu.



Výstražné symboly - Označují nebezpečí.



Akční symboly - Označují příkaz k provedení činnosti, která se provádí k odstranění nebezpečí.



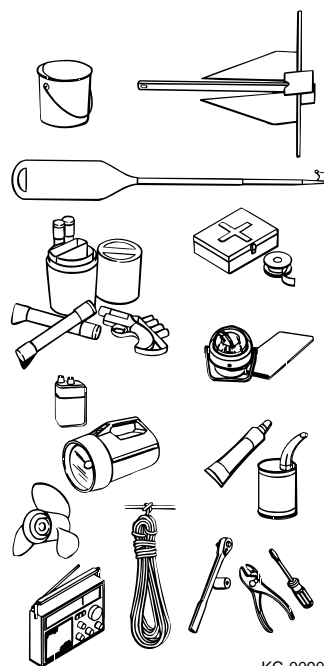
Symboly zakázaných činností - Označují zakázanou činnost.

POŽADOVANÉ BEZPEČNOSTNÍ VYBAVENÍ

Jakožto vlastník plavidla odpovídáte za získání nezbytného bezpečnostního vybavení a jeho údržbu. Požadované bezpečnostní vybavení, které musíte mít na palubě, se může měnit podle regionu nebo plochy vody. Další informace o požadovaném vybavení získáte od místních plavebních orgánů.

DOPORUČENÉ BEZPEČNOSTNÍ VYBAVENÍ

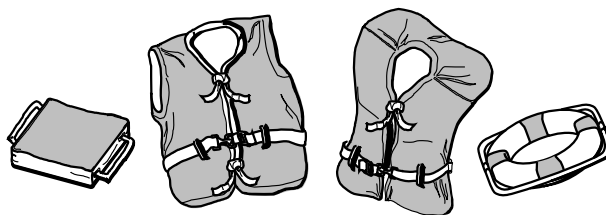
- Požadované vybavení pro záchranu života
- Požadované protipožární vybavení
- Nouzový radiomaják udávající polohu
- Ruční zařízení na vylévání vody (vědro, ruční čerpadlo, atd.)
- Mořská kotva s dostatečným lanem
- Odražeč radarových vln
- Uvazovací lana a odrazníky
- Náhradní baterka a baterie do rádia
- Dalekohled
- Sluneční brýle a opalovací krém.
- Zásoby potravin a vody (dlouhé plavby)
- Náhradní klíče ke člunu a pomocná startovací baterie
- Náhradní pojistky a žárovky
- Mobilní telefon



KC-0090

ZÁCHRANNÉ VESTY

Záchranná vesta Vám může zachránit život, ale pouze tehdy, když ji budete nosit. Uchovávejte vesty na snadno dostupném místě, ne v uzavřeném prostoru ani uložené pod jinými věcmi. **Dále musí být k použití bezprostředně dostupná plovací zařízení, která lze vyhodit z člunu.**



KC-0041_2a

VÝSTRAHA

NEBEZPEČÍ UTONUTÍ

Nenošení záchranné vesty na palubě nebo její nepoužití při havárii může způsobit úmrtí či vážné poranění. Dbejte na to, aby byl Váš člun vybaven záchrannými vestami správného typu a ve správném počtu.

Je zejména důležité, aby děti, zdravotně postižení a neplavci nosili po celou dobu záchrannou vestu, která vyhovuje jejich potřebám. Děti a neplavci potřebují speciální pokyny k použití záchranných vest. Informujte všechny cestující o umístění bezpečnostního vybavení, vybavení pro záchranu muže přes palubu a o umístění a nasazení žebříku.



Pravidelně kontrolujte stav záchranných vest. Před výjezdem na vodu si záchranné vesty vyzkoušejte a proveďte úpravy pro jejich pohodlné nošení. Přečtěte si štítek na záchranné vestě a pokyny přesně dodržujte.

ZÁCHRANNÝ VOR

Větší plavidla používaná na volném moři mohou být vybavena záchranným vorem. Záchranný vor vždy ukládejte na označené vyhrazené místo v pevném obalu nebo tašce, která jej chrání před poškozením. Pokud není k uložení určeno žádné konkrétní místo, uložte jej v přístupné oblasti, kde se nebude plést a nedojde k jeho poškození. Při použití a údržbě vždy postupujte podle pokynů výrobce.

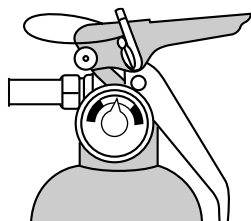
PROTIPOŽÁRNÍ VYBAVENÍ

⚠ NEBEZPEČÍ

NEBEZPEČÍ POŽÁRU/VÝBUCHU

Nikdy:

- nedávejte volně zavěšené závěsy nebo jiné látky do blízkosti vařičů nebo jiných zařízení pracujících s otevřeným ohněm nebo nad ně; neukládejte hořlavý materiál do motorového prostoru. Pokud se v motorovém prostoru ukládají nehořlavé materiály, musí být zajištěny proti pádu do stroje a nesmí nijak bránit v přístupu do prostoru nebo odchodu z něj;
- nesmíte zatarasit průchody k východům a poklopům v palubě;
- neblokujte bezpečnostní ovládací prvky, např., palivové ventily, plynové ventily, vypínače elektrického systému;
- neblokujte přístup k přenosným hasicím přístrojům uloženým ve skříních;
- nenechávejte plavidlo bez dozoru při používání vařičů a/nebo topných zařízení;
- neupravujte žádný ze systémů plavidla (zejména elektrický, palivový a plynový); nedovolte, aby kterýkoliv ze systémů plavidla upravoval nequalifikovaný personál;
- nedoplňujte palivovou nádrž ani nevyměňujte plynové nádoby, když stroje běží nebo když se používají spotřebiči na vaření či vytápění;
- nekuřte při manipulaci s palivem či plynem.



KC-0083_1

Na většině člunů se vyžaduje schválené protipožární vybavení. Veškeré protipožární vybavení musí být snadno přístupné. Všichni cestující by měli znát umístění a obsluhu veškerého protipožárního vybavení/systémů a umístění požárních poklopů, cest a východů.

S hasicím přístrojem pracujte z bezpečné vzdálenosti, několik stop od požáru a poté se k ohni přibližujte, jakmile se začne zmenšovat. Ne všechny hasicí přístroje se mají obsluhovat ze stejné vzdálenosti. Dbejte na to, abyste znali doporučené vzdálenosti pro váš hasicí přístroj.

Nechte si protipožární zařízení zkontrolovat v intervalech uvedených na zařízení, přenosné hasicí přístroje vyměňujte po vyprázdnění či ukončení životnosti za zařízení stejného protipožárního typu a protipožárních vlastností. Nechte pevně nainstalované systémy doplnit či vyměnit poté, co jim vyprší životnost nebo se vyprázdní. Další informace naleznete v návodu k použití hasicího přístroje.

Modely vybavené automatickým hasicím systémem se automaticky uvedou do chodu, jestliže teplota dosáhne předem stanovené meze. Při jeho spuštění se může ozvat hlasité prásknutí, po němž následuje zvuk rychle unikajícího vzduchu. Jakmile se začne rozstříkovat hasicí médium, okamžitě vypněte všechny elektrické a mechanické systémy a nucené větrání.

⚠ VÝSTRAHA



NEBEZPEČÍ POŽÁRU/VÝBUCHU

Plyn z protipožárního systému vytlačuje kyslík, aby "udusil" oheň. **NEOTEVÍREJTE poklop.** Kyslík podporuje hoření a může dojít ke zpětnému vzplanutí, které může mít za následek úmrtí nebo závažné poranění.

Jestliže se palubní protipožární systém vyprázdní, počkejte nejméně 15 minut, a teprve poté otevřete poklop motoru.

⚠ UPOZORNĚNÍ

Před vyprázdněním vypněte motor a dmychadla. Opusťte obytný prostor.

⚠ VÝSTRAHA

Motorový prostor má nainstalovaný hasicí systém. Opusťte prostor před vyprázdněním, aby nedošlo k zadušení. Po vyprázdnění před vstupem větrejte.

⚠ VÝSTRAHA

Tento hasicí přístroj používá CO₂ jako hasební médium. Smí se používat pouze pro hašení elektroinstalace nebo požárů v lodní kuchyni. Oblast okamžitě opusťte a před vstupem vyvětrejte, aby nedošlo k zadušení.



⚠ VÝSTRAHA



POHYBLIVÉ SOUČÁSTI

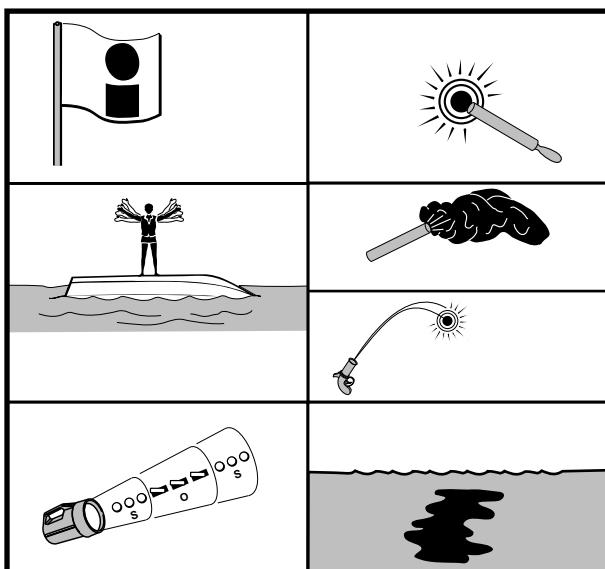
Při styku s pohyblivými součástmi může dojít k zapletení, pořezání a dokonce k úmrtí či vážnému poranění. Nepřibližujte se k pohyblivým součástem.

Nikdy se nepřibližujte tak, abyste se dostali do styku s jakoukoliv pohyblivou součástí běžícího stroje, tj., motoru, generátoru nebo lodního šroubu.

Takový kontakt může vést ke ztrátě částí lidského těla, uškrncení, popáleninám a/nebo závažné ztrátě krve s následným závažným poraněním či úmrtím. Když je strojní vybavení v chodu, dbejte na instalaci příslušných krytů.

VIZUÁLNÍ NOUZOVÉ SIGNÁLY

Většina člunů pohybujících se v pobřežních vodách musí být vybavena schválenými vizuálními nouzovými signály; ověřte si je u místních orgánů.



KC-0082_2

⚠ VÝSTRAHA



NEBEZPEČÍ POŽÁRU/VÝBUCHU

Pyrotechnická signalizační zařízení mohou způsobit požár a/nebo výbuch, úmrtí, závažné poranění a poškození majetku, pokud se s nimi nakládá nesprávným způsobem. Při používání ručních signalizačních zařízení dodržujte pokyny výrobce.

UŽÍVÁNÍ LÉKŮ A PLAVBA NA ČLUNU

Neříďte plavidlo pod vlivem návykových látek nebo alkoholu. Kombinace hluku, vibrací, slunce, větru a pohybu se násobí a na vodě vede k únavě. Účinky alkoholu jsou větší na vodě než na souši. Léky a jízda na člunu nejdou dohromady.

Řízení jakéhokoliv plavidla pod vlivem návykových látek či alkoholu je nebezpečné a nezákonné. Zhoršení vidění nebo úsudku na vodě může rychle vést ke katastrofě.



⚠ VÝSTRAHA

RIZIKO ZHORŠENÉHO ŘÍZENÍ

Řízení jakéhokoliv plavidla pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek může způsobit úmrtí či vážné poranění. **NERIĎTE** plavidlo pod vlivem žádné chemické látky měnící stav mysli.

OHROŽENÍ OXIDEM UHELNATÝM

Otravu oxidem uhelnatým nelze zaměnit za mořskou nemoc, intoxikaci či tepelný stres. Pokud si někdo stěžuje na podráždění očí, bolesti hlavy, nevolnost, slabost či závratě, nebo máte-li podezření na otravu oxidem uhelnatým, okamžitě odveďte postiženou osobu na čerstvý vzduch, zjistěte příčinu a proveďte nápravu. V případě potřeby vyhledejte lékařskou pomoc.

⚠ NEBEZPEČÍ



NEBEZPEČÍ OXIDU UHELNATÉHO

Vystavení účinkům oxidu uhelnatého může způsobit smrt či závažné poranění. **NEPOUŽÍVEJTE** nástupní plošinu k žádným jiným účelům než k nástupu do plavidla nebo k přípravě na vstup do vody a **NEPOUŽÍVEJTE** ji, když je motor v chodu.

⚠ NEBEZPEČÍ

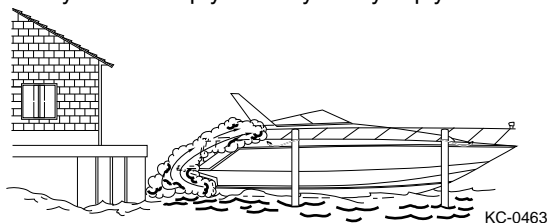
NEBEZPEČÍ OXIDU UHELNATÉHO

Plynný oxid uhelnatý (CO) je bezbarvý, bez zápachu a vysoce nebezpečný. Všechny motory a zařízení spalující palivo produkují CO jakožto výfukový plyn. Nedovolte přímé a dlouhodobé vystavení účinkům CO. CO způsobuje **POŠKOZENÍ MOZKU** nebo **SMRT**. Známky působení CO zahrnují nevolnost, závratě a ospalost.

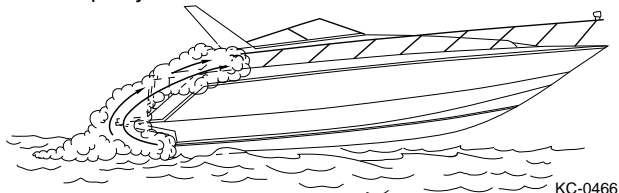


Mezi zdroje CO patří:

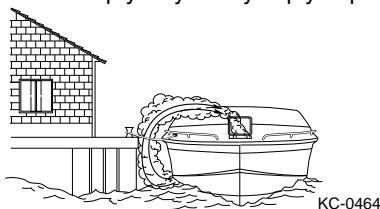
- Překážky bránící rozptýlování výfukových plynů vzadu.



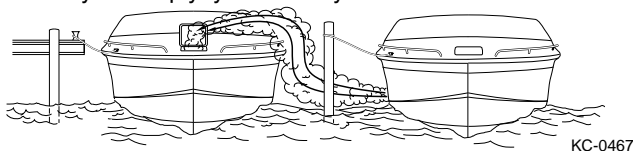
- Provoz při vysokém úhlu ohnutí.



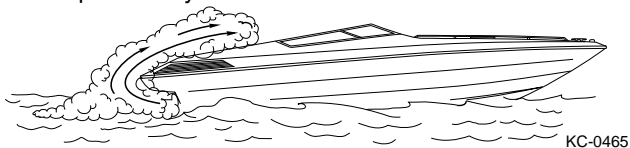
- Překážky bránící rozptýlu výfukových plynů podél boků.



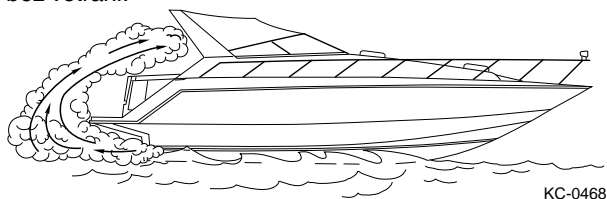
- Jiné výfukové plyny v uzavřených oblastech.



- Jízda pomalou rychlostí nebo volnoběh na vodě.



- Provoz s upevněnou horní krycí plachtou a bočními závěsy bez větrání.



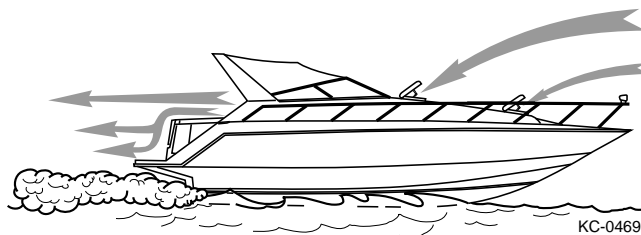
! NEBEZPEČÍ



NEBEZPEČÍ OXIDU UHLELNATÉHO

Zařízení spalující palivo na otevřeném ohni spotřebovávají kyslík v kabině a uvolňují produkty hoření do plavidla. Když se zařízení používají, je nutné zajistit větrání. Když se zařízení používají, otevřete k tomu určené větrací otvory. Nikdy neblokujte větrací otvory a zajistěte, aby zařízení produkující popílek správně pracovala.

Pro snížení hromadění CO větrejte vnitřní prostor člunu otevřením oken a/nebo plachty, aby se zajistilo odpovídající větrání. Palubní příklopy lze při pomalé rychlosti nebo volnoběhu na vodě otevřít, ale musí se uzavřít při rychlosti klouzání, aby se zabránilo vniknutí vody, poškození a případnému osobnímu poranění.



ZAJISTĚTE POHYB ČERSTVÉHO VZDUCHU SKRZE PLAVIDLO A OKOLO NĚJ!

VIDITELNOST

Výhled obsluhy od kormidla může být blokován vysokým podélným náklonem plavidla a dalšími faktory, které jsou způsobeny jednou či více následujícími proměnnými podmínkami:

- úhly náklonu motorového pohonu (na plavidle vybaveném systémem naklápění pohonu na hnací jednotce);
- úhly náklonu kluzákových ploch na trupu (na plavidle vybaveném motorově ovládanými naklápěcími kluzákovými plochami nebo naklápěcími ploškami na příčce);
- naložení a rozložení nákladu;
- rychlost;
- prudké zrychlení;
- přechod s výtlačné plavby do klouzání;
- stav moře;
- déšť a vodní tříšť;
- tma a mlha;
- vnitřní osvětlení;
- poloha uzávěrů a závěsů;
- osoby nebo pohyblivá výstroj v zorném poli obsluhy;

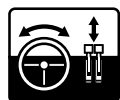
Úmluva o mezinárodních pravidlech pro zabránění srážkám na moři (COLREGS) a silniční pravidla vyžadují zajištění správného výhledu po celou dobu a dodržování přednosti v jízdě. Dodržování těchto pravidel je zásadně důležité.



Pro plavidla s více než jedním místem u kormidla může být zorné pole z jednoho či více stanovišť u kormidla omezené. Vyhněte se zabránit srážkám. Při používání kormidelního stanoviště s omezenou viditelností udržujte výhled vpřed a vzad, jak to požadují COLREG a silniční předpisy.

OZNÁMENÍ

Při bouřlivém počasí nebo při rychlosti klouzání udržujte uzavřené otvory světlíků, okna, soklové lišty, dveře, poklopy nebo ventilační otvory.



VŠEOBECNÉ INFORMACE

OVLÁDACÍ PRVKY

DŮLEŽITÉ

Člun s nadměrným výkonem může způsobit ztrátu kontroly a nebude bezpečný. NEZVYŠUJTE nadměrně výkon svého člunu ani nepoužívejte motor, jehož jmenovitý výkon překračuje hodnoty uvedené na štítku technických parametrů.

Před nastartováním

Při jízdě na člunu a používání vlastního vybavení postupujte s rozmyslem.

- NEJEZDĚTE se člunem v uzavřených prostorách.
- Připojte lanko zastavovacího spínače motoru k obsluze a dbejte na to, aby řadicí páka byla před spuštěním motoru v poloze NEUTRÁL.
- Seznamte se se stavem svého člunu a prostředím, kde jej plánujete provozovat.
- Vypracujte plán plavby a informujte ostatní, kdy se vrátíte.
- Zajistěte či uložte volné předměty předtím, než vyrazíte na cestu.
- Při vysoké rychlosti neprovádějte prudké manévry a ve vlnách snižte rychlost.
- Pokud plavidlo nemá žádný štítek s údaji, obraťte se na prodejce či výrobce plavidla.

Ovládání řazení/plynu

⚠ VÝSTRAHA

NEBEZPEČÍ SRÁŽKY

Nadměrné otáčky motoru způsobené ztrátou kontroly nad plynem mohou způsobit srážku s následnou smrtí či závažným poraněním. Dbejte na to, aby všechny ovládací systémy byly pravidelně kontrolovány a řádně udržovány.

Ovladače řazení/plynu se u jednotlivých modelů a konfigurací motorů mírně liší. Všechny ovládací systémy vyžadují pravidelnou údržbu pro bezporuchový provoz a bezpečnost. Pravidelné kontroly jsou zásadně důležité; informujte se u svého prodejce.

OZNÁMENÍ

Rekreační řazení/ovládací prvky plynu jsou obvykle vybaveny bezpečnostním vypínačem pro start v neutrálu. Pravidelně kontrolujte bezpečnostní systém pro start v neutrálu. NEPROVOZUJTE plavidlo, pokud máte podezření na vadnou funkci bezpečnostního systému pro start v neutrálu.

Jednopákový - montovaný na povrchu

Tento jednopákový ovladač pro obsluhu jednou rukou ovládá jak řadicí páku, tak i plyn.

A. Poloha NEUTRÁL - Bezpečnostní vypínač umožňuje start pouze z této polohy.

B. PŘEDNÍ poloha - Stisknutím uvolníte tlačítko pod rukojetí, čímž umožníte zařazení rychlosti pro jízdu VPŘED (nebo vzad).

C. ZADNÍ poloha - Z PŘEDNÍ polohy do ZADNÍ nepřecházejte rychle.

D. Poloha PLYNU - Zatlačením VPŘED nebo zatažením VZAD zvyšujete otáčky motoru.

Nikdy se nepokoušejte řídit bez běžícího motoru. K zahřívání motoru slouží samostatná páka na ovládacím prvku pro sytič plynu v NEUTRÁLU.

Jednopákový - zapuštěná montáž

Tento jednopákový ovladač pro obsluhu jednou rukou ovládá jak řadicí páku, tak i plyn.

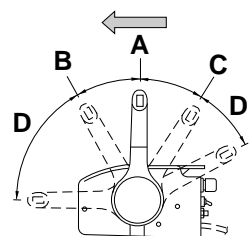
A. Poloha NEUTRÁL - Bezpečnostní vypínač umožňuje start pouze z této polohy.

B. PŘEDNÍ poloha - Stisknutím uvolníte tlačítko pod rukojetí, čímž umožníte zařazení rychlosti pro jízdu VPŘED (nebo vzad).

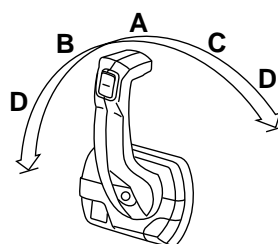
C. ZADNÍ poloha - Z PŘEDNÍ polohy do ZADNÍ nepřecházejte rychle.

D. Poloha PLYNU - Zatlačením VPŘED nebo zatažením VZAD zvyšujete otáčky motoru.

Nikdy se nepokoušejte řídit bez běžícího motoru. K zahřívání motoru slouží tlačítko na základně páky, které po stlačení umožňuje zapnout sytič plynu, zatímco převod zůstává v NEUTRÁLU.



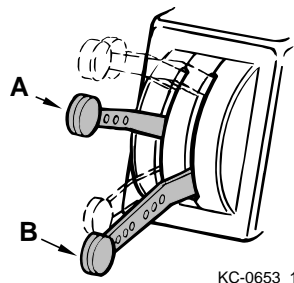
KC-0620_1



KC-0671_1



Dvoupákový - jeden motor



Dvoupákové ovládací prvky mají jednotlivé páky pro řazení převodů a plyn motoru.

A. Řadící páka - NEUTRÁL je ve střední aretované poloze; zatlačení znamená jízdu DOPŘEDU, zatažení jízdu VZAD.

B. Páka plynu - Plný plyn je úplně nahoře, volnoběh je úplně dole.

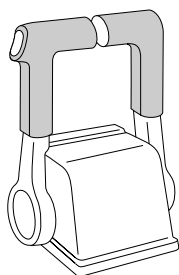
Při zahřívání motoru se řadící páka posune do NEUTRÁLU a páka plynu se posune dle potřeby.

Jednopákový - dva motory

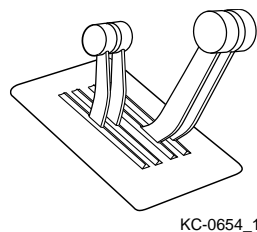
Ovládací prvky pro dva motory umožňují nezávislé řazení a ovládání plynu pro každý motor pro snadnější manévrování v omezeném prostoru. Každá ovládací páka slouží pro příslušný motor jako řadící páka i plyn, levá páka pro motor na levoboku a pravá pro motor na pravoboku.

Páky jsou aretovány v NEUTRÁLU (úplně nahoře) kvůli bezpečnosti při startu. Řazení se provádí přesunem páky o prvních 15° posunu; zatlačte páku pro jízdu VPŘED a zatáhněte páku pro jízdu VZAD. Posunem za 15° přejdete z rozsahu pro řazení do rozsahu pro ovládání škrtkové klapky.

Pro zahřívání motoru stiskněte tlačítko na základě páky, čímž dovolíte otevření škrtkové klapky, přičemž převodovka zůstává v NEUTRÁLU. Pro manévrování při nízké rychlosti je někdy žádoucí nastavit na jednom motoru jízdu VPŘED a na druhém VZAD.



Dvoupákový - dva motory



Dvoupákové ovládací prvky na člunech se dvěma motory mají jednotlivé páky pro řazení rychlosti a plyn motoru pro každý motor, levá páka pro motor na levoboku a pravé páky pro motor na pravoboku.

Ovládací prvky pro dva motory mají obvykle řadící páky (všechny mají stejnou velikost a barvu) seskupené dohromady a plynové

páky (všechny mají stejnou velikost a barvu, ale jsou obvykle větší než řadící páky) také seskupené dohromady.

U řadící páky(pák) je NEUTRÁL poloha s výřezem uprostřed dráhy páky. Vytlačení páky(pák) nahoru nebo dopředu zařadíte převod(y) pro jízdu VPŘED a stažením dolů či dozadu zařadíte převod(y) pro jízdu VZAD. U pák(y) škrtkové klapky je plný plyn úplně nahoře či vpředu a volnoběh je úplně dole či vzadu.

Při zahřívání motoru je rychlostní páka(y) umístěna v neutrální poloze a páka(y) škrtkové klapky jsou v potřebné poloze. Pro manévrování při nízké rychlosti je někdy žádoucí nastavit na jednom motoru jízdu VPŘED a na druhém VZAD.

ŘÍZENÍ

Všechny řídicí systémy vyžadují pravidelnou údržbu pro bezporuchový a bezpečný provoz. Kontrolujte průběh řízení a vizuálně plavidlo prohlédněte před zahájením provozu, zda-li nechybí nějaké technické vybavení nebo není-li uvolněné. Máte-li podezření, že je systém řízení poškozen, obraťte se na svého prodejce. NEPROVOZUJTE plavidlo, pokud máte podezření na vadnou funkci systému řízení.

Je-li plavidlo vybaveno havarijním systémem řízení, seznamte se s jeho umístěním a obsluhou. Je-li plavidlo vybaveno dvěma motory, řízení lze ovládat ovladači plynu a v danou dobu mít v provozu jeden motor.

Řízení člunu není samostavné. Vždy volant držte pevně, abyste si uchovali kontrolu. Nesprávně udržované ovládací prvky jsou nebezpečné.

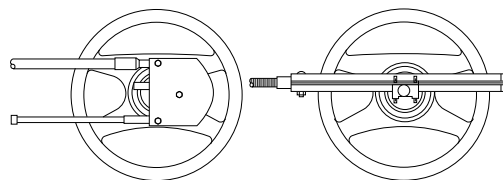
⚠ VÝSTRAHA

NEBEZPEČÍ ZTRÁTY KONTROLY A NEBEZPEČNÝ ČLUN

Nebezpečí z nesprávné údržby řízení je vážné a může způsobit úmrtí či závažné poranění kvůli náhlé ztrátě kontroly. Dbejte na to, aby veškeré technické vybavení, kabely a hladiny kapalin řízení byly pravidelně kontrolovány a udržovány.

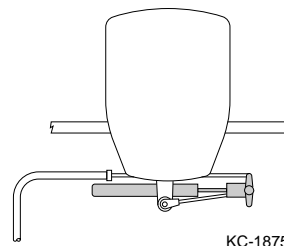
Mechanické řízení

Kormidelní jednotka přenáší točivý pohyb kola na lineární pohyb lana při otáčení kormidelním kolem systému mechanického řízení. Lano tlačí na hlavní páku řízení nebo za ní táhne.



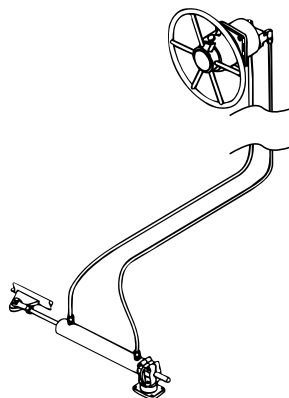
Řízení s posilovačem.

Kormidelní jednotka přenáší točivý pohyb kola na lineární pohyb lana při otáčení kormidelním kolem systému řízení s posilovačem. Tato činnost tlačí na lano nebo za něj táhne. Pohyb lana se snímá a signál se přenáší k hydraulickému čerpadlu, které pohybuje hydraulickým válcem připojeným k řídicímu ramenu.



Hydraulické řízení

Hydraulický systém má čerpadlo namontované přímo na volantu se dvěma hadicemi, které vedou od čerpadla do hydraulického válce. Když se volantem otáčí, pohybuje se hydraulický válec, který je připojen k řídicímu ramenu. Nádržka, buď samostatná nebo tvořící součást čerpadla, obsahuje další kapalinu, která brání vzduchu v průniku do systému.



KC-1880

Udržujte v hydraulickém systému vhodnou hladinu správné kapaliny, obraťte se na svého prodejce.

VENTILY

Ventily se používají v palivovém systému člunu, zařízeních spalujících palivo, vodních systémech a systémech sběrných nádrží, kde je zapotřebí kontrolovat tok paliv a kapalin.

Seznamte se s nebezpečími, která jsou spojena s palivou a jinými systémy spalujícími palivo.

Chraňte palivové potrubí a přípojky před poškozením a zabraňte styku paliva s horkými částmi motoru. Okamžitě vyčistěte jakékoliv rozlité palivo a zlikvidujte hadry na břehu odpovídajícím způsobem.

Varování ohledně ventilů použitých v těchto typech systémů naleznete v DOPLŇOVÁNÍ PALIVA a VODNÍ SYSTÉMY.

! VÝSTRAHA



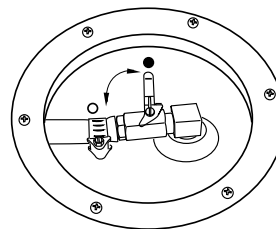
NEBEZPEČÍ POŽÁRU/VÝBUCHU

Benzín a další paliva jsou za určitých okolností mimořádně hořlavá a vysoce výbušná.

- Při doplňování paliva **NEKUŘTE, NEPRACUJTE S OTEVŘENÝM OHNĚM** a chraňte se před jiskrami.
- **NEBLOKUJTE** otvory pro odvětrávání paliva.
- **NEUKLÁDEJTE PALIVO** do žádných nádob nebo prostorů, které k tomu nejsou určeny a **NEPOUŽÍVEJTE** tyto skladovací prostory k žádnému jinému účelu.

Uzavírací palivový ventil

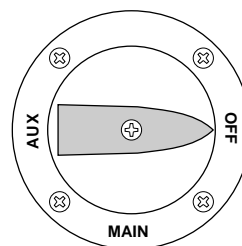
Uzavírací palivové ventily brání palivu v průniku do motoru. Doporučuje se, aby byly tyto ventily během dlouhých období nečinnosti či skladování uzavřeny.



KC-1003

Výběr palivové nádrže

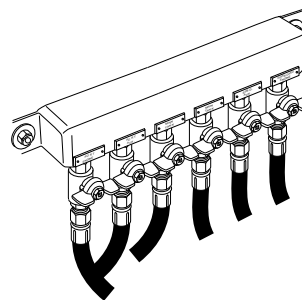
Modely se dvěma či třemi palivovými nádržemi jsou vybaveny ventilem pro výběr nádrže.



KC-1001_1

Palivové potrubí

Palivové potrubí, obvykle umístěná v motorovém prostoru, se používají u člunů s více palivovými nádržemi a motory. Ventily se používají k odběru paliva z jedné či více nádrží nebo k uzavření přívodu paliva do jedné či více nádrží.



KC-1004

Spotřebiče spalující palivo

Spotřebiče spalující palivo nebo spotřebiče s otevřeným ohněm spotřebovávají kyslík v kabině a uvolňují produkty hoření do plavidla. Při práci nebo výměně palivových nádrží u těchto typů spotřebičů je nutné větrání. Dbejte na zajištění odpovídajícího větrání a na správnou činnost zařízení. **NEPOUŽÍVEJTE** tyto typy spotřebičů pro vytápění kuchyní nebo kabinových prostor.



! NEBEZPEČÍ



NEBEZPEČÍ OXIDU UHELNATÉHO

Zařízení spalující palivo na otevřeném ohni spotřebovávají kyslík v kabině a uvolňují produkty hoření do plavidla. Když se zařízení používají, je nutné zajistit větrání. Když se zařízení používají, otevřete k tomu určené větrací otvory. Nikdy neblokujte větrací otvory a zajistěte, aby zařízení produkující popílek správně pracovala.

PALIVOVÝ SYSTÉM

! VÝSTRAHA



NEBEZPEČÍ POŽÁRU/VÝBUCHU

Benzín a další paliva jsou za určitých okolností mimořádně hořlavá a vysoce výbušná.

- Při doplňování paliva **NEKUŘTE, NEPRACUJTE S OTEVŘENÝM OHNĚM** a chraňte se před jiskrami.
- **NEBLOKUJTE** otvory pro odvětrávání paliva.
- **NEUKLÁDEJTE PALIVO** do žádných nádob nebo prostorů, které k tomu nejsou určeny a **NEPOUŽÍVEJTE** tyto skladovací prostory k žádnému jinému účelu.

Před zapnutím elektrických zařízení nebo nastartováním motoru zkontrolujte motorový prostor, zda-li v něm nejsou výpary benzínu, poté spusťte dmychadlo alespoň na čtyři minuty. Dmychadlo spusťte, kdykoliv se pohybujete rychlostí nižší než rychlost klouzání.

Větrací palivové otvory se obvykle nachází na trupu nebo na příčniku dole a obecně ve stejném prostoru jako otvory pro doplňování paliva. Zkontrolujte, zda-li je potrubí pro doplňování paliva a odvětrávání bez ucpávek a zkroucených míst. Dbejte na periodickou kontrolu palivového filtru a jeho čištění podle potřeby.

Zkontrolujte palivové potrubí, odvětrávací hadice a vypouštěcí hadice, zda-li na nich nedochází k únikům. Některé modely jsou vybaveny odnímatelnými destičkami pro prohlídku dílů palivového systému. Jestliže okolo armatury dojde k průsaku, pak může stačit, když dotáhnete svorky hadice. Jestliže únik pokračuje, okamžitě vyměňte hadici nebo jakoukoliv armaturu, aby se zabránilo hromadění tekutin nebo plynů. Povrchové trhliny na hadici signalizují opotřebení a výměna je nutná. Používejte díly palivového systému certifikované pouze pro námořní použití, nenahrazujte je v námořních aplikacích automobilovými díly.

Údaje o kapacitě, typu paliva a umístění armatur palivového systému naleznete v konkrétních informacích o plavidle, které poskytuje jeho výrobce.

DŮLEŽITÉ

Ne celá kapacita palivové nádrže může být použitelná, v závislosti na podélném náklonu plavidla nebo zatížení. Vždy si z bezpečnostních důvodů rezervujte 20 % kapacity palivové nádrže.

VODNÍ SYSTÉMY

Tato část se zabývá základními součástmi vodního systému. Vodní systém se musí vyčistit, připravit na zimu a udržovat, aby byla chráněna jeho neporušenost. Odkazujeme na metody výrobce pro používání, péči a údržbu systému a dílů.

Nádrž se sladkou vodou

Jestliže má plavidlo nádrž se sladkou vodou, její čistota je velmi důležitá pro zásobování vodou. obraťte se na svého prodejce námořního vybavení ohledně způsobu použití. **NEDOVOLTE**, aby sladká voda zůstala v systému delší dobu. Systém často proplachujte a dezinfikujte. Do systému doplňujte pouze sladkou vodu. Ne všechna sladká voda v systému může být použitelná kvůli náklonu plavidla (podélný náklon a obruba).

! VÝSTRAHA

NEDOVOLTE POUŽÍVÁNÍ JEDŮ V NÁDRŽI NA SLADKOU VODU

Chemikálie použité v systému pro čištění nebo během skladování musí být vhodné pro nádrž na sladkou vodu a příslušenství. Během skladování a dlouhých období nepoužívání by se nádrž měla vyprázdnit.

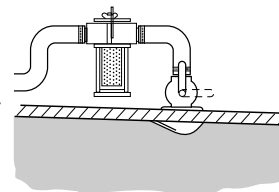
! VÝSTRAHA

ZNEČIŠTĚNÍ ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

Vypouštění chemikálií přes palubu se smí provádět pouze ve schválených oblastech a v souladu s místními předpisy pro vypouštění chemikálií.

Kohouty na mořskou vodu/otvory v trupu

Každý přívod nebo vývod vody pod hladinou vody je vybaven kohoutem na mořskou vodu. Zaplavovací ventily, umístěné na armaturách procházejících trupem, musí být během dlouhých období nečinnosti uzavřeny a otevřeny pouze v případě potřeby.



KC-2165_1



! VÝSTRAHA

NEBEZPEČÍ ZAPLAVENÍ NEBO UTONUTÍ

Selhání dílů vodního systému může způsobit zaplavení nebo nebezpečí utonutí, které může vést k úmrtí nebo vážnému poranění. Provádějte údržbu všech dílů vodního systému a ponechte kohouty mořské vody uzavřené během období nečinnosti.

Některé kohouty na mořskou vodu pro přívody vody jsou vybaveny sítky, aby se odstranily nečistoty z přitékající vody, které by ucply potrubí dále po proudu. Sací koše se musí denně kontrolovat a čistit, aby byl zajištěn odpovídající průtok vody.

OZNÁMENÍ

Aby se zabránilo poškození motoru, vyčistěte sací koš a otevřete před nastartováním motoru chladicí zaplavovací ventil motoru.

Jestliže je plavidlo vybaveno kohouty na mořskou vodu ve vrcholových předových a zádových přepážkách lodního trupu, ponechte je uzavřené, dokud se nebudete pokoušet vypouštět vodu z velkých prostor v břiše lodi.

Sběrná nádrž

Existuje několik typů ventilů sběrné nádrže. Nejběžnější je regulační ventil, který se používá k plnění či vypouštění sběrné nádrže.

Když jsou odvodňovací ventily sběrné nádrže otevřeny, umožňují vodě odtéci na úroveň vodní hladiny. Pro úplné odvodnění nádrže musíte zbývající vodu vylít ručně vědrem nebo vytáhnout plavidlo z vody.

OZNÁMENÍ

Při bouřlivém počasí nebo při rychlosti klouzání udržujte uzavřené otvory světlíků, okna, soklové lišty, dveře, poklopy nebo ventilační otvory.

Vodní trojcestný ventil

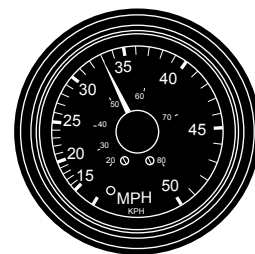
Vodní trojcestný ventil umožňuje, aby dva odlišné systémy sdílely zároveň přívod vody a zaplavovací ventil. Když se používá trojcestný ventil, může pracovat jeden systém nebo druhý, ale oba systémy současně pracovat nemohou.

PŘÍSTROJOVÉ VYBAVENÍ

Jestliže je Váš člun vybaven více motory, mohou existovat dvě či více sad přístrojového vybavení popsaného v této části - jedna sada pro každý motor. Případné odchylky v odečtech měřidel nejsou neobvyklé. Normální rozpětí hodnot jsou uvedena v návodu k obsluze motoru.

Rychloměr

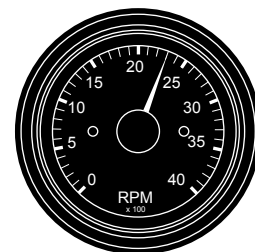
Měří rychlost člunu v kilometrech, uzlech či mílích za hodinu.



KC-0710

Otáčkoměr

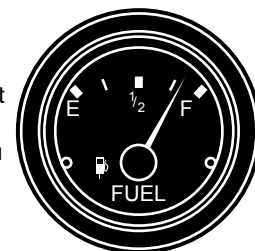
Měří otáčky motoru v otáčkách za minutu.



KC-0700

Palivo

Měří přibližnou úroveň paliva v palivové nádrži. Protože se přesnost mění podle polohy člunu (podélný a příčný náklon), použijte jednu třetinu svého paliva pro cestu tam, jednu třetinu pro cestu zpět a jednu třetinu jako rezervu.



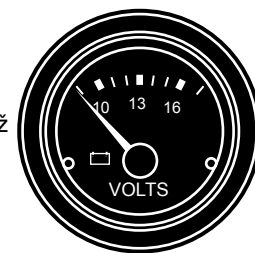
KC-0720

DŮLEŽITÉ

Ne celá kapacita palivové nádrže může být použitelná, v závislosti na podélném náklonu nebo zatížení. Vždy si z bezpečnostních důvodů rezervujte 20 % kapacity palivové nádrže.

Voltmetr

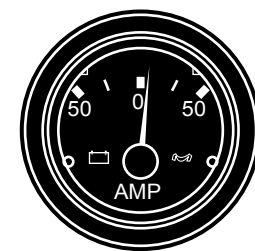
Měří stav hlavní či startovací baterie ve voltech stejnosměrného napětí. Pokud je naměřená hodnota nižší než 11,5, zkontrolujte nabíjecí systém a stav baterie.



KC-0750

Ampérmetr

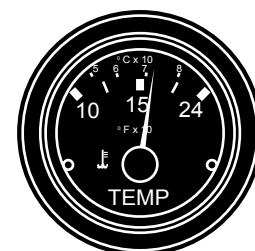
Měří nabíjecí proud v elektrickém systému. Informace o normálním provozním rozsahu naleznete v návodu k obsluze motoru.



KC-0760

Teplota chladicí vody motoru

Měří teplotu chladiva motoru. Informace o normálním provozním rozsahu naleznete v návodu k obsluze motoru.

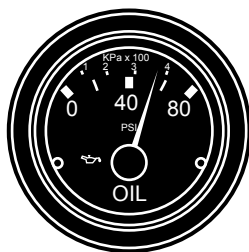


KC-0770



Tlak motorového oleje

Měří tlak motorového oleje. Informace o normálním provozním rozsahu naleznete v návodu k obsluze motoru.



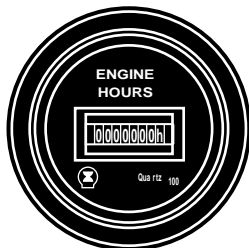
KC-0780

Teplota motorového oleje

Měří teplotu motorového oleje. Informace o normálním provozním rozsahu naleznete v návodu k obsluze motoru.

Měřidlo motorových hodin

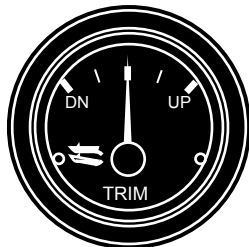
Sleduje provozní dobu motoru pro účely plánování údržby.



KC-0782

Podélný náklon

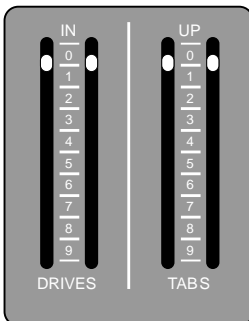
Ukazuje polohu jednotky vně pohonu a udává relativní polohu předě vůči vodorovné rovině. Použijte toto měřidlo pro sledování podélného náklonu člunu.



KC-0740

Ukazatel podélného náklonu

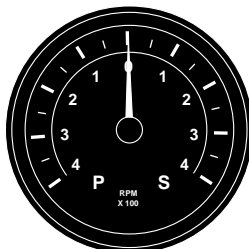
Udává polohu podélného náklonu NAHORE či DOLE.



KC-0707

Synchronizátor motoru

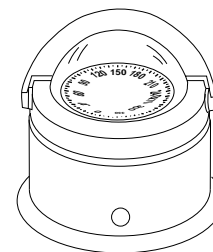
Zobrazuje vztahy mezi hodnotou otáček za minutu dvou motorů jako pomůcku při synchronizaci otáček motorů. Jestliže je jehla na nule, motory jsou synchronizované. Jestliže je jehla mimo nulu, nastavte otáčky motoru, aby se jehla vrátila na nulu.



KC-0708

Kompas

Používá se k navigaci. Ukazuje, kde se nachází magnetický SEVER.



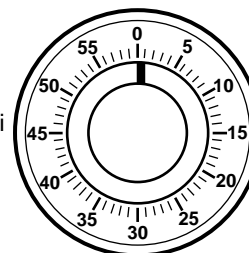
KC-0709

DŮLEŽITÉ

Kompas musí být nakalibrován kvalifikovaným technikem předtím, než je použit k navigaci. Pokud kompas není zkalibrován, bude dávat nepravdivé odečty hodnot. Podrobné údaje o kompasu naleznete v návodu k jeho obsluze.

Akustický hloubkoměr

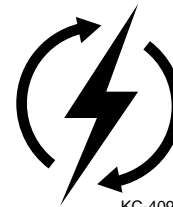
Udává vzdálenost mezi dnem vašeho člunu a zemským povrchem přímo pod měřičem. Abyste zabránili najetí na mělčinu, vždy odečtete od hodnoty v metrech určitou vzdálenost.



KC-0910

SPÍNAČE A UKAZATELE

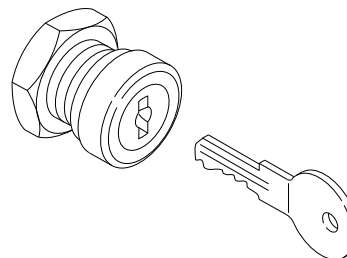
Všechny elektrické obvody na vašem člunu jsou vybaveny kontrolním spínačem.



KC-4090

Zapalování

Otočení klíčku plně ve směru chodu hodinových ručiček nastartuje motor. Jakmile se motor nastartuje, klíč uvolněte, aby se spínač vrátil do polohy ZAPNUTO.



KC-0985



Zastavovací spínač motoru

⚠ VÝSTRAHA

NEBEZPEČÍ ZTRÁTY KONTROLY A NEBEZPEČNÝ ČLUN

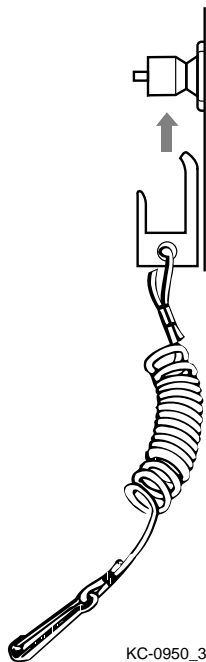
Systém zastavovacího vypínače motoru, který se nepoužívá nebo nefunguje řádně, může způsobit smrt či vážné poranění. NEPROVOZUJTE člun, jestliže havarijní zastavovací vypínač motoru správně nefunguje.

Před nastartováním motoru připevněte tenké lanko zastavovacího spínače k obsluze. Tím se zabrání odplutí člunu, pokud je obsluha náhodně vyhozena z plavidla.

Havarijní zastavovací vypínač motoru vypne motor, když obsluha člunu opustí kontrolní stanoviště v nebezpečné situaci, buď náhodně tím, že ztratí rovnováhu či vypadne nebo je vymrštnuta přes palubu.

Zastavovací vypínač se skládá z vypínače namontovaného na kormidle a svorky vypínače/lanka/lankové svorky, která propojuje zastavovací vypínač a obsluhu. Jestliže se motor musí rychle vypnout, zatáhněte za šňůru, aby se uvolnila svorka z vypínače, kterou se motor vypne.

Pro vynulování spínače po aktivaci znovu nainstalujte svorku spínače. Svorka musí být připojena k zastavovacímu spínači motoru, aby byla funkční.



KC-0950_3

DŮLEŽITÉ

Tento zastavovací spínač se smí používat pouze v nouzových situacích. NEMĚL by se používat k normálnímu vypnutí motoru.

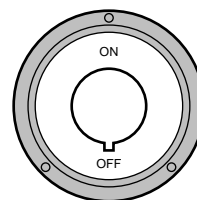
Zastavovací spínač bude účinný pouze v případě, že bude v dobrém stavu. Dodržujte následující pokyny:

- Nikdy neodstraňujte ani neupravujte zastavovací spínač nebo lanko.
- Lanko musí být volné a mimo překážky, které by mu bránily v pohybu.

JEDNOU ZA MĚSÍC: Zkontrolujte správnou činnost zastavovacího vypínače a zajistěte, aby lanko nebylo roztřepené či poškozené. Když je motor v chodu, zatáhněte za lanko. Jestliže motor nezastaví, požádejte svého prodejce o okamžitou výměnu zastavovacího vypínače.

Bateriový spínač

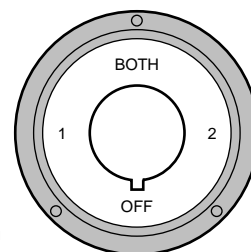
Odpojuje veškerou energii z baterií ve člunu s výjimkou automatického sběrného čerpadla(del), je-li nainstalováno. Pokud máte systém se dvěma bateriemi, zajistěte, aby přepínač baterie byl v poloze ZAPNUTO alespoň u jedné z nich. Spínač baterie rovněž zajišťuje kladné odpojení baterie, které chrání před poškozením a vyčerpáním baterie. Pokud není člun používán, otočte vypínač do polohy VYPNUTO. Více informací se dozvíte v uživatelské příručce výrobce.



KC-0704_2

Přepínač baterií

Odpojuje člun od baterií a přepíná na primární, sekundární nebo obě baterie. Za normálních podmínek by měl být vypínač v poloze ZAPNUTO pro jednu baterii spíše než v poloze ZAPNUTO pro obě baterie. Tím se zachová jedna baterie v rezervě, pokud by druhá selhala. Zvolte baterii při vypnutém motoru a baterie denně střídáte. V poloze VYPNUTO bude člun odpojen od baterií s výjimkou automatického sběrného čerpadla(del), pokud je nainstalováno. Přepínač baterií rovněž zapojuje obě baterie, je-li zapotřebí většího startovacího výkonu. Pokud není člun používán, otočte spínačem do polohy VYPNUTO. Více informací se dozvíte v uživatelské příručce výrobce.



KC-0705_2

DŮLEŽITÉ

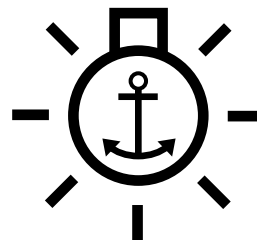
Přepínač baterií je určen k tomu, aby jednu baterii udržoval jako rezervu. Pokud jsou obě baterie v poloze ZAPNUTO a jedna se používá pro nastartování motoru a druhá pro napájení příslušenství, obě se vybijí. Tím přijdete o náhradní baterii a mohli byste se dostat do obtíží.

Oddělovač baterií

Umožňuje nabíjení více baterií tím, že zjišťuje, kolik elektrického náboje každá baterie vyžaduje. Brání přebíjení baterie a zabraňuje tomu, aby se jedna baterie vybíjela do druhé. Další informace získáte od výrobce oddělovače.

Kotevní světlo

Zapíná pouze bílé kruhové světlo pro noční kotvení.

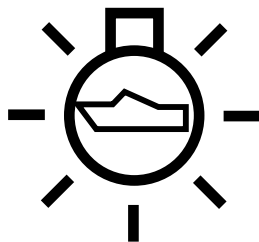


KC-4065



Navigační světla

Řídí provozní a kotevní světla a osvětlení měřidel pro noční provoz.



KC-4060

DŮLEŽITÉ

Nikdy neprovozujte člun ve tmě bez zapnutého osvětlení. Rozsvícená světla jsou nutná pro vyznačení směru a práva přednosti v jízdě v noci.

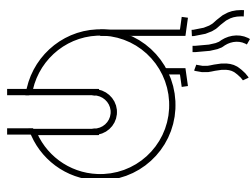
Dmychadlo

⚠ VÝSTRAHA

NEBEZPEČÍ POŽÁRU/VÝBUCHU

Výpary benzínu jsou vysoce výbušné, když přijdou do styku s otevřeným ohněm nebo jiskrou, což má za následek úmrtí nebo velmi závažné poranění. Spusťte dmychadlo nejméně na čtyři minuty **PŘEDTÍM**, než zapnete jakákoliv elektrická zařízení nebo nastartujete motor.

Aktivuje dmychadlo větrání motorového prostoru k odstranění výbušných plynů z tohoto prostoru.



KC-4040

DŮLEŽITÉ

SPUSŤTE dmychadlo v břiše lodi nejméně na čtyři minuty **PŘEDTÍM**, než zapnete jakákoliv elektrická zařízení nebo nastartujete motor(y). Použití dmychadla **NEZARUČUJE**, že došlo k odstranění výbušných výparů. **PŘED** zapnutím jakýchkoliv elektrických zařízení nebo nastartování motor(ů) **VŽDY** zkontrolujte, zda-li v prostoru motoru a břicha lodi nejsou výpary paliva. Jestliže ucítíte palivo, **NEZAPÍNEJTE** žádná elektrická zařízení a **NESTARTUJTE** motor(y). Neprodleně prozkoumejte příčinu. Dmychadlo.

Odvodňovací čerpadlo

⚠ VÝSTRAHA

NEBEZPEČÍ POTOPENÍ ČI UTONUTÍ

Systém pro čerpání vody z břicha lodi není určen pro zvládnutí poškození. Kombinovaná kapacita systému není určena k odvodňování plavidla v případě poškození.

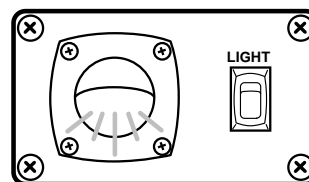
OZNÁMENÍ

Pravidelně kontrolujte funkci všech odvodňovacích čerpadel břicha lodi. Vyčistěte vstupy čerpadel a zbavte je nečistot. Jestliže jsou do vrcholových přepážek trupu na přídi a zádi nainstalovány kohouty na mořskou vodu, musí být uzavřené a budou se otevírat pouze pro vypuštění vody do hlavních sběrných prostor v podpalubí.

Ručně zapíná a vypíná odvodňovací čerpadlo. Informace o obsluze a servisu naleznete v návodu výrobce čerpadla.

Nalod'ovací a vnitřní světla

Ovládají se přepínači pro obsluhu nalod'ovacích světel a osvětlení kokpitu. Hlavní jistič stejnosměrného napětí (hlavní přívod) musí být pro aktivaci osvětlení v poloze ZAPNUTO jako první.



KC-0935_1

Stěrač čelního skla

Řídí činnost stěrače předního skla.



KC-4070

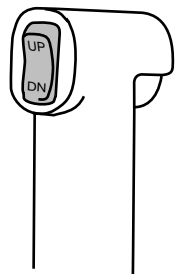
Zvedání poklopu

Zdvihá a spouští elektricky obsluhované poklopy krytu motoru.



Podélné naklápění motoru

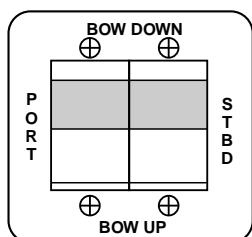
Tento spínač aktivuje funkci naklápění/naklápění. Stiskněte a držte spínač, dokud motor nebude v požadovaném úhlu. Používejte tento spínač v kombinaci s ukazatelem podélného náklonu pro maximalizaci výkonu člunu ve vodě. Spínač naklápění zdvihá motorovou jednotku při vlečení.



KC-0931_2

Jazýčky ukazatele podélného náklonu

Tyto kolébkové spínače ovládají jazýčky ukazatele podélného náklonu umístěné na nosné příčce levoboku a pravoboku. Nastavovací ukazatele podélného náklonu zlepšují jízdu Vašeho člunu a správný příčný náklon z boku na bok kvůli různorodým podmínkám.



KC-0932_1

Ukazatel paliva

Umožňuje kontrolovat množství paliva v palivové nádrži při vypnutých navigačních světlech nebo při vypnutém spínači zapalování.

DETEKTORY

Detektory sledují nebezpečné plyny, které se mohou hromadit ve vašem člunu.

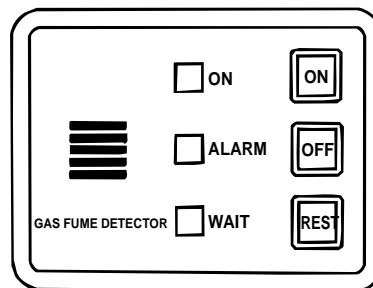
Plynové výpary

! VÝSTRAHA

NEBEZPEČÍ POŽÁRU/VÝBUCHU

Výpary benzínu jsou vysoce výbušné, když přijdou do styku s otevřeným ohněm nebo jiskrou, což má za následek úmrtí nebo velmi závažné poranění. Spusťte dmychadlo nejméně na čtyři minuty **PŘEDTÍM**, než zapnete jakákoliv elektrická zařízení nebo nastartujete motor.

Při detekci plynových výparů zazní poplach. Zapněte odvětrávací dmychadlo pro odvětrání výparů. Čidlo detektoru par je namontováno v podpalubí, kde se výpary hromadí. Před každou plavbou čidlo zkontrolujte a prozkoušejte.



KC-0936

Výpary obsahující oxid uhelnatý (CO)

Při detekci výparů CO se rozezná poplach. Vyveďte cestující na čerstvý vzduch a prostor okamžitě vyvětrejte.

! NEBEZPEČÍ

NEBEZPEČÍ OXIDU UHELNATÉHO

Vystavení účinkům oxidu uhelnatého způsobuje smrt či závažné poranění. CO je bezbarvý, bez zápachu a mimořádně nebezpečný. Všechny motory a zařízení spalující palivo produkují CO jakožto výfukový plyn. Přímé a dlouhodobé vystavení účinkům CO způsobuje **POŠKOZENÍ MOZKU** nebo **SMRT**. Známkou působení CO zahrnují nevolnost, závratě a ospalost. Dbejte na to, aby detektor CO řádně fungoval.

Výstražný poplach

Pokud uslyšíte výstražný poplach, zkontrolujte ukazatele a zastavte motor. Poplach varuje před přehřátím motoru nebo nedostatečnou hladinou oleje. Některé modely mají funkci zkoušky poplachu, který při nastartování uslyšíte.



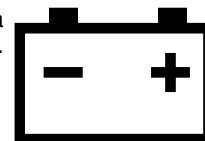
KC-5020

POJISTKY A JISTIČE

Všechny elektrické obvody jsou chráněny před přetížením prostřednictvím pojistek nebo jističů. V případě přetížení nebo krátkého spojení se pojistka propálí a jistič vypne. Jestliže se obvod nepřetržitě přetěžuje za normálních provozních podmínek, nechte si člun okamžitě prohlédnout prodejcem.

BATERIE

Baterie musí být bezpečně upevněny na člunu a koncové svorky musí být zakryty. Udržujte koncové svorky v čistotě a pravidelně je kontrolujte.



KC-4080

Elektrolyt baterie je kyselý. Pracujte s ním opatrně. Jestliže dojde ke styku elektrolytu s pokožkou nebo jakoukoliv částí těla, opláchněte ji vodou a vyhledejte lékařskou pomoc.



Udržujte bateriové kontakty čisté, dotažené a izolované, aby nedošlo ke vzniku elektrického oblouku, krátkého spojení, výbuchu či požáru.

Při zapojování a odpojování baterie postupujte opatrně. Dbejte na to, aby upevnění a spoje byly bezpečné a koncové svorky měly nasazené ochranné kryty. **NEDOBÍJEJTE** baterii v plavidle a/nebo neblokujte ventilační kanály baterie.

VÝSTRAHA

NEBEZPEČÍ POŽÁRU/VÝBUCHU

Nebezpečí výbuchu nebo požáru z plynů obsahujících vodík uvolňovaný z olovených baterií způsobí úmrtí nebo závažné poranění.

- Při práci s bateriemi nebo v jejich okolí noste osobní ochranné pomůcky.
- **NEDOBÍJEJTE** baterii ani nepoužívejte dobíječku baterie pro nastartování motoru.
- Dobíjejte baterii mimo plavidlo.
- V blízkosti baterie **NEKURTE** ani nepoužívejte otevřený oheň.
- Při zapojování nebo přerušování elektrických připojení **NEMĚJTE** hlavu přímo nad baterií.
- Dojde-li ke vznícení jiskrou či plamenem, plyn může prudce explodovat a způsobit rozstříknutí bateriové kyseliny okolo nebo roztržení baterie.
- **NEPOUŽÍVEJTE** kovový předmět pro vyvolání jiskry mezi bateriovými kontakty, abyste zkontrolovali, zda-li je baterie nabitá.

VÝSTRAHA

Nepracujte na elektrické instalaci, když je systém pod proudem ani nepravujte elektrický systém nebo příslušné nákresy. Instalace, změny a údržbu elektrického systému by měl provádět kompetentní námořní elektrotechnik. Neměňte ani nepravujte jmenovitou hodnotu proudu u nadproudových ochranných zařízení a používejte pouze elektrická zařízení a spotřebiče s díly, které nepřekračují jmenovitou hodnotu proudu pro daný obvod. Když opouštíte plavidlo, vypněte všechny elektrické systémy s výjimkou automatického odvodňovacího čerpadla a poplachových obvodů.

Střídavý systém dodává proud do elektrických výstupů a do systémů napájených střídavým proudem (elektrický sporák, ohřívač vody, mikrovlnná trouba, chladnička, atd.) když je člun uvázan v doku nebo ke skluzu.

ELEKTRICKÉ SYSTÉMY

NEBEZPEČÍ



NEBEZPEČÍ POŽÁRU/VÝBUCHU/ ÚRAZU ELEKTRICKÝM PROUDEM

Nesprávné použití střídavých nebo stejnosměrných systémů způsobí požár, výbuch nebo úraz elektrickým proudem s následným úmrtím nebo závažným zraněním. **NEPRACUJTE** na systému pod proudem ani neplavte v blízkosti plavidla, když je připojeno k pobřežnímu zdroji proudu. Při připojování a odpojování pobřežního zdroje proudu postupujte opatrně.



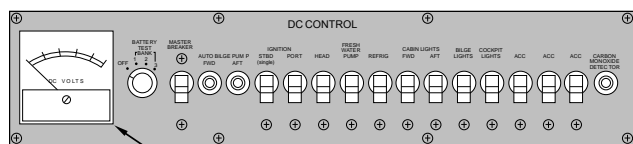
⚠ VÝSTRAHA

Neupravujte elektrické systémy ani příslušné nákresy. Instalace, změny a údržbu by měl provádět kompetentní námořní elektrotechnik. Systém kontrolujte nejméně jednou za dva roky. Připojte kovová pouzdra nebo kryty instalovaných elektrických spotřebičů k systému ochranného vodiče v plavidle (zelený vodič nebo zelený vodič se žlutým pruhem) a použijte elektrické spotřebiče s dvojitou izolací nebo uzemněním. Nepoužívejte elektrický systém, pokud je aktivován indikátor obrácené polarity. Opravte vadnou polaritu předtím, než budete na plavidle aktivovat elektrický systém. Neměňte konektory kabelu pobřežního zdroje. Používejte pouze kompatibilní konektory.

Pro minimalizaci nebezpečí úrazu proudem a požáru:

- Vypněte před připojením či odpojením kabelu pobřežního zdroje vypínač připojením pobřežního zdroje.
- Připojte kabel pobřežního zdroje na přípoj plavidla před připojením zdroje pobřežního napájení.
- Odpojte kabel pobřežního zdroje nejprve u zdroje napájení na pobřeží.
- Jestliže bude aktivován ukazatel obrácené polarity, kabel okamžitě odpojte.
- Těsně uzavřete kryt přívodu pobřežního zdroje.

Hlavní stejnosměrný panel (mimořádně nízké napětí)



KC-1633_1

Typický hlavní stejnosměrný panel může obsahovat voltmetr, testovací vypínač baterie, řadu vyulovatelných jističů vypínačového typu a hlavní jistič.

Voltmetr (A)

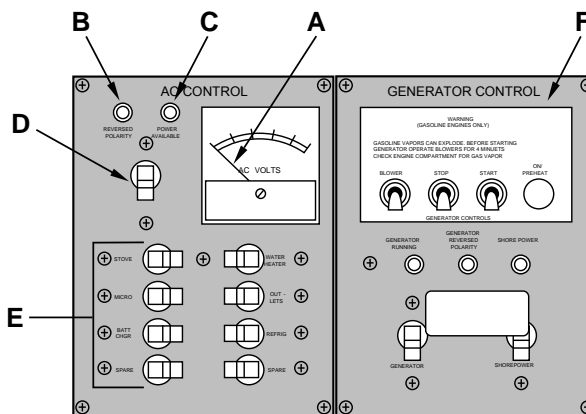
Voltmetr vám umožní kontrolovat stav baterií. Když je hlavní jistič v poloze VYPNUTO, zapněte testovací vypínač baterie, aby se zkontrolovalo napětí baterie.

DŮLEŽITÉ

Nikdy znovu nezapojujete rozpojený jistič bez toho, abyste nejprve zjistili a opravili příčinu závady.

Jističe vypínačového typu mají dvě funkce. Umožní vám ručně zapnout či přerušit obvod přepnutím spínače do polohy zapnuto či vypnuto a chrání systém napájený proudem automatickým rozpojením obvodu, pokud dojde ke zkratu či přetížení.

Ovládací panel generátoru střídavého proudu (nízké napětí)



KC-1634_1

Mnoho ovládacích panelů střídavého napětí obsahuje voltmetr nebo hlavní vypínač střídavého napětí, kontrolu obrácení polarity a jednotlivé jističe.

Voltmetr (A)

Je-li nainstalován, voltmetr Vám umožňuje sledovat střídavé napětí.

Kontrolka obrácení polarity (B)

Kontrolka obrácení polarity signalizuje, že napájecí zdroj na pobřeží byl přepólován, ale nesignalizuje, zda-li se obrátila polarita člunu (vinutí).

⚠ NEBEZPEČÍ



NEBEZPEČÍ POŽÁRU/VÝBUCHU/ ÚRAZU ELEKTRICKÝM PROUDEM

Obrácená polarita případně nesprávné použití systému střídavého napětí způsobí požár, výbuch nebo úraz elektrickým proudem s následkem smrti či vážného poranění. **NEPOUŽÍVEJTE** pobřežní zdroj napájení, pokud je polarita obrácená. Vypněte zdroj proudu a odpojte kabel pobřežního napájení. **NEUPRAVUJTE** kabel pobřežního napájení.

Kontrolka dostupnosti napájení (C)

Kontrolka dostupnosti napájení signalizuje, že je na desce k dispozici napájení ze břehu nebo generátoru. Tato kontrolka musí svítit před zapojením hlavního jističe střídavého proudu.



Hlavní jistič střídavého proudu (D)

Hlavní jistič střídavého proudu zapíná a vypíná celý systém střídavého proudu. To vám umožní kontrolovat správné napětí a polaritu bezprostředně po napojení přívodu proudu z břehu předtím, než budou aktivovány individuální obvody.

Individuální jističe (E)

Individuální jističe vám umožní zapnout a vypnout obvod přepnutím vypínače na zapnuto nebo vypnuto. Rovněž chrání napájený systém automatickým přerušením obvodu, pokud by mělo dojít ke zkratu nebo přetížení.

DŮLEŽITÉ


Nikdy znovu nezapojte jistič, který se automaticky vypnul bez toho, že byste nejprve zjistili a odstranili příčinu problému.

Ovládací panel generátoru (F)

Pokud váš člun bude vybaven generátorem, ovládací panel bude obsahovat startovací/zastavovací prvky a ovládací prvky pro přepínání mezi napájením ze břehu a z generátoru.

Kdykoliv provozujete generátor, spusťte dmychadlo motorového prostoru nejméně na čtyři minuty před nastartováním a udržujte jej v chodu nepřetržitě během provozu generátoru, aby se odstranily nebezpečné plyny nebo výpary. Provoz generátoru vyžaduje určité provozní postupy. Před prvním uvedením do chodu si přečtěte návod k obsluze generátoru. Obrat'te se na návod k obsluze, kde jsou údaje o provozu a údržbě.


! VÝSTRAHA



NEBEZPEČÍ POŽÁRU/VÝBUCHU

Výpary benzínu jsou vysoce výbušné, když přijdou do styku s otevřeným ohněm nebo jiskrou, což má za následek úmrtí nebo velmi závažné poranění. Spusťte dmychadlo nejméně na čtyři minuty **PŘEDTÍM**, než zapnete jakákoliv elektrická zařízení nebo nastartujete motor.

! VÝSTRAHA



NEBEZPEČÍ ZACHYCENÍ POHYBLIVÝMI ČÁSTMI

Při styku s pohyblivými součástmi může dojít k zapletení, pořezání a dokonce k úmrtí či vážnému poranění. **Nepřibližujte se k pohyblivým součástem.**

Připojení pobřežního napájení

! NEBEZPEČÍ



**NEBEZPEČÍ POŽÁRU/VÝBUCHU/
ÚRAZU ELEKTRICKÝM
PROUDEM**

Nesprávné použití střídavých nebo stejnosměrných systémů způsobí požár, výbuch nebo úraz elektrickým proudem s následným úmrtím nebo závažným poraněním. **NEPRACUJTE** na systému pod proudem ani neplavejte v blízkosti plavidla, když je připojeno k pobřežnímu zdroji proudu. Při připojování a odpojování pobřežního zdroje proudu postupujte opatrně.

Pobřežní napájení vyžaduje speciální námořní třížilový kabel k zajištění správného připojení ke břehu. Připojení v přístavu a připojení pobřežního napájení je na zásuvku. Přípojky jsou rovněž zajištěny závitovým zamykacím prstencem. Dbejte na to, aby byl kryt pobřežního zdroje proudu na svém místě, pokud se napájecí přípojka nepoužívá.

Nedovolte, aby konec pobřežního napájecího kabelu visel ve vodě. Může vzniknout elektrické pole, které může způsobit poranění či smrt plavců v okolí.

Pro připojení:

- Vypněte HLAVNÍ jistič střídavého proudu plavidla na ovládacím panelu.
- Jestliže vývod v doku má odpojovací vypínač, vypněte jej.
- Připojte nejprve pobřežní napájecí kabel k plavidlu.
- Nechte jej více prověsit než jsou provedena kotevní lana.
- Připejte kabel k přístavnímu zdroji.
- Pokud je plavidlo vybaveno generátorem, přepněte vypínač Břeh/Generátor do polohy BŘEH.
- Nastavte přístavní odpojovač do polohy ZAPNUTO.
- Jestliže bude aktivována kontrolka obrácené polarity na řídicí desce, odpojte okamžitě kabel od pobřežního výstupu a obraťte se na svého prodejce.

Při odpojení:

- Vypněte hlavní jistič plavidla.
- Jestliže má pobřežní vývod odpojovač, vypněte jej.
- Odpojte vývod pobřežního napájení.
- Odopjte kabel od plavidla a uzavřete kryt.

Spotřebiče

Plavidlo může být vybaveno více spotřebiči, například sporáky, varnými deskami, grilem, mikrovlnnou troubou, chladničkou nebo výrobníkem ledu. Spotřebiče mívají velký proudový odběr nebo mohou používat palivo, které může z uzavřených prostor spotřebovávat kyslík. Viz návod k obsluze těchto výrobků, kde jsou údaje o používání, údržbě a bezpečnosti. **NEPOUŽÍVEJTE** spotřebiče k ohřevu nebo chlazení lodní kuchyně či kabiny.




DOPLŇOVÁNÍ PALIVA

Je-li jimi člun vybaven, uzavřete všechny dveře, okna, příklopy a otvory, které by mohly umožňovat vniknutí výparů paliva do uzavřených prostor plavidla. Palivové nádrže nepřepĺňujte. Při doplňování paliva počítejte nejméně s 2 % objemu na expanzi paliva. Jestliže je teplota paliva 0°C (32°F) nebo nižší, ponechte pro expanzi paliva nejméně 6%.

Po prvním naplnění palivové nádrže plavidla a poté po každém doplňování zkontrolujte celý palivový systém na těsnost a/nebo poškození dílů. Netěsnosti nebo poškozené části se musí opravit a prostor odvětrat, aby se odstranily výbušné výpary.

! VÝSTRAHA



**NEBEZPEČÍ POŽÁRU/
VÝBUCHU!**

Výpary benzínu jsou vysoce výbušné, když přijdou do styku s otevřeným ohněm nebo jiskrou, což má za následek úmrtí nebo velmi závažné poranění. Spusťte dmychadlo nejméně na čtyři minuty **PŘEDTÍM**, než zapnete jakákoliv elektrická zařízení nebo nastartujete motor.

- Před doplňováním paliva zastavte všechny motory, elektromotory a ventilátory.
- Nekuřte a chraňte se před otevřeným ohněm nebo jiskrami do vzdálenosti 15 m (50 stop) od místa doplňování paliva.
- Udržujte kontakt mezi hubicí plnění paliva a palivovou nádrží, aby se zabránilo elektrostatickému výboji. **NEPOUŽÍVEJTE** plastickou nálevku.

Doplňujte palivo pouze na schválených místech, například palivové doky přístavů pro sportovní čluny nebo benzínové pumpy. Schválená místa mají funkční bezpečnostní opatření, která snižují pravděpodobnost statického výbuchu.

Přečtěte si a dodržujte VŠECHNA varování na čerpadle nebo v blízkosti čerpadla.

Udržujte kontakt mezi plnicí hubicí a hadicí po celou dobu, před a během doplňování paliva, aby se zabránilo elektrostatickému výboji.

Během doplňování paliva znovu **NEVSTUPOUJTE DO** plavidla. Nastupování do vozidla a vystupování z něj by mohlo vést ke vzniku statického výboje, který by mohl zažehnout výpary v plnicí trubici.

Pokud dojde k požáru, NEPROPADEJTE PANICE.


- **NEVYTAHUJTE** hubici z benzínové nádrže.
- **Evakuujte z plavidla a místa doplňování paliva všechny cestující a okamžitě oznamte dozorčímu stanice, že mohou použít havarijní uzávěr a hasicí přístroj.**

Po doplnění paliva

- Důkladně uzavřete víko(a) plnicího otvoru.
- Důkladně otřete jakékoliv rozlité palivo. Hadry řádně zlikvidujte na břehu.
- Otevřete všechny dveře, okna, příklopy a otvory k vyvětrání všech prostor. Před nastartováním motoru či zařízení zkontrolujte přítomnost výparů paliva.
- Je-li nainstalováno dmychadlo, spusťte ho nejméně na čtyři minuty před každým startem motoru.

Při startu

! VÝSTRAHA



NEBEZPEČÍ POŽÁRU/VÝBUCHU

Výpary benzínu jsou vysoce výbušné, když přijdou do styku s otevřeným ohněm nebo jiskrou, což má za následek úmrtí nebo velmi závažné poranění. Spusťte dmychadlo nejméně na čtyři minuty **PŘEDTÍM**, než zapnete jakákoliv elektrická zařízení nebo nastartujete motor.



OCHRANA ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

Jako uživatel člunu jistě oceníte klid a mír přírodních krás. Uživatel člunu odpovídá za ochranu přírodního prostředí tím, že bude udržovat čistotu vodních cest.

Nedávejte do vody nic, co byste sami nepili nebo nejedli!

Seznamte se s místními zákony o vypouštění sběrných nádrží a odpadu a dodržujte je.

SMLOUVA MARPOL

Mezinárodní konvence o zabránění znečišťování z lodí, běžně označovaná jako Smlouva MARPOL (MARine POLLution („námořní znečištění“)) zakazuje vyhazování všech plastů, chemikálií, odpadů a olejů vzniklých na lodi přes palubu.

ÚNIKY PALIVA A OLEJE

Úniky paliva nebo oleje do našich vodních cest znečišťují životní prostředí a jsou nebezpečné pro život v přírodě. Nikdy nevypouštějte palivo či olej do vody; je to zakázáno a mohli byste dostat pokutu. Existují dva běžné náhodné typy úniku:

- **Přeplnění palivové nádrže**
- **Čerpání znečištěné vody z trupu člunu.**



⚠ VÝSTRAHA



NEBEZPEČÍ POŽÁRU/VÝBUCHU NEBO ZADUŠENÍ!

Výpary z hořlavých rozpouštědel mohou způsobit požár, výbuch nebo zadušení s následkem smrti nebo vážného poranění. **NEPOUŽÍVEJTE** hořlavá rozpouštědla k čištění břicha lodi.

Udržujte prostor břicha lodi čistý od rozlitého paliva a oleje. NEUKLÁDEJTE znečištěné hadry na palubě; likvidujte je správným způsobem na břehu.

UKLÁDÁNÍ A LIKVIDACE ODPADU

Odpad znamená všechny formy domovního odpadu, plasty, recyklovatelné obaly, potraviny, dřevo, detergenty, kanalizační odpad a v některých vodách dokonce i části ryb - zkrátka téměř všechno. Doporučujeme, abyste si odvezli zpět všechno, co jste si sebou přivezli, k řádné likvidaci na břehu.

Pokud máte nainstalováno námořní sanitární zařízení (námořní toaleta nebo nádrž), použijte ve svém přístavu schválené čerpací zařízení. V mnoha oblastech je zakázáno vypouštět kaly nebo i jen provozní odpad přes palubu.

NADMĚRNÝ HLUK

Hluk znamená hluk motoru, hluk rádia nebo dokonce i křik. Mnoho vodstev přijalo hlukové limity. Nepoužívejte výfuk procházející příčkou, pokud nejste hodně daleko od břehu. Hudba a hlasitá konverzace se mohou nést do značné vzdálenosti na vodě, zejména v noci.

ZÓNY KLIDU A MYTÍ

Dávejte pozor na ZÓNY KLIDU. Můžete být voláni k odpovědnosti za jakoukoliv škodu či zranění způsobené rušením klidu/mytím. Před vstupem do ZÓNY KLIDU, přestaňte klouzat a přejděte na nejpomalejší říditelnou rychlost.

EMISE VÝFUKOVÝCH PLYNŮ

Zvýšené emise výfukových plynů (uhlovodíky) znečišťují vodu a vzduch. Udržujte motor seřízený a trup člunu čistý, abyste dosahovali špičkového výkonu. Obráťte se na svého prodejce a návod k obsluze motoru, kde jsou další informace.

NÁTĚRY

Jestliže Váš člun zůstává ve vodě, kde je růst řas problémem, použijte barvu proti znečišťování, která může snížit rychlost jejich růstu. Dbejte na předpisy o životním prostředí, které mohou určovat volbu druhu barvy. Obráťte se na místní orgány pro řízení plavby pro další informace.

ČISTICÍ PROSTŘEDKY

Domácí čisticí prostředky je třeba používat v omezené míře a nevylévat je do vodních cest. Nikdy čističe nesměšujte a dbejte na patřičnou ventilaci v uzavřených prostorách. **NEPOUŽÍVEJTE** výrobky, které obsahují fosfáty, chlór, rozpouštědla, produkty, které nelze biologicky odbourat nebo založené na petroleji. Citrónové čističe jsou vynikající pro námořní čisticí účely a jsou bezpečné pro Vás i životní prostředí. Další informace naleznete v části ÚDRŽBA.



ÚDRŽBA

KOROZE ZPŮSOBENÁ SLANOU VODOU

Po použití ve slané vodě je nutné celou loď opláchnout sladkou vodou. Pokud se člun primárně používá ve slané vodě, jednou za měsíc voskujte trup a na veškeré technické vybavení nanášejte inhibitor koroze.

ČIŠTĚNÍ

Pravidelné a rutinní čištění zachová perfektní vzhled povrchu vašeho člunu. Pro odstranění plísní má váš prodejce k dispozici speciální čisticí přípravky. Čluny ponechané na nekrytém prostranství budou postupně trpět působením slunečního světla, vody, prachu a chemikálií ve vzduchu.

⚠ VÝSTRAHA

NEBEZPEČÍ UKLOUZnutí NA VLHKÉM POVRCHU

Čištění povrchů plavidla může vést ke kluzkému povrchu s následným úmrtím či závažným poraněním v důsledku uklouznutí. Při čištění s detergenty pracujte opatrně a povrchy důkladně oplachujte.

Při omývání člunu používejte slabý čisticí prostředek a teplý vodní roztok. **NEPOUŽÍVEJTE** abrazivní čističe, rozpouštědla, amoniak nebo chlór, protože poškodí gelem pokrytý povrch. Nenanášejte vosk na texturované nebo běžně používané části podlahy, paluby či zábradlí. Za extrémních podmínek lze použít speciální čističe pro odstranění narostlých řas a nečistoty z trupu. Informujte se u svého prodejce.

UDRŽBA DNA

Jakákoliv tvorba usazenin mořských živočichů povede ke vzniku brzdné síly a nepříznivě ovlivní výkon a hospodárnost člunu. Nikdy nepoužívejte drátěné kartáče nebo brusný papír na dně svého člunu. V malých škrábancích se může hromadit nečistota a kal.

Puchýře gelového povlaku (osmotická tvorba puchýřů) jsou přirozené se vyskytující jevem. Puchýře mohou vzniknout na jakémkoliv povrchu s gelovým povlakem ponořeným do vody po určitou dobu.

Nejlepším způsobem, jak zabránit tvorbě puchýřů, je minimalizovat dobu, po níž je člun ve vodě.

ČALOUNĚNÍ

Pravidelné omývání slabým čisticím prostředkem, teplou vodou či automobilovým čističem na plasty je dostačující pro udržení plastových krytů v dobrém stavu. Dbejte na to, aby se vycpávky nenasáklly a důkladně je po omytí vysušte, aby se zabránilo hromadění plísní. Vyvěste vycpávky na člunu, aby se usnadnila cirkulace vzduchu a postříkejte je prostředkem proti plísním.



DŮLEŽITÉ

Určité automobilové, domácí a průmyslové čističe mohou způsobit poškození a odbarvení. Rozpouštědla a kapaliny pro chemické čištění, které obsahují barviva, například vosky, je nutné používat s opatrností.

KOBERCE

Rozlité látky a skvrny se musí okamžitě odstranit. Čím déle skvrna zůstane, tím obtížněji se bude odstraňovat.

BŘICHO LODI A ČERPADLO

Elektricky poháněná odvodňovací čerpadla se mohou pokazit a je nevyhnutelné provádět časté kontroly odkalovacího prostoru, zejména během období dlouhých dešťů, na širém moři nebo v bouři. Z bezpečnostních důvodů je rovněž důležité udržovat trup čistý.

Pravidelně kontrolujte odkalovací čerpadlo(a), aby bylo jisté, že vstupní síta jsou zbavena nečistot. Nečistoty mohou ucpat síto nebo se usadit na oběžném kole odkalovacího čerpadla, což může způsobit vadnou funkci čerpadla. Pravidelně kontrolujte těsnost všech svorek a postarejte se o uzavření zaplavovacích ventilů, jestliže se nepoužívají.

Provádějte pravidelné kontroly a údržbu odvodňovacího čerpadla podle pokynů výrobce. Na palubě přechovávejte vědro nebo kalovku pro případ poruchy odvodňovacího čerpadla. Vodu v břiše lodi udržujte na minimu.

DŮLEŽITÉ

Odvodňovací čerpadla a odvodňovací čerpací systémy nejsou konstruovány pro zvládání škod. Pravidelně kontrolujte funkci všech odvodňovacích čerpadel břicha lodi. Uchovávejte vstupní otvory čisté bez úlomků. Pokud jsou kohouty mořské vody nainstalovány do předové a zadové přepážky, zavřete je a otevřete je pouze pro vypuštění vody do hlavního odvodňovacího prostoru.

DŮLEŽITÉ

Nevypouštějte do vody olej ani čističe. Další informace naleznete v OTÁZKÁCH ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ.

PLEXISKLO®

Plexisklo je citlivé na poškrábání. Při čištění vždy použijte čistou vlažnou vodu a otírejte ho měkkou látkou bez vláken.

NEREZOVÁ OCEL

Nerezavějící ocel není zcela odolná proti korozi. Udržujte zařízení z nerezavějící oceli v perfektním stavu:

- Často čistěte veškeré zařízení z nerezavějící oceli mýdlem a vodou. Nikdy nepoužívejte na nerezavějící ocel hrubé abrazivní prostředky, jako jsou drátěnka, kyseliny či bělicí prostředky.
- Odstraňte skvrny rzi co nejdříve leštícím prostředkem na chrom či mosaz. Může vzniknout důlková koroze, která zůstane na povrchu nerezavějící oceli.
- Použijte dobrý, kvalitní vosk na automobily k ochraně zařízení z nerezavějící oceli.

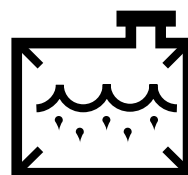
Pravidelně kontrolujte dotažení a stav šroubů, svorníků, svorek a armatur svého člunu.

TOALETA (MARINE HEAD)

Informace o provozu a správné péči naleznete v návodu výrobce. Nedovolte hostům, aby do toalety vhadzovali hadry, sanitární roušky či pevné, tvrdé předměty.

SBĚRNÁ NÁDRŽ

Pokud má plavidlo nainstalovanou odpadní sběrnou nádrž, jsou k odstranění zápachu a k rozkladu pevných látek k dispozici různé chemikálie. obraťte se na svého prodejce, aby vám poradil, který přípravek nejlépe používat. Po vyprázdnění sběrné nádrže ji naplňte čerstvou vodou a znovu ji vyčerpajte, abyste ji vypláchli.



KC-4055

DŮLEŽITÉ

Chemikálie používané pro čištění a odstranění zápachu během skladování musí být kompatibilní se systémem vaší sběrné nádrže. Nádrže by během uchovávání, dlouhých období nepoužívání a při teplotách mrazu měly být prázdné. Vypouštění odpadu přes palubu se smí provádět pouze ve schválených oblastech a v souladu s místními předpisy pro vypouštění chemikálií či odpadů.

Existuje velký počet přístavů pro čluny, které mají oprávnění k vyčerpávání sběrných nádrží.

ELEKTROLYTICKÁ KOROZE

Čluny provozované ve slaných znečištěných či brakických vodách by měly být vybaveny zinkovou anodou namontovanou u příčném nosníku, aby se zabránilo poškození kovových částí při styku s vodou. Zinek se sám přednostně rozpouští. Anoda se pomalu rozpouští elektrolytickým působením a je nutné její úbytek periodicky kontrolovat. Jestliže zinek vykazuje extrémní erozi, musí se vyměnit, aby pokračoval v ochraně, jinak by mohlo dojít k poškození ostatních kovových součástí. Většina motorů je vybavena jednou či více zinkovými anodami, jejichž úbytek se musí rovněž pravidelně kontrolovat.



UPOZORNĚNÍ

Nikdy zinkové anody nebo katody nenatírejte ani nepokryvejte žádnou látkou. Jakmile budou pokryty, nebudou poskytovat ochranu proti elektrolytické korozi. Anody vyměňte, jestliže se rozpustily z 50 % nebo více.

OPRAVY, ODSTRANĚNÍ A VÝMĚNY

Nepokoušejte se provádět opravy, pokud k tomu nemáte oprávnění. Získejte si informace o schválené opravě a používejte schválené námořní náhradní díly.

MATERIÁLY A DÍLY

Váš člun byl konstruován pro bezpečný provoz v náročném námořním prostředí a důkladně testován a certifikován v souladu s platnými bezpečnostními normami. Nedoporučujeme, aby vlastník instaloval dodatečné zařízení, nebo tovární zařízení upravoval, kvůli možnému narušení konstrukce člunu.

Váš prodejce je oprávněn provádět opravy, doplňky nebo úpravy ve vašem člunu, které nebudou narušovat bezpečnost, konstrukci, integritu nebo záruční krytí.

SKLADOVÁNÍ PŘES ZIMU

Skladování nebo ukládání přes zimu vyžaduje speciální přípravu, která zabrání poškození člunu. Bez řádné přípravy může při uložení vzniknout rez či koroze na kovových dílech, dojít k poškození koberců a čalounění plísni nebo ke škodě způsobené mrazem kvůli vodě uvnitř dilů či potrubí.

Protože poškození člunu kvůli nesprávnému uložení není předmětem záruky, požádejte prodejce, aby vám člun k uložení připravil.

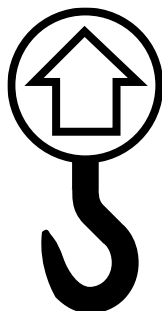
PROHLÍDKA

Před spuštěním lodi vizuálně zkontrolujte veškeré technické vybavení, svorky a armatury, zda-li jsou těsné, všechny hadice, nádrže, průchodky trupem a těsnění, zda-li nedochází k únikům; prověřte veškeré vedení kvůli korozi, rozlomení nebo jinému poškození. Kontroly se musí provádět na počátku každé sezóny a periodicky během ní. Prodejce vám může pomoci.

ZAVĚŠENÍ NA POPRUH/ZDVIHÁNÍ

Pokud budete člun přemísťovat z vody na návěs, postupujte následovně:

- Nikdy nepřipojujte zdvihací lana ke svorkám, okům na tažení vodních lyží nebo zábradlí. Lana připojujte pouze k vyznačeným zesíleným bodům zdvihacích ok na příčném nosníku a trupu.
- Zakryjte zdvihací lana, aby se zabránilo poškození člunu.
- Připojte vodítka k přídí a zádi pro kontrolu pohybu při zdvihání.
- Při použití popruhů použijte popruhy pásového typu široké nejméně 130 mm.
- Nedovolte, aby se popruhy dostaly do styku s podvodními armaturami, např. hřídeli lodního šroubu.
- S popruhy použijte rozpěrné tyče, aby se zabránilo působení tlaku na boky člunu.
- Držte příd' o něco výše než zád', aby se zabránilo poškození motoru.



KC-5000

NÁTĚRY

Před výběrem nátěru dna si promluvte s ostatními majiteli člunů a s prodejcem, abyste zjistili, který produkt je ve vaší oblasti ten nejlepší. Volbu nátěru může ovlivnit mnoho místních proměnlivých veličin.

CS

VÝSTRAHA



NEBEZPEČÍ POŽÁRU/VÝBUCHU NEBO ZADUŠENÍ

Čisticí prostředky a složky barev mohou být hořlavé a/nebo výbušné, případně může být nebezpečné jejich vdechování. Dbejte na to, aby jejich ventilace byla adekvátní, používejte vhodné osobní ochranné pomůcky a použité hadry řádně likvidujte na břehu.

Výpary z hořlavých rozpouštědel mohou způsobit požár, výbuch nebo zadušení s následkem smrti nebo vážného poranění.

V pracovní oblasti nesmíte používat otevřený oheň nebo zdroje jisker. **NÁTĚRY PROVÁDĚJTE** pouze v dobře větraných prostorách.

DŮLEŽITÉ

Před použitím si přečtěte technické parametry výrobku a pokyny.

Před nátěrem trupu se porad'te s místními orgány o předpisech na ochranu životního prostředí. Při nanášení nátěru přesně dodržujte pokyny výrobce.



Tato strana byla úmyslně ponechána prázdná



INDHOLDSFORTEGNELSE

INTRODUKTION	53
OM DIN BÅD	53
FABRIKANTENS MÆRKEPLADE.....	53
BÅDENS DESIGNKATEGORI.....	53
FARTØJSBEGRÆNSNINGER.....	54
Fartøjets vægt.....	54
Maksimal last.....	54
Maksimum antal personer.....	54
Lastning.....	54
STABILITET OG FLYDEEVNE.....	54
REDNING TIL SØS (MAND-OVER-BORD).....	54
KÆNTRING OG BJÆRGNING.....	55
STÆRKE PUNKTER.....	55
FORTØJNINGER OG TROSSER.....	55
TRANSPORT PÅ TRAILER.....	55
ARBEJDSDÆK.....	55
MOTOR(ER).....	55
STØJEMISSIONER.....	55
SIKKERHED TIL SØS	55
SIKKERHEDSADVARSLER.....	55
Graden af fare.....	55
Symboler.....	56
NØDVENDIGT SIKKERHEDSUDSTYR.....	56
ANBEFALET SIKKERHEDSUDSTYR.....	56
REDNINGSVESTE.....	56
REDNINGSFLÅDE.....	56
ILDSLUKNINGSUDSTYR.....	57
VISUELLE NØDSIGNALER.....	58
RUSMIDLER OG SEJLADS.....	58
FARE FOR KULILTE.....	58
SIGTBARHED.....	59
GENERELLE INFORMATIONER	60
KONTROLHÅNDTAG.....	60
Inden du starter.....	60
Kontrolhåndtag til gearskift/gasregulering.....	60
STYRESYSTEM.....	61
Mekanisk styring.....	61
Kraftassisteret styring.....	61
Hydraulisk styring.....	61
VENTILER.....	62
Brændstofspærreventil.....	62
Brændstoftankomskifter.....	62
Brændstofsmanifold.....	62
Brændstofafbrændende anordninger.....	62
BRÆNDSTOFSYSTEM.....	63
VANDSYSTEMER.....	63
Ferskvandstank.....	63
Søventiler/skroggennemføringer.....	63
Dam/fangstbassin.....	64
Vandomskifter.....	64
INSTRUMENTER.....	64
KONTAKTER OG INDIKATORER.....	65
Tænding.....	65
Motorens stopkontakt ("dødmandskontakt").....	65
Batterikontakt.....	66
Batterivælgerkontakt.....	66
Batteriafbryder.....	66
Ankerlyskontakt.....	66
Navigationslyskontakt.....	66



Blæserkontakt	66
Læsepumpekontakt	67
Landgangs- og kabinelys	67
Vinduesviskerkontakt	67
Lugekontakt	67
Motorens trimkontakt	67
Trimplankontakter	67
Brændstofmålerkontakt	67
FØLERE	67
Gasdampe	68
Kuliltedampe	68
Advarselsalarm	68
SIKRINGER OG KREDSAFBRYDERE	68
BATTERI(ER)	68
ELEKTRISKE SYSTEMER	69
DC (jævnstrøms) hovedpanel (ekstra lav spænding)	69
Kontrolpanel for AC (vekselstrøm)/generator (lavspænding)	70
Tilslutning af landstrøm	70
Anordninger	71
PÅFYLDNING AF BRÆNDSTOF	71
Efter påfyldning af brændstof	71
Ved start	72
MILJØHENSYN	72
MARPOL-KONVENTION	72
BRÆNDSTOF- OG OLIESPILD	72
FJERNELSE AF AFFALD	72
UNØDIG STØJ	72
HÆKBØLGER	72
UDSTØDNINGSFORURENING	72
BUNDMALING	72
RENSEMIDLER	72
VEDLIGEHOVELSE	72
SALTVANDSKORROSION	72
RENGØRING	72
VEDLIGEHOVELSE AF BUNDEN	73
POLSTRING	73
TÆPPER	73
SUMP (BUND) OG PUMPE	73
PLEXIGLAS	73
RUSTFRIT STÅL	73
MARINETOILET	73
AFFALDSTANK	73
GALVANISK KORROSION	74
REPARATION, AFMONTERING OG UDSKIFTNING	74
UDSTYR OG KOMPONENTER	74
VINTEROPBEVARING	74
INSPEKTION	74
LØFT AF BÅDEN	74
MALING	74



INTRODUKTION

Denne håndbog indeholder de minimale oplysninger, som er nødvendige for at kunne anvende båden korrekt. Den indeholder også råd om sikkerhed, drift og vedligeholdelse. Læs den omhyggeligt. Du skal også gøre dig fortrolig med fartøjet, før du tager den i brug. Hvis det er din første båd eller hvis du har skiftet bådtype og du ikke er fortrolig med den, skal du for din egen sikkerheds og behageligheds skyld sikre, at du får undervisning i at håndtere og anvende båden, før du overtager kommandoen.

Denne håndbog må ikke erstatte et kursus i bådsikkerhed. Et kursus i sikker sejlads vil give dig vigtige oplysninger om bådens navigation, forankring og fortøjning. Din forhandler, det nationale sejlforbund eller din sejlklub vil kunne give dig råd om lokale skoler eller instruktører. Denne håndbog er heller ikke en vejledning i betjening, vedligeholdelse eller problemløsning.

DENNE HÅNDBOG OG ALLE ANDRE BILAG SKAL OPBEVARES PÅ ET SIKKERT STED. HVIS DU SÆLGER BÅDEN, SKAL DU GIVE DENNE HÅNDBOG TIL DEN NYE EJER.

På grund af vores politik om konstant produktudvikling kan det ske, at illustrationerne i denne håndbog ikke helt stemmer overens med båden. Disse illustrationer er ment som en repræsentativ vejledning. Noget udstyr, der beskrives i denne håndbog, kan være ekstraudstyr til båden.

Bådens fabrikant leverer specifikke oplysninger om betjeningen af det udstyr og de systemer, der er monteret i båden. Læs, forstå og gem alle de oplysninger, som gives. Du og din besætning bør gøre jer bekendt med båden og alle dens udstyr, før du tager den i brug.

Hvis du foretager ændringer i båden, såvel store som små, skal du få en fagmand til at udføre ændringen. Bådens sikkerhedsegenskaber må ikke ændres. Enhver ændring i vægten af båden i lodret plan kan påvirke bådens stabilitet betydeligt. For eksempel kan tilføjelse af targabøjle, radar eller stuvningsmast bevirke, at båden bliver boventvægtig og let kan kæntré. Endvidere kan ændringer af motoren også påvirke fartøjets stabilitet og/eller give fartøjet for stor motorkraft.

Hvis du planlægger at foretage ændringer, som kunne påvirke bådens sikkerhed, skal du kontakte bådens fabrikant og indhente skriftlig tilladelse, som angiver, at den foreslåede ændring vil ikke påvirke bådens sikre brug.

Enhver båd - uanset hvor stærk den er - kan beskadiges alvorligt, hvis den håndteres eller behandles forkert. Uansvarlige eller usikre handlinger er ikke forenelige med sikker sejlads. Bådens hastighed skal altid justeres efter forholdene til søs og for stor stampen bør undgås.

I nødsituationer kan det være nødvendigt at træffe ekstraordinære foranstaltninger. Overvej omhyggeligt risiciene for at komme til skade og ansvaret for at beskytte mennesker og udstyr. Hold hovedet klart i nødsituationer og tænk altid på sikkerheden først.

Alle personer skal bruge godkendt redningsvest eller personligt flydeudstyr, når de befinder sig på dækket. I visse lande kræves det, at der bruges særlige redningsveste eller personligt flydeudstyr, som overholder disse landes regler og at alle personer altid skal have redningsvest på.

Båden skal være udstyret med alt det nødvendige sikkerhedsudstyr (redningsveste, seler m.v.) i henhold til bådens type, vejrforholdene mv. Hvis båden er udstyret med en redningsflåde, skal du gennemlæse brugsanvisningen, så du forstår, hvordan den anvendes sikkert. Dette udstyr er lovpligtigt i nogle lande.

Besætningen bør være fortrolig med alt sikkerhedsudstyr. Besætningen bør også være fortrolig med alle nødmanøvrer for redning af mand over bord, bugsering og andre nødsituationer.

De internationale søfartsregler (COLREGS) definerer reglerne for sikker navigation, navigationslys o.l. verden over. Sørg for, at du kender disse regler og har en håndbog med en forklaring af reglerne ombord.

Selv om alt er blevet planlagt og konstrueret sikkert, er sikker sejlads i høj grad afhængig af vejrforholdene, havets tilstand, besætningens erfaring og kondition. Det vil aldrig være muligt at have fuldstændig sikkerhed. Som ejer eller bruger er det dit ansvar at have kendskab til bådens udstyr, dens kapaciteter og bådens tilsigtede anvendelse og brugsbegrænsninger.

Før en sejlads eller rejse skal du altid lytte til eller læse en vejrudsigt. Vær sikker på, at vind- og havforholdene vil svare til bådens designkategori, og at du og din besætning kan håndtere båden under de givne forhold. Hold køjer, vinduer, skvætborde, døre og luger (eller ventilationsåbninger) lukket i dårligt vejr eller høj bølgegang eller når der sejles planefart.

I mange lande skal du have et bådførerbevis eller tilsvarende lovligt duelighedsbevis. Det kan også kræves, at du skal have undervisning i bådens brug. Sørg venligst for at have, hvad der er påkrævet, før du tager båden i brug.

OM DIN BÅD

Din båd er bedømt til at være i overensstemmelse med de relevante dele af Europa-Parlamentets fritidsfartøjsdirektiv 94/25/EF og ændringsdirektiv 2003/44/EF. CE-mærket betyder, at din båd på fremstillingstidspunktet opfylder alle gældende standarder og direktiver fra The International Organisation for Standardisation (ISO).



KC-0455



KC-0456

FABRIKANTENS MÆRKEPLADE

En del af oplysningerne gives på fabrikantens mærkeplade, som sidder på båden. En fuld forklaring af disse oplysninger gives i de relevante afsnit af denne håndbog.

BÅDENS DESIGNKATEGORI

Signifikant bølgehøjde –

Signifikant bølgehøjde – er middelhøjden af den højeste tredjedel af bølgerne, målt fra bølgetop til bølgedal. Det er den bølgehøjde, en erfaren observatør vil observere. Nogle bølger kan være dobbelt så høje.

HAVGÅENDE - Kategori A –

Fartøjer konstrueret med henblik på farvande, hvor vindstyrken kan overstige 8 på Beaufort-skalaen, og den signifikante bølgehøjde kan komme op på over 4 m, og som stort set er selvforsynende. Unormale tilstande som orkaner er ikke medregnet. Man kan komme ud for sådanne tilstande på længere sejlads, for eksempel på have eller i kystfarvande, der ikke er beskyttet mod vinden og bølgerne i flere hundrede sømil.



ÅBNE FARVANDE - Kategori B –

Fartøjer konstrueret med henblik på farvande, hvor vindstyrken kan komme op på 8 på Beaufort-skalaen med den tilknyttede bølgehøjde, og hvor den signifikante bølgehøjde kan komme op på 4 m. Man kan komme ud for sådanne tilstande ved længere sejlads i åbne farvande eller i kystfarvande, der ikke er beskyttet mod vinden og bølgerne i snesevis af sømil. Man kan også komme ud for sådanne tilstande i indhave af tilstrækkelig størrelse til at danne bølgehøjen.

KYSTSEJLADS - Kategori C –

Fartøjer konstrueret med henblik på farvande, hvor vindstyrken kan komme op på 6 på Beaufort-skalaen med den tilknyttede bølgehøjde, og hvor den signifikante bølgehøjde kan komme op på 2 m. Man kan komme ud for sådanne tilstande i kystfarvande, større bugter, flodmundinger, søer og floder under moderate vejrforhold.

BESKYTTET FARVAND – Kategori D –

Fartøjer konstrueret med henblik på farvande, hvor vindstyrken kan komme op på 4 på Beaufort-skalaen og med den tilknyttede bølgehøjde (lejlighedsvis maksimumbølger på 0,5 m). Man kan komme ud for sådanne tilstande ved sejlads på mindre søer, floder og kanaler og i kystfarvande i fint vejr.

FARTØJSBEGRÆNSNINGER

ADVARSEL

FARE FOR SÆNKNING ELLER DRUKNING

Overskrid **ALDRIG** fartøjets anbefalede vægtgrænse, dvs. den samlede vægt af alle personer, alt grej og alle væsker. Hvis fartøjets grænser overskrides, kan det forårsage sænkning eller drukning, som kan medføre død eller alvorlig personskade.

Fartøjets vægt

Fartøjets vægt under helt lastede forhold er summen af fartøjets vægt, under lette fartøjstilstande, plus den maksimale last.

Maksimal last

Den maksimale last henviser til "fabrikantens anbefalede maksimale last". Denne må ikke overskride den totale last, som kan lægges til den lette bådsvægt uden at overskride kravene til stabilitet, fribord, flydeevne og siddepladser og skal tage bådens designkategori i betragtning. Som minimum skal den tage følgende vægt i betragtning:

- Antallet af personer à 75 kg (i gennemsnit). Hvis børn udgør en del af besætningen, kan det maksimale antal personer overskrives, under forudsætning af at hvert barn ikke vejer mere end 37,5 kg (i gennemsnit) og at den totale vægt af personerne ikke overskrides. Det betyder, at 2 børn på 37,5 kg kan regnes for at være 1 person på 75 kg.
- Grundudstyr på, men ikke mindre end, 10 kg.
- Stuvet udstyr og last eller tør proviant, forbrugsvæsker og andet udstyr, som ikke er inkluderet i den lette bådsvægt.

Maksimum antal personer

ADVARSEL

FARE FOR OVERBELASTNING

Overskrid ikke det maksimale anbefalede antal personer i båden. Uanset antallet af personer om bord må den samlede vægt af alle personer, alt grej og alle væsker ikke overskride den maksimale anbefalede last. Brug altid sæderne eller siddepladserne til passagerer.

Fabrikantens anbefalede maksimale antal personer anses for at være det antal personer, som båden er godkendt til og som overholder kravene til fribord, stabilitet og flydeevne og som båden har siddepladser til. Det maksimale antal personer er angivet på bådebyggerens mærkeplade på båden.

Lastning

ADVARSEL

FARE FOR OVERBELASTNING

Når båden lastes, må den maksimale last aldrig overskrives. Last altid båden omhyggeligt, og fordel lasten jævnt. Tung last må ikke anbringes for højt, da det kan påvirke bådens stabilitet.

Den samlede vægt af alle personer, alt grej og alle væsker må aldrig overskride den maksimale last. Last altid båden omhyggeligt og fordel lasten jævnt. Hvis tung last anbringes højt eller bådens tyngdepunkt ændres, kan det påvirke stabiliteten negativt. Sørg for, at alt udstyr og alt grej staves eller fastgøres.

STABILITET OG FLYDEEVNE

Ændringer i vægtens lodrette position ombord (for eksempel tilføjelsen af targabøjle, radarudstyr, stuvningsmast, ændring af motor, for meget vand i bunden), brodsøer, løftning af tunge genstande med david eller taljer, bugsering af tunge genstande eller beskadigede lufttanke kan påvirke bådens stabilitet betydeligt. Man må ikke ændre, bore ind i eller foretage nogen ændringer af strukturen, som kan påvirke bådens stabilitet eller flydeevne, uden skriftlig tilladelse fra bådebyggeren eller dennes juridiske repræsentant.

REDNING TIL SØS (MAND-OVER-BORD)

Den bedste metode til at undgå mand-over-bord er at sørge for, at alle passagerer sidder ned på de siddepladser, som er beregnet til passagerer, når båden sejler. LAD IKKE personer sidde i forstavnens cockpitområde, når båden sejler hurtigt. I tilfælde af mand-over-bord skal man omgående reagere og gøre noget for at få den overbordfaldne ombord igen. Hold konstant øje med den overbordfaldne. Sejl hurtigst muligt tilbage til den overbordfaldne. Kast en redningskrans eller -vest ud til den overbordfaldne. Sluk for motoren og hjælp personen op i båden.



KÆNTRING OG BJÆRGNING

En båd kan kæntre eller fyldes med vand, når det mindst forventes. Som med brand skal man have en plan over, hvordan man skal forholde sig, hvis båden fyldes med vand eller kæntrer. Prøv at afbryde motoren. Hvis der var andre mennesker ombord, så prøv at finde dem og sørg for, at de er ved bevidsthed og kan svømme. **BLIV VED BÅDEN!** Krav op på skroget og prøv at få hjælp. Forsøg IKKE at svømme i land. Der er normalt længere til land end der ser ud til.

STÆRKE PUNKTER

Båden kan være udstyret med stærke punkter til bugsering, løftning, forankring, fortøjning mv. Udvis forsigtighed, når der anvendes stærke punkter.

ADVARSEL

BUGSERINGSFARE

- **Brudstyrken af tove/ kæder må generelt ikke overskride 80% af brudstyrken af det relevante stærke punkt.**
- **Når båden bugseres eller bugserer andre både, skal det altid foregå med langsom hastighed. Overskrid aldrig skroghastigheden for en displacementbåd, når den bugseres.**
- **Et bugseringstov skal altid fastgøres således, at det kan udløses, når det er under belastning.**

Det er ejerens/brugerens ansvar at sørge for, at fortøjninger, bugseringstove, forankringskæder, forankringslinier eller ankre har tilstrækkelig kapacitet til bådens beregnede anvendelse. Ejeren skal også overveje, hvad der skal gøres, når et bugseringstov fastgøres ombord.

Hvor der er monteret stærke punkter, som ikke er af metal, skal deres begrænsede levetid tages i betragtning. De skal udskiftes, så snart der er tegn på forringelse, synlige revner på overfladen eller permanent deformation.

FORTØJNINGER OG TROSSER

Brug dobbeltflettet nylonrov i god kvalitet og tilstrækkelige fendere til at beskytte båden mod beskadigelse. Brug kun klamper og øjer på for- og agterstavn til at fortøje båden. Brug IKKE gelænderne eller forrude. Fordækkets gelænderne må kun anvendes til at fastgøre en "flagsnor" i en nødsituation.

TRANSPORT PÅ TRAILER

OBS!

En overbelastet trailer kan beskadige både båden og traileren. Sørg for, at traileren har den korrekte størrelse for båden og dens vægt. Overbelast IKKE traileren.

ARBEJDSDÆK

På nogle både er arbejdsdækket begrænset til cockpittet, men det på andre kan omfatte hele dækområdet, når gelænderne omkring dækket har den korrekte højde. Dækket kan bruges til at redde en overbordfalden eller som et sted, hvor en badestige kan anbringes. Nogle af disse områder må ikke anvendes, når båden sejler.

MOTOR(ER)

Information om motortype, kapaciteter, brændstof- og kølevæsketype, fejlfinding og generelle oplysninger findes i denne håndbog. Information om motoren(ere) kan findes i instruktionsbogen til motoren.

STØJEMISSIONER

Gældende love og regler i visse medlemslande begrænser støj- og udstødningsemissioner fra lystfartøjer og motorer for at beskytte menneskers sundhed, miljøet og hvor relevant husdyrs sundhed. For lystfartøjer med indenbords motor eller agterstævnsdrevne motorer med eller uden indbygget udstødning, skal fartøjet og udstødningssystemet vedligeholdes i en sådan tilstand, som i praksis vil sikre, at de anførte støjgrænseværdier under normal brug overholdes. Se støjemissionerne i instruktionsbogen til motoren.



SIKKERHED TIL SØS

SIKKERHEDSADVARSLER



Dette afsnit omhandler de grundlæggende sikkerhedsforskrifter for sejlads. I håndbogen gives specifikke anvisninger og symboler

sikkerhedsmæssige forskrifter.

Der er to former for advarsler, der kan bruges særskilt eller sammen for at give informationerne:

Graden af fare

FARE

Betegner, at en ekstrem og væsentlig fare eksisterer, som meget sandsynligt kan medføre død eller lemlæstelse, hvis de nødvendige forholdsregler ikke tages.

ADVARSEL

Betegner en påmindelse om sikkerhedspraksis, eller gør opmærksom på noget som i visse situationer kan medføre personskade eller skade på båd eller udstyr.

FORSIGTIG

Soll an sichere Verhaltensweisen erinnern und weist auf gefährliche Verhaltensweisen hin, die Körperverletzungen oder die Beschädigung des Bootes oder seiner Teile zur Folge haben können.



OBS!

BEMÆRK anvendes for at gøre opmærksom på praksis, som er ikke relateret til personskaade.

Symboler

Nedenstående symboler er kun ment som en reference. Faktiske symboler varierer med emnet.



Advarselssymbol - Identificerer faren.



Handlingssymbol - Angiver en påbudt handling, der skal udføres for at undgå faren.



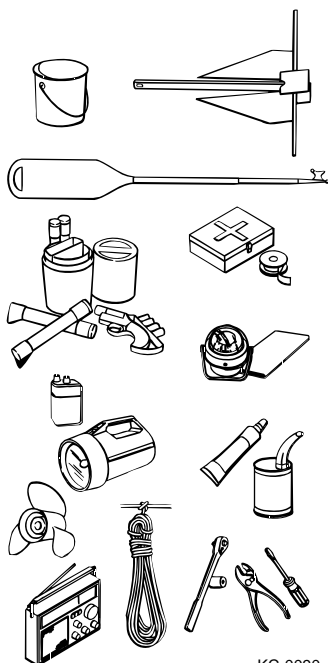
Forbudssymboler - Angiver en forbudt handling.

NØDVENDIGT SIKKERHEDSUDSTYR

Som bådens ejer er det din pligt at sikre, at det nødvendige sikkerhedsudstyr er til stede, og at det vedligeholdes. Myndighedernes krav til det sikkerhedsudstyr, som skal være ombord, kan variere fra sted til sted. Nærmere oplysninger om nødvendigt sikkerhedsudstyr kan fås hos de lokale myndigheder.

ANBEFALET SIKKERHEDSUDSTYR

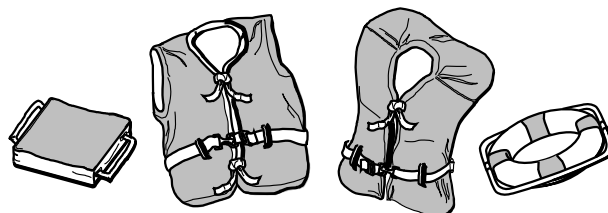
- Anbefalet redningsudstyr
- Påbudte ildslukker(e)
- Radiofyrt til positionsangivelse i nødsituationer
- Manuelt lænsedstyr (pøs, håndpumpe osv.)
- Anker med tilstrækkelig line
- Radarreflektor
- Fortøjninger og fendere
- Ekstra batterier til lommelygte og radio
- Kikkert
- Solbriller og solcreme
- Fødevarer og ferskvand (længere ture)
- Reservenøgler og ekstra startbatteri
- Reservesikringer og -pærer
- Mobiltelefon



KC-0090

REDNINGSVESTE

En redningsvest kan redde dit liv, men kun hvis du har den på. Opbevar veste på et let tilgængeligt sted - ikke stuvet af vejen i et lukket rum eller under andet grej. **Desuden skal kastbart flydemateriel altid være klar til brug.**



KC-0041_2a

ADVARSEL

FARE FOR DRUKNING

Hvis redningsveste ikke tages med ombord eller bruges, kan det i en nødsituation medføre død eller alvorlig personskaade. Sørg for, at båden er udstyret med det korrekte antal redningsveste, og at de er af den korrekte type.

Det er især vigtigt, at børn, handicappede og ikke-svømmere altid bruger redningsvest, som passer korrekt, ombord. Sørg for den nødvendige instruktion i brug af redningsvesten. Informér alle passagerer om, hvor sikkerhedsudstyret og udstyret til redning af mand-over-bord er placeret samt hvor badestigen er anbragt og hvordan den anvendes.

Kontrollér jævnligt, at redningsvestenes tilstand er i orden. Prøv vestene på, før du sejler ud. Juster vesten om nødvendigt. Følg anvisningerne på redningsvestens mærkat nøjagtigt.

REDNINGSFLÅDE

Større både, der bruges til havgående sejlads, kan være indrettet til opbevaring af en redningsflåde. Opbevar altid redningsflåden på det identificerede, tiltænkte sted, i en beholder eller taske, der beskytter den mod elementerne. Er der ikke et specifikt sted til opbevaring, bør den opbevares et sted, hvor den ikke kommer i vejen, så den ikke bliver beskadiget. Følg altid fabrikantens vejledning for brug og vedligeholdelse.



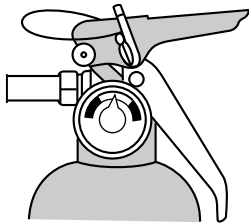
ILDSTUKNINGSUDSTYR

FARE

BRAND/EKSPLOSIONSRISIKO

Man må aldrig:

- hænge gardiner eller andre stoffer i nærheden af eller oven over komfurer eller andre apparater med åben ild. Opbevare brændbare materialer i motorrummet. Hvis ikke-brændbare materialer opbevares i motorrummet, skal de fastgøres, så de ikke kan falde ned i maskineriet og de må ikke ligge i vejen for adgangen til eller fra rummet.
- blokere passager til udgange og luger.
- blokere sikkerhedsanordninger, f.eks. brændstovventiler, gasventiler, el-systemets kontakter;
- blokere bærbare ildslukkere, som er opbevaret i skabe.
- efterlade fartøjet uden opsyn, når der laves mad og/eller når varmeapparater er tændt.
- ændre nogen af fartøjets systemer (især el, brændstof og gas) eller lade ukvalificerede personer ændre nogen af fartøjets systemer.
- fylde en brændstoftank eller udskifte gasflasker, når maskineriet kører, eller når der laves mad eller når varmeapparater er tændt.
- ryge, når der håndteres brændstof eller gas.



KC-0083_1

De fleste både skal have en godkendt ildslukker ombord. Opbevar alle ildslukkere på et let tilgængeligt sted. Alle personer ombord skal vide, hvor ildslukkerne/ildslukningsanlægget er, og hvordan de/det anvendes og hvor der findes brandluger, flugtveje og nødudgange.

Når en ildslukker anvendes, skal man begynde at slukke fra et sikker afstand et par meter væk og så bevæge sig nærmere ilden, når den begynder at blive slukket. Ikke alle ildslukkere skal betjenes fra samme afstand. Man skal sørge for, at man kender den anbefalede afstand for den pågældende ildslukker.

Ildslukningsudstyret skal kontrolleres med de mellemrum, som er angivet på udstyret, bærbare ildslukkere skal udskiftes, hvis datoen er udløbet eller de har været i brug, med ildslukkere af samme type og ildslukningskapacitet. Faste anlæg skal fyldes eller udskiftes, hvis datoen er udløbet eller de har været i brug. Se brugsanvisningen til ildslukkeren.

Hvor båden er udstyret med et automatisk ildslukningsanlæg, vil dette gå i gang af sig selv, når temperaturen når en vis grænse. Når dette sker, vil der lyde et højt smæld, efterfulgt af lyden af udstømmende luft. Når en ildslukker aktiveres, skal alle elektriske og mekaniske systemer og elektrisk ventilation straks lukkes ned.

ADVARSEL



BRAND/EKSPLOSIONSRISIKO

Ildslukkerens gas erstatter ilten for at "kvæle" branden. Man må IKKE åbne lugen. Ilten kan få ilden til at blusse op igen med risiko for tilbageslag, hvilket kan medføre død eller alvorlig personskade.

Vent mindst 15 minutter, for motorrummet åbnes, når ildslukningsanlægget ombord har været i brug.

FORSIGTIG

Før der tændes for anlægget, skal motorer og blæsere afbrydes. Forlad kabinen.

ADVARSEL

I motorrummet findes der et fast ildslukningsanlæg. For at undgå kvælning skal området forlades, før der tændes for ildslukningsanlægget. Når ilden er slukket, skal området udluftes, før man går derind.

ADVARSEL

Denne ildslukker bruger CO₂ som slukningsmiddel. Den må kun anvendes til at bekæmpe elektriske eller kabysbrande. For at undgå kvælning skal området omgående forlades og det skal udluftes, før man går derind.

ADVARSEL



BEVÆGELIGE DELE

Kommer man i kontakt med bevægelige dele, kan man komme i klemme eller skære sig, og det kan medføre død eller alvorlige personskader. Man skal holde sig væk fra bevægelige dele.

Kom aldrig for nær ved bevægelige dele af maskineri, der er i gang, f.eks. motor, generator eller propel.

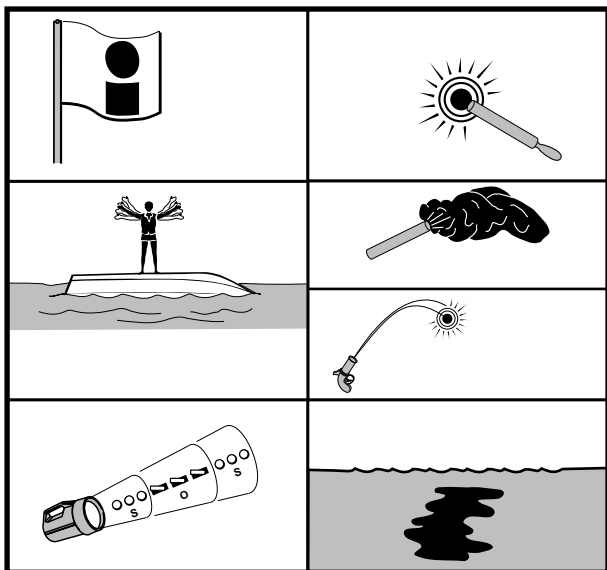
Kommer man i kontakt dermed, kan det koste lemmer eller forårsage kvælning, brandsår og/eller alvorligt blodtab med alvorlig personskade eller død til følge. Hold alle afskærmninger til maskineriet på plads, mens maskineriet kører.

DA



VISUELLE NØDSIGNALER

De fleste både, der sejler langs kysten, skal medbringe godkendte visuelle nødsignaler. Spørg de lokale myndigheder.



KC-0082_2

ADVARSEL



BRAND/EKSPLOSIONSRISIKO

Pyrotekniske signalapparater kan forårsage brand og/eller eksplosion, død, alvorlige skader på personer og/eller ting, hvis de betjenes forkert. Følg fabrikantens brugsanvisning nøje.

RUSMIDLER OG SEJLADS

Brug ikke båden, mens du er påvirket af rusmidler eller alkohol.

Kombinationen af støj, vibrationer, sol, vind og bevægelse er alt sammen med til at give øget træthed. Effekten af rusmidler er derfor større på vandet end på land. Rusmidler og sejlads må ikke blandes. Det er både farligt og ulovligt at føre båd i beruset/påvirket tilstand. Svækket syn og bedømmelse på vandet kan hurtigt føre til en katastrofe.



ADVARSEL

FARE FOR SVÆKKET TILSTAND

Det er både farligt og ulovligt at føre båd i beruset/påvirket tilstand og kan medføre død eller alvorlige personskader. Før **ALDRIG** båd i beruset/påvirket tilstand.

FARE FOR KULILTE

Kulilteforgiftning må ikke forveksles med søsyge, beruselse eller hedeslag. Hvis nogen klager over øjenirritation, hovedpine, kvalme, sløvhed eller svimmelhed, eller du har mistanke om kulilteforgiftning, skal personen straks flyttes ud i frisk luft. Find årsagen og træf de fornødne foranstaltninger. Søg læge, hvis det er nødvendigt.

FARE



FARE FOR KULILTE

Udsættelse for kulilte kan medføre død eller alvorlig personskade. Anvend **IKKE** en badeplatform til noget andet formål end at komme ombord i båden eller til at gå ned i vandet. Brug **IKKE** badeplatformen, når motoren kører.

FARE

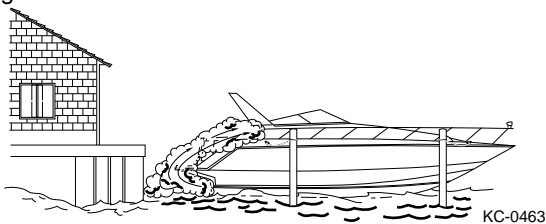
FARE FOR KULILTE

Kulilte (CO) er farveløs, lugtfri og ekstremt farlig. Alle motorer og andre brændstofafbrændende anordninger producerer CO som udstødningsgas. Undgå direkte og længere tids udsættelse for CO. CO kan forårsage **HJERNESKADE** eller **DØD**. Tegn på tilstedeværelse af CO er kvalme, svimmelhed og sløvhed.

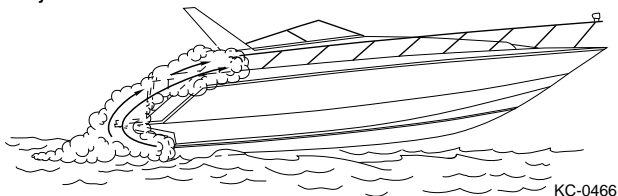


Grunden til kulilte tilstedeværelse kan være:

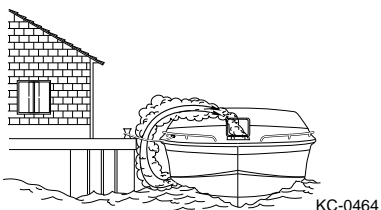
- Hindringer, der påvirker spredning af udstødningsgas ved bagenden.



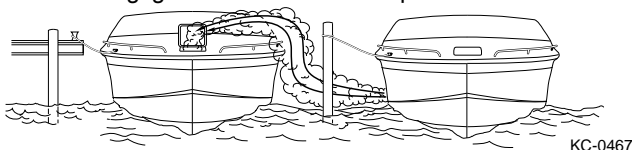
- Sejlads med hævet forskib.



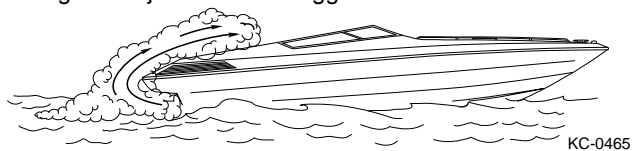
- Hindringer, der påvirker spredning af udstødningsgas langs siderne.



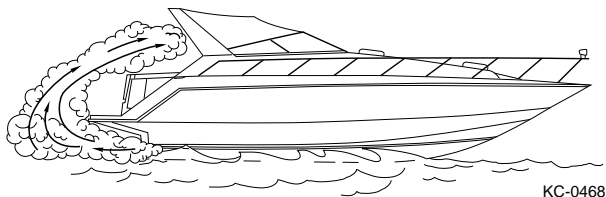
- Udstødningsgas fra anden båd i tæt pakket område.



- Langsom sejlads eller stilleliggen i vandet.



- Sejlads med top og sidestykker (kaleche) i brug uden ventilation.



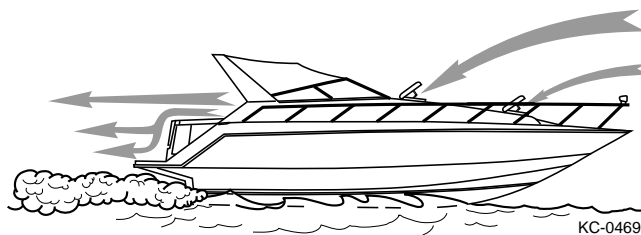
FARE



FARE FOR KULILTE

Brændstofafbrændende anordninger med åben ild bruger ilt i kabinen og afgiver forbrændingsprodukter ind i fartøjet. Sørg for tilstrækkelig ventilation, når sådanne anordninger er i brug. Åbn de relevante ventilationsåbninger, mens anordningerne er i brug. Ventilationsåbninger må aldrig dækkes til og man skal sørge for, at anordninger med skorsten fungerer korrekt.

For at reducere CO-ophobning skal bådens indre ventileres ved at åbne vinduer og/eller kaleche for at give tilstrækkelig ventilation. Dæksluger kan være åbne ved langsom sejlads eller stilleliggen i vandet, men skal være lukkede ved planefart for at forhindre vandindtrængen, beskadigelse og mulig personskaade.



SØRG FOR TILSTRÆKKELIG VENTILATION, SÅ DEN FRISKE LUFT KAN BEVÆGE SIG IGennem OG RUNDT OM BÅDEN!

SIGTBARHED

Førerens udsyn fra roret kan spærres af bådens høje trimvinkler og andre faktorer, som skyldes en eller flere af følgende variable forhold:

- drivmotorens trimvinkler (på et fartøj udstyret med et kraftdrevet trimsystem på drivenheden).
- trimplansvinkler på skroget (på et fartøj med kraftdrevne trimplaner el.lign. på agterspejlet)
- lastning og fordeling af lasten.
- hastighed.
- hurtig acceleration.
- overgang fra displacement til planefunktion.
- forhold til søs.
- regn og sprøjt;
- mørke og tåge.
- indvendig belysninger.
- position af kaleche og gardiner.
- personer eller bevægeligt udstyr i førerens synsfelt.

I henhold til de internationale søfartsregler til at forebygge kollisioner til søs (COLREGS) og søfartens færdselsregler kræves det, at der altid holdes behørig udkik og at vigepligten overholdes. Det er meget vigtigt, at disse regler overholdes.

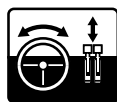
For fartøjer med flere end en styreposition, kan synsfeltet fra en eller flere styrepositioner være begrænset. Undgå kollisioner. Når der anvendes en styreposition med begrænset synsfelt, skal der holdes udkik fremad og bagud i overensstemmelse med COLREG og søfartens færdselsregler.

OBS!

I dårligt vejr og ved planefart skal køjer, ruder, skvætbørde, døre, luger og ventilationsåbninger holdes lukket.

OBS!

Kontrolhåndtag til gearskifte og gasregulering er normalt udstyret med en neutral start sikkerhedskontakt. Det neutrale start sikkerhedssystem skal inspiceres regelmæssigt. Fartøjet må ikke anvendes, hvis der er mistanke om, at neutralstart sikkerhedssystemet ikke fungerer korrekt.



GENERELLE INFORMATIONER

KONTROLHÅNDTAG

VIGTIGT

En båd med for stor motor kan medføre tab af kontrol og en farlig båd. Brug IKKE en for stor motor på båden. Brug heller ikke en motor med flere hestekræfter end anført på mærkepladen.

Inden du starter

Brug din sunde fornuft, når du sejler med båden og bruger udstyret.

- Sæt IKKE motoren i gang indendørs.
- Fastgør motorens stopkontakts taljereb til føreren og sørg for, at gearskiftehåndtaget er i NEUTRAL (FRIGEAR), før motoren startes.
- Kend din båds tilstand og det miljø, hvor den skal anvendes.
- Lav en sejlplan og informer andre om, hvornår du kommer tilbage.
- Fastgør eller stuv løse genstande, før du begynder at sejle.
- Undgå pludselige manøvrer ved høj fart og sæt hastigheden ned i høj bølgegang.
- Hvis din båd ikke har en mærkeplade, så kontakt den forhandler, hvor du har købt båden, eller bådens fabrikant.

Kontrolhåndtag til gearskift/gasregulering

⚠ ADVARSEL

KOLLISIONSRISIKO

Hvis en motor får for højt omdrejningstal, fordi der ikke er nogen gasregulering, kan det medføre kollision med død eller alvorlig personskade til følge. Sørg for, at alle kontrolsystemer inspiceres regelmæssigt og vedligeholdes korrekt.

Kontrolhåndtagene til gearskifte og gasregulering kan variere mellem de forskellige modeller og motorkonfigurationer. Alle kontrolsystemer kræver periodisk vedligeholdelse for at fungere korrekt og sikkert. Regelmæssige eftersyn er afgørende, kontakt forhandleren.

Enkelt greb - overflademonteret

Dette enhånds-betjente, enkelte greb virker både som gearskifte- og gasreguleringshåndtag.

A. NEUTRAL (frigears) stilling – En sikkerhedskontakt, som kun tillader start i denne position.

B. FREMAD - Tryk på udløserknappen under håndtaget, så det kan føres FREM til fremad-positionen (eller tilbage til BAK).

C. BAK - Skift ikke hurtigt fra FREM til BAK.

D. GASPOSITION - Skub FREM eller træk TILBAGE (i bak) for at give mere gas.

Skift KUN, når motoren kører. Et separat håndtag skal bruges, når motoren varmes op i frigear.

Enkelt greb - skjult montering

Dette enhånds-betjente, enkelte greb virker både som gearskifte- og gasreguleringshåndtag.

A. NEUTRAL (frigears) stilling – En sikkerhedskontakt, som kun tillader start i denne position.

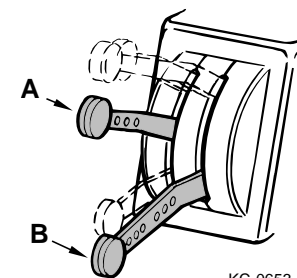
B. FREMAD - Tryk på udløserknappen under håndtaget, så det kan føres frem til FREMAD-positionen (eller tilbage til BAK).

C. BAK - Skift ikke hurtigt fra FREM til BAK.

D. GASPOSITION - Skub FREM eller træk TILBAGE (i bak) for at give mere gas.

Skift KUN, når motoren kører. Når knappen ved håndtagets bund er trykket ind, kan der gives gas, mens gearret forbliver i neutral.

Dobbelt greb - enkelt motor



En boks med dobbelt greb, hvor der er individuelle håndtag til gearskifte og gasregulering.

A. Gearhåndtag NEUTRAL er i den midterste, låste position. Skub frem til FREMAD, træk tilbage til BAK.

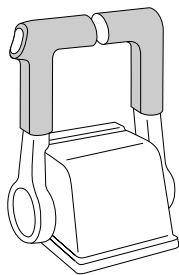
B. Gashåndtag - Fuld gas er helt oppe, tomgang er helt nede.



Når motoren varmes op, skal gearhåndtaget være i NEUTRAL, og gashåndtaget i den nødvendige stilling.

Enkelt greb - tvilling-motor

En tvilling-motors boks tillader individuel betjening af gearskifte og gasregulering på motorerne, så båden er lettere at manøvrere, når der er snæver plads. Hvert kontrolhåndtag fungerer som gearskifte og gasregulerings håndtag til dens motor: Venstre håndtag betjener gas og gear på bagbord motor, og højre håndtag betjener styrbord motor.

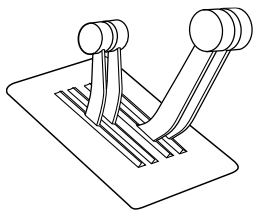


KC-0651_3

Håndtagene låses i NEUTRAL (lige op) position for at sikre en sikker start. Gearskift foregår ved at føre håndtaget 15° frem. Skub håndtaget frem for at sejle FREMAD, og træk det tilbage for at BAKKE. Når håndtaget bevæges ud over de 15° skiftes der fra gearområde til gasområde.

Når motorerne skal varmes op, trykkes knappen ved håndtagets bund ind. Dette gør, at du kan give gas, mens gearret er i NEUTRAL. For at lette manøvreringen ved langsom hastighed, kan en motor sættes i FREM, mens den anden sættes i BAK.

Dobbelt greb - tvilling-motor



KC-0654_1

Boks med dobbelt greb til fartøjer med tvilling-motorer har individuelle greb til gearskifte og gasregulering til hver motor. Venstre håndtag er til bagbordsmotor og højre håndtag til styrbordsmotor. Normalt er grebene arrangeret således, at gearhåndtagene (alle har samme farve og størrelse) sidder sammen, og det samme gælder for

gasreguleringshåndtag. Gasreguleringshåndtag er dog normalt længere end gearhåndtagene.

NEUTRAL (frigear) er i den markerede midterstilling på håndtaget. Skub håndtaget (-tagene) op eller frem for at gå i FREM, eller tilbage/ned til BAK. De lange gas føres helt frem/ op til fuld gas, og helt tilbage/ned til tomgang.

Motorerne varmes op i FRIGEAR med gasreguleringshåndtaget ført lidt Frem. For at lette manøvreringen ved langsom hastighed, kan en motor sættes i FREM, mens den anden sættes i BAK.

STYRESYSTEM

Alle styresystemer behøver jævnligt eftersyn for at sikre fejlfri og sikker funktion. Kontrollér styresystemets funktion og undersøg visuelt for løse eller manglende dele, før fartøjet tages i brug. Hvis man har mistanke om, at styresystemet er beskadiget, skal man kontakte forhandleren. Fartøjet må IKKE anvendes, hvis der er mistanke om, at styresystemet ikke fungerer korrekt.

Hvis fartøjet er udstyret med en nødstyreanordning, skal man vide, hvor den sidder og hvordan den fungerer. Hvis fartøjet er udstyret med tvilling-motorer, kan det styres ved hjælp af gasreguleringerne, så der kun anvendes én motor ad gangen.

Bådens styring er ikke selv-oprettende. Hold altid godt fast i rattet for at bevare kontrollen. Misvedligeholdte kontrolhåndtag er farlige.

ADVARSEL

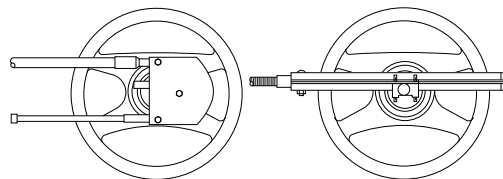
RISIKO I FORBINDELSE MED MANGLENDE KONTROL OG USIKKER BÅD

Hvis styresystemet ikke vedligeholdes korrekt, er det farligt, og det kan medføre død eller alvorlig personskade, hvis der pludselig mistes kontrol. Sørg for, at alle styresystemets dele, kabler og væskenniveauer inspiceres og vedligeholdes jævnligt.

DA

Mekanisk styring

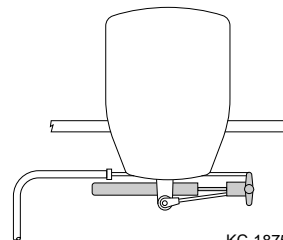
Når rattet drejes i det mekaniske system, omsætter styresystemet den roterende bevægelse til linear bevægelse i kablet. Kablet skubber eller trækker i styrearmen.



KC-1871

Kraftassisteret styring

Når rattet drejes i det kraftassisterede system, omsætter styresystemet den roterende bevægelse til linear bevægelse i kablet. Dette skubber eller trækker i kablet. Kablets bevægelse registreres, og et signal sendes til en hydraulisk pumpe, som bevæger den hydrauliske cylinder, der er forbundet til styrearmen.

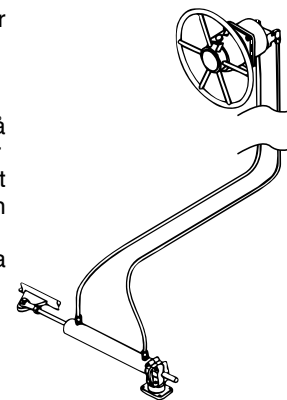


KC-1875

Hydraulisk styring

Det hydrauliske styresystem har en pumpe monteret direkte på rattet med to slanger, der løber til en hydraulisk cylinder. Når rattet drejes, vil olien i pumpen få den hydrauliske cylinder, der er forbundet med styrearmen, til at bevæge sig. En beholder, enten separat eller sammenbygget med pumpen, indeholder ekstra væske for at forhindre luft i at komme ind i systemet.

Sørg for, at der er korrekt og tilstrækkelig med væske på styresystemet. Kontakt evt. forhandleren.



KC-1880



VENTILER

I bådens brændstofs-system, brændstof-afbrændende anordninger, vandtank og dam/fangstbassin findes der ventiler, som er nødvendige for at kontrollere brændstof eller væsker.

Du skal have kendskab til de farer, som er forbundet med brændstof og andre brændstofafbrændende systemer.

Undgå at beskadige brændstofledninger og -forbindelser samt kontakt mellem brændstof og varme motordele. Spildt brændstof skal tørres op omgående, og kludene skal bortskaffes på forsvarlig vis i land.

Se BRÆNDSTOF- og VANDSYSTEMER for advarsler om ventiler, som anvendes i disse typer systemer.

⚠ ADVARSEL



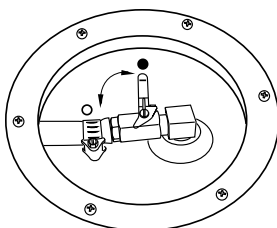
BRAND/EKSPLOSIONSRISIKO

Benzin og andre brændstoffer er meget brandfarlige, og under visse forhold er der stor eksplosionsrisiko.

- Ved påfyldning af brændstof er **TOBAKSRYGNING FORBUDT**, og man skal undgå åben ild eller gnister i nærheden.
- Brændstofventilerne må **IKKE** blokeres.
- Der må **IKKE** opbevares brændstof i nogen beholdere eller rum, som ikke er beregnet til brændstofopbevaring, og disse opbevaringsområder må **IKKE** anvendes til noget andet formål.

Brændstofspærreventil

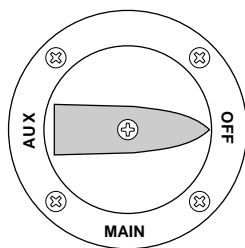
En brændstofspærreventil forhindrer brændstoffet i at nå motoren. Det anbefales, at disse ventiler altid er lukkede, når båden ikke bruges i længere perioder.



KC-1003

Brændstoftankomskifter

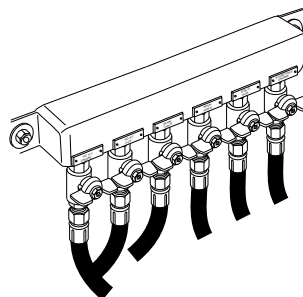
Både med to eller tre brændstoftanke er udstyret med en omstyrringsventil.



KC-1001_1

Brændstofsmanifold

En brændstofsmanifold er normalt monteret i motorrummet, når der er flere tanke og motorer. Ventilene bruges til at trække brændstof op fra en eller flere tanke eller til at lukke for brændstofføforslen til en eller flere motorer.



KC-1004

Brændstofafbrændende anordninger

Brændstofafbrændende anordninger eller anordninger med åben ild bruger ilt i kabinen og afgiver forbrændingsprodukter i fartøjet. Når der anvendes eller udskiftes brændstofcylindre til disse typer anordninger, skal der være ventilation. Sørg for, at der er tilstrækkelig ventilation, og at anordningen virker rigtigt. Anvend **IKKE** disse typer anordninger til at opvarme kabyssen eller kabinen.

⚠ FARE




FARE FOR KULILTE

Brændstofafbrændende anordninger med åben ild bruger ilt i kabinen og afgiver forbrændingsprodukter ind i fartøjet. Sørg for tilstrækkelig ventilation, når sådanne anordninger er i brug. Åbn de relevante ventilationsåbninger, mens anordningerne er i brug. Ventilationsåbninger må aldrig dækkes til og man skal sørge for, at anordninger med skorsten fungerer korrekt.



BRÆNDSTOFSYSTEM

⚠ ADVARSEL



BRAND/EKSPLOSIONSRISIKO

Benzin og andre brændstoffer er meget brandfarlige, og under visse forhold er der stor eksplosionsrisiko.

- Ved påfyldning af brændstof er **TOBAKSRYGNING FORBUDT**, og man skal undgå åben ild eller gnister i nærheden.
- Brændstofventilerne må **IKKE** blokeres.
- Der må **IKKE** opbevares brændstof i nogen beholdere eller rum, som ikke er beregnet til brændstofopbevaring, og disse opbevaringsområder må **IKKE** anvendes til noget andet formål.

Før der tændes for en elektrisk anordning eller motoren startes, skal motorrummet kontrolleres for benzindampe, hvorefter blæseren skal aktiveres i mindst 4 minutter. Blæseren skal altid aktiveres ved hastigheder under planefart.

Der findes normalt brændstofventilations-åbninger i skroget eller agterspejlet under eller i det samme generelle område som brændstofpåfyldningerne. Kontrollér, at brændstofpåfyldnings- og ventilationsslangerne ikke er tilstoppede og ikke har kinker. Sørg for, at brændstoffilteret kontrolleres jævnligt og rengøres efter behov.

Kontrollér brændstofslangerne, ventilationsslangerne og drænslangerne hyppigt for lækager. Nogle modeller er udstyret med aftagelige inspektionsplader for inspektion af komponenter i brændstofssystemet. Hvis der opstår en lækage omkring fitting'en, er det måske kun nødvendigt at stramme slangeklemmerne. Hvis lækagen varer ved, skal slangen eller fitting'en udskiftes omgående for at forhindre ophobning af væsker eller gasser. Overfladerevner på slangen er tegn på slid, så den skal udskiftes. Anvend kun reservedele i brændstofsystemet, som er godkendt til marinebrug; erstat ikke reservedele til marinebrug med bildele.

For kapacitet, brændstoftype og positioner af brændstofssystemets fittings, se oplysningerne vedrørende det specifikke fartøj, som leveres af bådens fabrikant.

VIGTIGT

Det er måske ikke muligt at anvende hele brændstoftankens kapacitet på grund af fartøjets trim eller last. Der skal altid være 20% af brændstoftankens kapacitet i reserve for at være på den sikre side.

VANDSYSTEMER

I dette afsnit beskrives grundkomponenterne i et vandsystem. Vandsystemet skal rengøres, gøres vinterklart og vedligeholdes for at beskytte dets integritet. Se fabrikantens metoder vedrørende brug, pleje og vedligeholdelse af systemet og dets komponenter.

Ferskvandstank

Hvis fartøjet er udstyret med en ferskvandstank, er det meget vigtigt, at den holdes ren for at få en god vandforsyning. Spørg forhandleren til råds. Lad **IKKE** ferskvand forblive i systemet i længere tid. Systemet skal jævnligt gennemskylles og desinficeres. Systemet må kun fyldes med ferskvand. Det er måske ikke muligt at anvende alt ferskvandet i systemet på grund af fartøjets stilling (trim og krængning).

DA

⚠ ADVARSEL

UNDGÅ AT BRUGE GIFTIGE STOFFER I EN FERSKVANDSTANK

Hvis der anvendes kemikalier i systemet for at rense det eller under vinteropbevaring, skal disse være forenelige med ferskvandstanksystemet. Tanken skal være tom under vinteropbevaring og når båden ikke skal bruges i længere perioder.

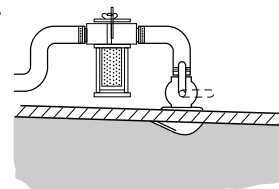
⚠ ADVARSEL

MILJØFORURENING

Overbordudtømmning af kemikalier må kun ske på godkendte steder og i henhold til de lokale regler for bortskaffelse af kemikalier.

Søventiler/skrogennemføringer

Alle vandindtag eller -afløb under vandlinien er udstyret med søventil. Søventilerne, som er monteret i forbindelse med en skrogennemføring, skal holdes lukket ved længere tids stilstand og bør kun åbnes, når det er nødvendigt.



KC-2165_1

⚠ ADVARSEL

FARE FOR OVERSVØMMELSE ELLER DRUKNING

Hvis en komponent i vandsystemet svigter, kan det medføre fare for oversvømmelse eller drukning med død eller alvorlig personskade til følge. Alle vandsystemets komponenter skal vedligeholdes og søventiler skal holdes lukket ved længere tids stilstand.

Nogle søventiler til vandindtag er udstyret med sier for at fjerne urenheder fra det indkommende vand, så systemet ikke bliver blokeret længere nede. Siens net skal derfor kontrolleres og renses dagligt, for at sikre tilstrækkelig vandgennemstrømning.

OBS!

For at forhindre motorskade, skal sien renses og motorkølevandsventilen åbnes, før motoren startes.



Hvis båden er udstyret med søventiler i for- og agterspejl, skal de holdes lukket, medmindre der gøres forsøg på at dræne vandet ned i bådens bund

Dam/fangstbassin

Der findes mange forskellige slags damventiler. Den mest almindelige er reguleringsventilen, der bruges til at fylde eller dræne dammen/bassinet med.

Damdrænventilen lader vandet dræne ud til sø-vandstanden, når den er åben. Hvis dammen/bassinet skal tømmes helt, skal det ske manuelt, eller ved at tage båden ud af vandet.

OBS!

I dårligt vejr og ved planefart skal køjer, ruder, skvætborde, døre, luger og ventilationsåbninger holdes lukket.

Vandomskifter

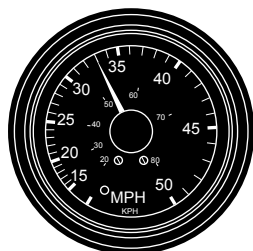
Vandomskifterventilen tillader to forskellige systemer at deles om en søventil/et vandindtag. Når en omskifter bruges, er det kun et system, der kan fungere ad gangen.

INSTRUMENTER

Hvis båden er udstyret med flere motorer, kan der være to eller flere sæt af de instrumenter, der er beskrevet i dette afsnit - dvs. 1 sæt pr. motor. Det er ikke usædvanligt, at instrumenternes visning kan variere lidt. De normale områder beskrives i instruktionsbogen.

Fartmåler

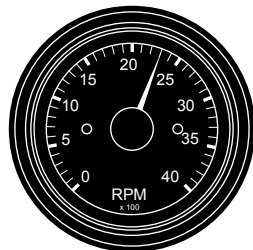
Viser bådens fart i knob, kilometer i timen eller miles i timen.



KC-0710

Omdrejningstæller

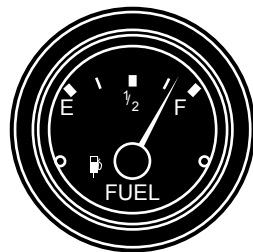
Viser motorens omdrejninger i minuttet.



KC-0700

Brændstofmåler

Viser den omtrentlige brændstofstand i tanken. Da nøjagtigheden varierer med bådens trim og krængning, anbefales det, at der bruges 1/3 brændstof ved sejladsen ud, 1/3 ved hjemsejladsen og at 1/3 holdes i reserve.



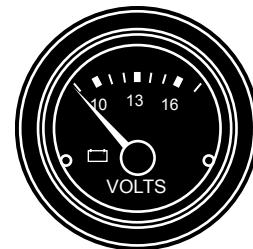
KC-0720

VIGTIGT

Ikke hele brændstoftankens kapacitet kan bruges. Det afhænger af bådens trim eller last. Der skal altid være 20% af brændstoftankens kapacitet i reserve for at være på den sikre side.

Voltmeter

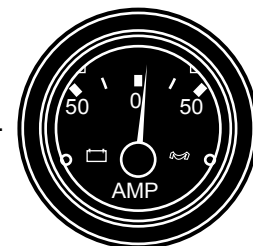
Viser hoved- eller startbatteriets jævnspænding (volt). Kontrollér ladesystemet og batteriets tilstand, hvis instrumentet viser under 11,5.



KC-0750

Amperemeter

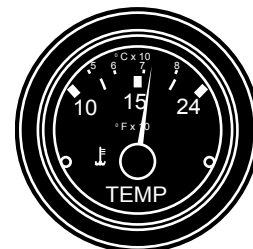
Viser det elektriske systems ladestrøm. Se i instruktionsbogen angående det normale driftsområde.



KC-0760

Motorens vandtermometer

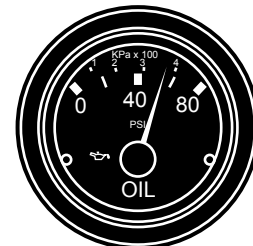
Viser motorens kølevandstemperatur. Se i instruktionsbogen angående det normale driftsområde.



KC-0770

Motorens olietrykmåler

Måler motorens olietryk. Se i instruktionsbogen angående det normale driftsområde.



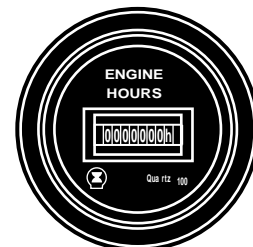
KC-0780

Motorens olietermometer

Viser motoroliens temperatur. Se i instruktionsbogen angående det normale driftsområde.

Timetæller

Måler motorens akkumulerede driftstimer, så vedligeholdelsesintervallerne kan overholdes.

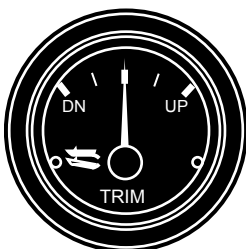


KC-0782



Trim-ur

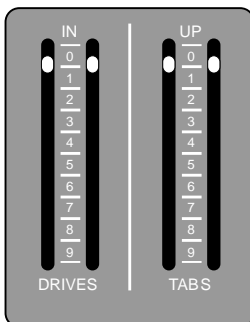
Viser drevets position og indikerer stævnens relative position i forhold til vandret plan. Brug dette instrument til at kontrollere bådens trim.



KC-0740

Positionsindikator for trimplan

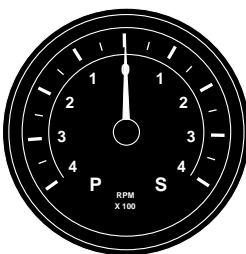
Viser trimplanets position OPPE eller NEDE.



KC-0707

Motorsynkronisator

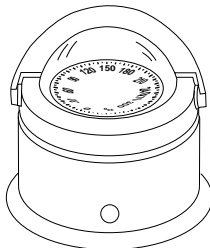
Viser forholdet mellem motoromdrejningerne ved dobbeltinstallationer, så motorhastighederne kan synkroniseres. Når viseren står på 0, er motorerne synkroniserede. Hvis viseren ikke står på 0, skal motorhastigheden justeres, indtil viseren står på nul.



KC-0708

Kompas

Bruges til navigation ved at vise retningen til den magnetiske NORD.



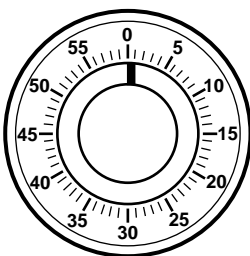
KC-0709

VIGTIGT

Kompasset skal kalibreres af en faguddannet tekniker, før det anvendes til navigation. Hvis kompasset er ikke kalibreret, vil det give falske visninger. Yderligere oplysninger om kompasset findes i brugsanvisningen til kompasset.

Dybdemåler/ekkolod

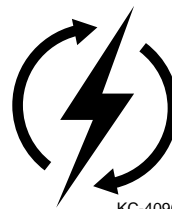
Viser afstanden mellem bådens bund og havbunden direkte under transduceren. For at undgå at støde på grund på lavt vand, bør man altid trække noget fra det viste som sikkerhedsmargin.



KC-0910

KONTAKTER OG INDIKATORER

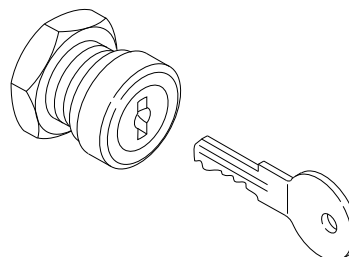
Enhver elektrisk kreds på båden er forsynet med en kontakt.



KC-4090

Tænding

Hvis du drejer nøglen helt til højre, aktiveres startmotoren. Så snart motoren starter, skal du slippe nøglen, som vender tilbage til TÆNDT position.



KC-0985

Motorens stopkontakt ("dødmandskontakt")

⚠ ADVARSEL

RISIKO I FORBINDELSE MED MANGLENDE KONTROL OG USIKKER BÅD

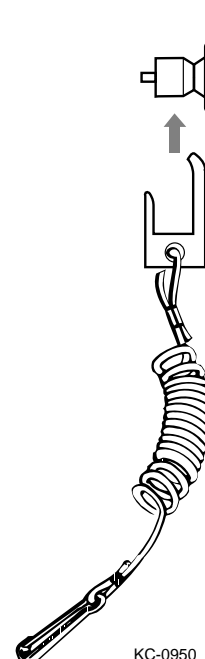
Hvis motorens stopkontakt ikke anvendes eller ikke fungerer korrekt, kan det medføre død eller alvorlig personskade. Hvis nødstopkontakten ikke fungerer korrekt, må båden ikke anvendes.

Anbring nødstopkontaktens line på føreren før start. Dette vil forhindre, at båden "løber løbsk", hvis føreren ved et uheld falder overbord.

Nødstopkontakten afbryder motoren, hvis bådens fører forlader styrepositionen, så der opstår en farlig situation, dvs. hvis føreren ved et uheld mister balancen og falder eller bliver kastet overbord.

Stopkontakten består af en styrekonsolmonteret kontakt og en kontaktholder/line/lineholder, som forbinder stopkontakten med føreren. Hvis motoren skal afbrydes hurtigt, vil et træk i snoren udløse holderen fra kontakten og standse motoren.

Motorens tænding genetableres ved at montere holderen på kontakten igen. Holderen skal være sat fast på stopkontakten for, at motoren kan virke.



KC-0950_3

VIGTIGT

Denne kontakt bør kun bruges i nødsituationer. Den må IKKE bruges som almindelig stopkontakt.

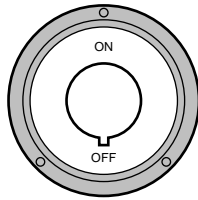
Nødstopkontakten er kun effektiv, når den er i god stand. Observer følgende:

- Stopkontakten eller linen må aldrig fjernes eller ændres.
- Linen skal altid være fri, så dens funktion ikke hindres.

MÅNEDLIGT: Kontrollér, at nødstopkontakten fungerer korrekt og sørg for, at linen ikke er flosset eller beskadiget. Træk i linen, når motoren kører. Kontakt forhandleren, hvis motoren ikke stopper, så nødstopkontakten kan blive udskiftet.

Batterikontakt

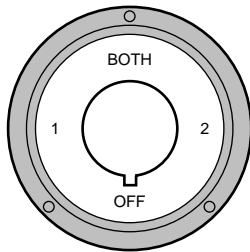
Afbryder al batteristrøm til båden, undtagen til den (de) automatiske lænepumpe(r) (hvis monteret). Hvis du har et dobbelt batterisystem, skal du sørge for, at batterivælgerkontakten til mindst ét batteri er i ON position. Batterikontakten giver også positiv afbrydelse af batteriet for at sikre mod pilfingre og afladning af batteriet. Drej kontakten til OFF position, når båden ikke er i brug. Nærmere oplysninger findes i fabrikantens vejledning.



KC-0704_2

Batterivælgerkontakt

Afbryder båden fra batterierne og skifter til det primære eller sekundære batteri eller begge batterier. Under normale omstændigheder skal kontakten være i ON position til ét batteri og ikke i ON position til begge batterier. Det vil holde det ene batteri i reserve, hvis det andet skulle svigte. Vælg batteriet, mens motoren er slukket, og skift batteri hver dag. I OFF position er båden afbrudt fra batterierne, undtagen den (de) automatiske lænepumpe(r) (hvis monteret). Batterivælgerkontakten tilslutter også begge batterier, hvis der er behov for mere strøm for at starte. Drej kontakten til OFF position, når båden ikke er i brug. Nærmere oplysninger findes i fabrikantens vejledning.



KC-0705_2

VIGTIGT

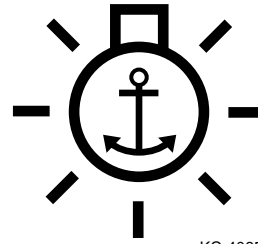
Formålet med batterivælgerkontakten er at holde et batteri i reserve. Hvis begge batterier er tilsluttet (ON), og det ene batteri bruges til at starte motoren og det andet til tilbehør, bliver begge batterier afladede. I så fald har du ikke et reservebatteri og kan måske ikke komme videre.

Batteriafbryder

Muliggør opladning af flere batterier ved at konstatere, hvor megen opladning et batteri behøver. Forhindrer overopladning, og forhindrer ét batteri i at aflade til et andet. Se fabrikantens vejledning for nærmere oplysninger.

Ankerlyskontakt

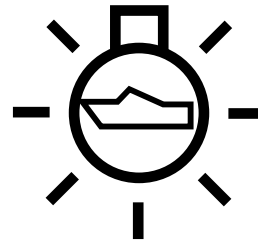
Tænder for ankerlanteren til natforankring.



KC-4065

Navigationsslyskontakt

Tænder for lanternerne og instrumentbelysningen til brug ved natsejlsads.



KC-4060

VIGTIGT

Sejl aldrig mellem solnedgang og solopgang uden lanternerne tændt. Dette er nødvendigt for at vise andre din retning/navigation ved natsejlsads.

Blæserkontakt

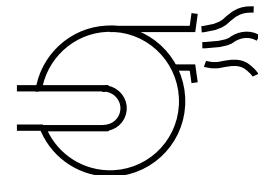
⚠ ADVARSEL

BRAND/EKSPLOSIONSRISIKO

Benzindampe er meget eksplosionsfarlige, når de kommer i kontakt med åben ild eller gnister, og det kan medføre død eller alvorlig personskade. Kør blæseren i mindst 4 minutter, FØR der tændes for nogen elektrisk anordning eller FØR motoren startes.

Tænder for blæseren i motorrummet for at fjerne eksplosive dampe fra området.



KC-4040



VIGTIGT

KØR motorrumsblæseren(erne) i mindst 4 minutter, FØR der tændes for en elektrisk anordning eller FØR motoren(erne) startes. Brug af motorrumsblæsesystemet er IKKE EN GARANTI FOR, at de eksplosionsfarlige dampe er forsvundet. FØR der tændes for en elektrisk anordning eller før motoren(erne) startes, kontrollér ALTID, om der er brændstofdampe i motorrummet eller bunden. Hvis du lugter brændstof, må du IKKE tænde for nogen elektrisk anordning og IKKE starte motoren (erne). Find omgående årsagen. Blæseren skal altid være tændt, når båden sejler langsommere end planefart.

Læsepumpekontakt

⚠ ADVARSEL

FARE FOR SÆNKNING ELLER DRUKNING

Læsepumpesystemet er ikke beregnet til at forebygge skader. Systemets kombinerede kapacitet er ikke beregnet til at dræne vandet fra fartøjet i tilfælde af skader.

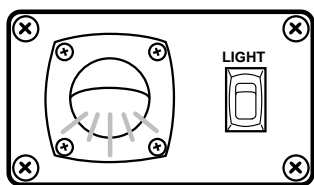
OBS!

Kontrollér funktionen af alle læsepumper med regelmæssige mellemrum. Fjern snavs o.lign. fra pumpeindtagene. Hvis der er monteret søventiler i for- og agterspejl, skal de holdes lukket og de må kun åbnes for at lade vandet dræne ned i bunden af skroget.

Tænder og slukker manuelt for læsepumpen. Se oplysninger om pumpernes funktion og service i pumpefabrikantens vejledning.

Landgangs- og kabinelys

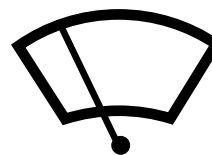
Der er separate kontakter for landgangsllys og kabinelys. Hovedafbryderen skal dog altid først være i ON position, før lyset kan tændes.



KC-0935_1

Vinduesviskerkontakt

Styrer vinduesviskeren.



KC-4070

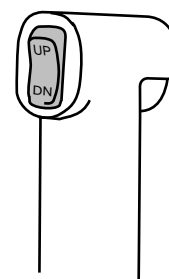
DA

Lugekontakt

Åbner og lukker for elektrisk betjente motorrumsluger.

Motorens trimkontakt

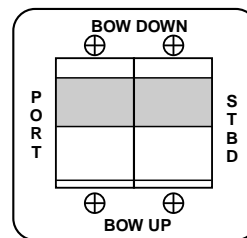
Denne kontakt aktiverer trim/tilt-funktionen. Hold kontakten inde, til den ønskede motorvinkel er opnået. Brug kontakten sammen med trimuret for at få maksimal ydelse under sejlads. Tiltkontakten løfter motorbenet helt op, når båden skal transporteres på trailer.



KC-0931_2

Trimplankontakter

Disse vippekontakter aktiverer trimplanerne på bådens bag- og styrbord agterspejl. Ved hjælp af planerne kan bådens stilling i vandet justeres, både på langs og tværs, så det optimale opnås.



KC-0932_1

Brændstofmålerkontakt

Giver dig mulighed for at se brændstofmængden i tanken, selv om lanternelys og/eller tænding er slukket.

FØLERE

Følere registrerer farlige gasser, som kan akkumuleres om bord.



Gasdampe

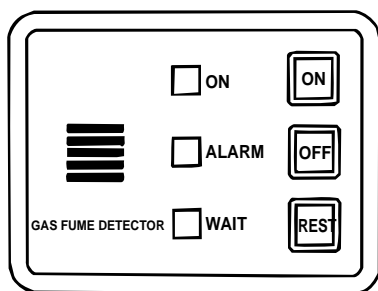
⚠ ADVARSEL



BRAND/EKSPLOSIONSRISIKO

Benzindampe er meget eksplosionsfarlige, når de kommer i kontakt med åben ild eller gnister, og det kan medføre død eller alvorlig personskade. Kør blæseren i mindst 4 minutter, FØR der tændes for nogen elektrisk anordning eller FØR motoren startes.

Der lyder en alarm, når føleren registrerer farlige gasdampe. Tænd for motorrumblæseren for blæse dampene ud. Dampføleren er monteret i motorrumområdet, hvor der samles dampe. Test enheden før hver sejlads.




KC-0936

Kulilte

En alarm lyder, hvis der detekteres kulilte (CO) ombord. Passagerer skal gå ud i den friske luft, og området skal øjeblikkeligt udluftes.

⚠ FARE



FARE FOR KULILTE

Udsættelse for CO kan medføre død eller alvorlig personskade. Kulilte (CO) er farveløs, lugtfri og ekstremt farlig. Alle motorer og andre brændstofafbrændende anordninger producerer CO som udstødningsgas. Direkte og længere tids udsættelse for CO vil forårsage HJERNESKADE eller DØD. Tegn på tilstedeværelse af CO er kvalme, svimmelhed og sløvhed. Sørg for, at CO-detektoren fungerer korrekt.

Advarselsalarm

Hvis en alarm lyder, skal instrumenterne kontrolleres og motoren stoppes. Alarmen advarer mod overophedet motor og/eller utilstrækkelig olie. Nogle modeller har en alarmfunktion, der giver et signal, når der startes.



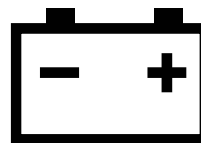
KC-5020

SIKRINGER OG KREDSAFBRYDERE

Alle elektriske kredse er beskyttet mod overbelastning ved hjælp af sikring eller kredsafbrydere. Ved overbelastning eller kortslutning vil sikringen brænde over eller kredsafbryderen slå fra. Hvis en kreds konstant er overbelastet under normale forhold, bør forhandleren kontaktes øjeblikkeligt.

BATTERI(ER)

Batteriet/batterierne skal fastgøres til båden, og polerne skal være dækket til. Hold polerne rene, og kontrollér dem jævnligt.



KC-4080

Batterielektrolyt indeholder syre. Den skal behandles forsigtigt. Hvis elektrolyt kommer i kontakt med huden eller nogen del af kroppen, skal der skylles med vand og søges læge.

Hold batteriforbindelserne rene, spændte og isolerede for at forhindre dem i lysbuedannelse og kortslutning, som kan forårsage eksplosion eller brand.

Udvis forsigtighed ved tilslutning og afbrydelse af batteriet. Sørg for, at monteringen og forbindelserne er fastspændte, og at polerne er dækket til med beskyttelsesdæksler. Oplad IKKE et batteri i båden og/eller blokér IKKE batteriets ventilationskanaler.

⚠ ADVARSEL

BRAND/EKSPLOSIONSRISIKO

Eksplodings- eller brandrisiko fra brinholdige gasser, som produceres fra blysyrebatterier, kan medføre død eller alvorlig personskade.

- **Brug personligt beskyttelsesudstyr, når der arbejdes med eller i nærheden af batterier.**
- **Oplad IKKE eller brug IKKE et hjælpebatteri til at starte motoren.**
- **Batteriet skal oplades uden for fartøjet.**
- **Ryg IKKE og brug IKKE åben ild i nærheden af et batteri.**
- **Anbring IKKE hovedet direkte over et batteri, når de elektriske forbindelser til- eller frakobles.**
- **Hvis gas antændes af en gnist eller åben ild, kan den eksplodere voldsomt og bevirke, at der sprøjtes batterisyre eller at batteriet går i små stykker.**
- **Brug IKKE en metalgenstand til at springe en gnist mellem batteripolerne for at kontrollere, om batteriet er opladet.**



ELEKTRISKE SYSTEMER

⚠ FARE



BRAND-/EKSPLOSIONS-/STØDRISIKO

Forkert anvendelse af AC og DC systemer kan medføre brand, eksplosion eller elektriske stød med død eller alvorlig personskade til følge. Der må IKKE arbejdes på et system eller bades i nærheden af et fartøj, når landstrømmen er tilsluttet. Udvis forsigtighed ved tilslutning og afbrydelse af landstrømmen.

Nogle både er udstyret med to elektriske systemer: et batterijævnstrømssystem (DC) og en generator eller landstrømssystem med vekselstrøm (AC). Disse systemer har et kontrolpanel, der fungerer som fordelingspanel. DC-systemet leverer elektricitet til alle bådens el-kredse (lys, pumper, blæsere, tænding osv.)

⚠ ADVARSEL

Der må ikke arbejdes på den elektriske installation, mens strømmen er tilsluttet, og det elektriske system eller relevante tegninger må ikke ændres. Installation, ændringer og vedligeholdelse af det elektriske system skal udføres af en kompetent faguddannet marineelektriker. Overstrømsbeskyttelsesanordningernes nominelle strømspænding må ikke ændres, og der må kun anvendes elektriske apparater eller anordninger med komponenter, som ikke overstiger kredsens nominelle strømspænding. Når fartøjet forlades, skal der slukkes for alle elektriske systemer, undtagen de automatiske lænsepumpe-, brandbeskyttelses- og alarmkredse.

Vekselstrømssystemet (AC) leverer strøm til de elektriske stikkontakter og til AC drevne systemer (elektrisk varmeapparat, vandvarmer, mikrobølgeovn, køleskab mv.), når båden ligger ved kaj eller på fortøjningsplads.

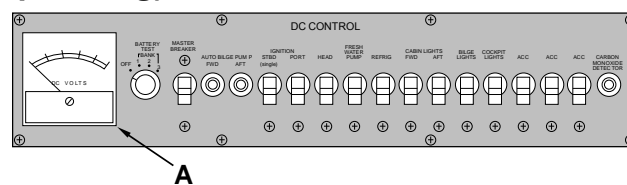
⚠ ADVARSEL

De elektriske systemer eller relevante tegninger må ikke ændres. Installation, ændringer og vedligeholdelse skal altid udføres af en kompetent, faguddannet marineelektriker. Inspicér systemet mindst hvert andet år. Tilslut metalhuse eller -kabinetter af installerede elektriske apparater til det beskyttende ledersystem i fartøjet (grøn eller grøn med en gulstribet leder) og brug dobbeltisolerede eller jordforbundne elektriske apparater. Brug ikke det elektriske system, hvis indikatorlampen for omvendt polaritet er aktiveret. Polaritetsfejlen skal udbedres, før det elektriske system i fartøjet aktiveres. Landstrømskablets stik må ikke ændres. Anvend kun forenelige stik.

For at undgå stød- og brandrisici:

- Afbryd landstrømstilslutningskontakten, før landstrømskablet til- eller frakobles.
- Landstrømskablet skal tilsluttes fartøjets indgang, før landstrømskilden tilsluttes.
- Landstrømskablet skal først frakobles ved landstrømskilden.
- Hvis indikatorlampen for omvendt polaritet er aktiveret, skal kablet omgående frakobles.
- Luk landstrømsindgangs-dækslet godt til.

DC (jævnstrøms) hovedpanel (ekstra lav spænding)



KC-1633_1

Et typisk DC hovedpanel kan bestå af et voltmeter, en batteritestkontakt, en række kredsafbrydere med kontakt, som kan nulstilles, og kredshovedafbryderen.

Voltmeter (A)

Viser batteriets tilstand. Mens kredshovedafbryderen er afbrudt (OFF), drejes batteritestkontakten for at kontrollere batterispændingen.

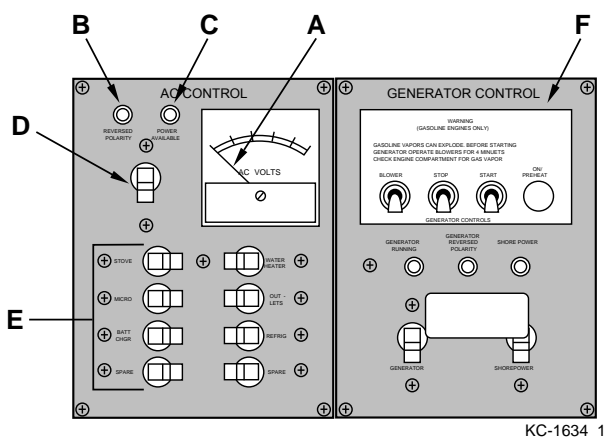
VIGTIGT

Slå aldrig en afbrudt kredsafbryder til, før årsagen til fejlen er fundet og rettet.

Kredsafbrydere med kontakt har to funktioner. En kreds kan manuelt slås til eller fra ved hjælp af kontakten, og samtidig beskyttes systemet ved automatisk at slå fra, hvis en overbelastning eller kortslutning opstår.



Kontrolpanel for AC (vekselstrøm)/ generator (lavspænding)



KC-1634_1

Mange AC kontrolpaneler består af et voltmeter eller en AC hovedafbryder, en indikatorlampe for omvendt polaritet og individuelle kredsafbrydere.

Voltmeter (A)

Hvis der er monteret et voltmeter, viser det vekselstrømsspændingen (AC).

Lampe for omvendt polaritet (B)

Lampen for omvendt polaritet lyser, hvis landstrømmens polaritet er vendt. Den vil dog ikke vise, hvis bådens ledningsnet er omvendt (ompolariseret).

! FARE

BRAND-/EKSPLOSIONS-/STØDRISIKO

Omvendt polaritet eller forkert anvendelse af AC systemet kan forårsage brand eller strømstød med død eller alvorlig skade til følge. Landstrømmen må IKKE bruges, hvis polariteten er omvendt/ledningerne er byttet om. Sluk for strømmen og tag landstrømskablet ud. Landstrømskablet må ikke ændres.

Strøm til rådighed (C)

Lampen for strøm til rådighed viser, at strømmen fra land eller fra generatoren er til rådighed for panelet og kan fordeles. Denne indikatorlampe skal lyse, før AC hovedafbryderen må tændes.

AC hovedafbryder (D)

AC hovedafbryderen slår hele AC systemet til og fra. Tillader kontrol af korrekt spænding og polaritet, når landstrømmen forbindes, før de enkelte kredse slås til.

Individuelle kredsafbrydere (E)

Individuelle kredsafbrydere slår en kreds til eller fra. Beskytter også systemet ved at afbryde kredsen, hvis den overbelastes eller kortsluttes.

VIGTIGT

Slå aldrig en afbrudt kredsafbryder til igen, før årsagen til fejlen er fundet og rettet.

Kontrolpanel for generator (F)

Hvis båden er udstyret med en generator, vil et kontrolpanel indeholde start- og stopfunktioner, samt de nødvendige funktioner for at skifte mellem land- og generatorstrøm.

Start altid motorrumsv ventilatoren mindst 4 minutter, før generatoren startes, ligesom ventilatoren skal køre sammen med generatoren for at fjerne farlige dampe/gasser. Generatorfunktioner kræver særlige funktionsprocedurer. Læs generatorens instruktionsbog før ibrugtagning. Se generatorens instruktionsbog for oplysninger om ibrugtagning og vedligeholdelse.

! ADVARSEL

BRAND/EKSPLOSIONSRISIKO

Benzindampe er meget eksplosionsfarlige, når de kommer i kontakt med åben ild eller gnister, og det kan medføre død eller alvorlig personskade. Kør blæseren i mindst 4 minutter, FØR der tændes for nogen elektrisk anordning eller FØR motoren startes.

! ADVARSEL

FARE FOR SKADER

Kommer man i kontakt med bevægelige dele, kan man komme i klemme eller skære sig, og det kan medføre død eller alvorlige personskader. Man skal holde sig væk fra bevægelige dele.

Tilslutning af landstrøm

! FARE

BRAND-/EKSPLOSIONS-/STØDRISIKO

Forkert anvendelse af AC og DC systemer kan medføre brand, eksplosion eller elektriske stød med død eller alvorlig personskade til følge. Der må IKKE arbejdes på et system eller bades i nærheden af et fartøj, når landstrømmen er tilsluttet. Udvis forsigtighed ved tilslutning og afbrydelse af landstrømmen.



Til landstrømmen skal der anvendes et særligt 3-leder marinekabel for at få den korrekte tilslutning til landstrømmen. Havnens strømudtag og landstrømsudtaget forbindes med stik. Stikkene låses også fast med en låsekrave med gevind. Sørg for, at landstrømsudtagets dæksel sidder på plads, når landstrømsudtaget ikke er i brug.

Lad aldrig landstrømkablets ende hænge ned i vandet. Der kan skabes et elektrisk felt, som kan medføre personskade eller død for badende i nærheden.

Tilslutning:

- Afbryd fartøjets AC (vekselstrøms) hovedafbryder på kontrolpanelet.
- Hvis strømudtaget i havnen er udstyret med en afbryder, skal denne afbrydes.
- Tilslut først landstrømkablet til fartøjet.
- Sørg for at landstrøm- kablet slækkes mere end fortøjningstorene.
- Sæt kablet ind i havnens strømudtag.
- Hvis fartøjet er udstyret med en generator, skal land/ generatorkontakten sættes i LAND positionen.
- Sæt havnens afbryder i ON position.
- Hvis advarselsslampen for omvendt polaritet på kontrolpanelet aktiveres, skal kablet omgående frakobles fra strømudtaget i land og forhandleren kontaktes.

Afbrydelse:

- Afbryd fartøjets hovedkredsafbrydere.
- Hvis strømudtaget i land har en afbryder, skal den afbrydes.
- Fjern kablet fra havnens strømudtag.
- Kablet fra fartøjet frakobles og dækslet lukkes.

Anordninger

Fartøjet kan være udstyret med flere anordninger, f.eks. komfurer, kogeplader, grill, mikrobølgeovn, køleskab eller ismaskine. Anordningerne har som regel et stort strømforbrug og kan bruge brændstof, der kan fjerne ilt fra et indelukket område. Se oplysninger om disse produkters anvendelse, vedligeholdelse og sikkerhed i brugsanvisningerne. Anvend IKKE anordningerne til at opvarme eller afkøle kabyssen eller kabinen.

PÅFYLDNING AF BRÆNDSTOF

Luk alle døre, vinduer, luger og åbninger (hvis monteret), som kan gøre det muligt for brændstofdampene at slippe ind i bådens indelukkede rum. Fyld IKKE for meget i brændstoftankene. Ved påfyldning af brændstof skal der minimum være plads til, at brændstoffet kan udvide sig med 2%. Hvis brændstoffetemperaturen er under 0°C, skal der være der være plads til, at brændstoffet kan udvide sig mindst 6%.

Første gang du fylder bådens brændstoftank(e) og hver gang du påfylder brændstof derefter, skal du kontrollere hele brændstofsyste­met for lækager og/eller beskadigede dele. Lækager og/eller beskadigede dele skal repareres og området udluftes for at fjerne eksplosionsfarlige dampe.

ADVARSEL



BRAND/EKSPLOSIONSRISIKO!

Benzindampe er meget eksplosionsfarlige, når de kommer i kontakt med åben ild eller gnister, og det kan medføre død eller alvorlig personskade. Kør blæseren i mindst 4 minutter, FØR der tændes for nogen elektrisk anordning eller FØR motoren startes.

- Stop alle motorer, ventilatorer og blæsere før påfyldning af brændstof.
- Tobaksrygning er forbudt og undgå brug af åben ild eller gnister i nærheden af påfyldningsområdet, dvs. der skal være en afstand på mindst 15 m.
- Oprethold altid kontakt mellem brændstofmundstykket og påfyldningsrøret for at undgå en elektrostatisk gnist. Benyt IKKE en plasttragt.

Fyld kun brændstof på godkendte steder som f.eks. marinatanksteder eller tankstationer. Godkendte tankstationer har sikkerhedsforanstaltninger, som nedsætter sandsynligheden for statisk afladning.

Læs og følg ALLE advarsler på pumpen eller i nærheden af pumpen.

Oprethold altid kontakt mellem brændstofmundstykket og påfyldningsrøret før og under påfyldning af brændstof for at undgå en elektrostatisk gnist.

Gå IKKE ind i båden igen under påfyldning af brændstof. Ind- og udstigning af båden kan opbygge en statisk opladning, som kan antænde dampene ved påfyldningsrøret.

I tilfælde af brand BEVAR ROEN.

- Fjern IKKE mundstykket fra benzintanken.
- Få alle passagerer ud af fartøjet og væk fra påfyldningsområdet og fortæl omgående tankstationens medarbejdere det, så de kan bruge nødstopkontakten og ildslukkeren.

Efter påfyldning af brændstof

- Luk påfyldningsdækslet/-dækslerne godt til.
- Tør alt spildt brændstof op. Bortkast kludene forsvarligt i land.
- Åbn alle døre, vinduer, luger og porte for at udlufte alle rum. Inden start af motorer eller anordninger skal du kontrollere, om der er brændstofdampene.
- Blæseren (hvis monteret) skal køre mindst 4 minutter, før motoren startes. Dette skal gøres før hver start.



Ved start

⚠ ADVARSEL



BRAND/EKSPLOSIONSRISIKO

Benzindampe er meget eksplosionsfarlige, når de kommer i kontakt med åben ild eller gnister, og det kan medføre død eller alvorlig personskade. Kør blæseren i mindst 4 minutter, FØR der tændes for nogen elektrisk anordning eller FØR motoren startes.



MILJØHENSYN

Som sejler sætter du pris på naturens skønhed og fred. Det er sejlerens ansvar at beskytte miljøet ved at holde farvandene rene.

Kast ikke noget i vandet, som du ikke selv kunne tænke dig at drikke eller spise!

Kend de lokale love og overhold dem i forbindelse med udtømning af tanke og affald.

MARPOL-KONVENTION

Den internationale konvention til forebyggelse af forurening fra skibe, den såkaldte MARPOL-konvention (MARine POLLution) forbyder overbordudtømning af plastmaterialer, kemikalier, affald og olie fra skibe.

BRÆNDSTOF- OG OLIESPILD

Spild af brændstof og olie i vore farvande forurener miljøet og er farligt for dyrene. Smid eller spild aldrig brændstof eller olie i vandet. Det er forbudt og kan koste en bøde. Spild forekommer almindeligvis på to måder:

- Tanken overfyldes
- Overbordpumpning af forurenede bundvand

⚠ ADVARSEL



**BRAND/EKSPLOSIONSRISIKO
ELLER KVÆLNINGSFARE!**

Dampe fra brandfarlige opløsningsmidler kan forårsage brand, eksplosion eller kvælning med død eller alvorlig personskade til følge. Benyt IKKE brandfarlige opløsningsmidler til at rengøre bådens bund.

Hold bådens bund fri for spildt brændstof og olie. Opbevar IKKE snavsede klude ombord; bortkast dem forsvarligt i land.

FJERNELSE AF AFFALD

Affald er praktisk taget alle former for plastik, træ, flasker, føde, rensedmidler, toiletindhold, i visse vand selv fiskedele - kort sagt, næsten alt. Det anbefales, at resterne af alt, der tages med på tur, også tages med tilbage for korrekt afhændelse i land.

Tørkloset og marinetoilet med tank bringes til pumpestationen i marinaen. I mange områder er det forbudt at bruge toilet med overbord-pumpe.

UNØDIG STØJ

Støj er f.eks. motorstøj, radiostøj, ja, selv råben. I flere områder er der støjbegrænsning. Brug ikke agterspejlsudstødning, medmindre du er langt til havs. Musik og højroset tale bæres over lange distancer, ikke mindst om natten.

HÆKBØLGER

Vær opmærksom på områder, hvor LANGSOM SEJLADS er påbudt. Du kan blive draget til ansvar for de skader, som bådens hækbølger forårsager. Inden der sejles ind i et område, hvor LANGSOM SEJLADS er påbudt, skal farten tages af til den langsomst mulige fart er nået, hvor styreevnen er bibeholdt.

UDSTØDNINGSFORURENING

Udstødning (kulbrinte) forurener vandet og luften. Hold motoren korrekt justeret, samt skroget rent, så topydelse opnås. Se motorens instruktionsbog og kontakt forhandleren.

BUNDMALING

Har du båden i et område, hvor begroning er et problem, kan bundmaling reducere problemet. Af miljøhensyn skal malingern vælges med omtanke. Kontakt evt. de lokale myndigheder.

RENSEMIDLER

Husholdningsrensedmidler skal bruges sparsomt og må ikke smides overbord. Bland aldrig rensedmidler, og sørg for rigelig ventilation i lukkede rum. Brug IKKE midler, der indeholder fosfat, klor, opløsningsvæsker, ikke-biologisk eller petroleumbaserede produkter. Citrusbaserede rensedmidler er gode til marinebrug og for miljøet. Se desuden VEDLIGEHODELSE.



VEDLIGEHODELSE

SALTVANDSKORROSION

Hele båden bør skylles med ferskvand umiddelbart efter brug i saltvand. Bruges båden primært i saltvand, skal skroget behandles med voks hver måned, og alle beslag og lignende smøres ind i korrosionsbeskytter.

RENGØRING

Rengøring af båden med jævne mellemrum vil holde dens overflade pæn. Du kan få særlige rengøringsprodukter til fjernelse af mug hos din forhandler. Både, som efterlades udendørs, vil gradvist blive nedbrudt pga. udsættelse for sollys, vand, støv og kemikalier i luften.



ADVARSEL

FARE I FORBINDELSE MED GLATTE OVERFLADER

Rengøring af fartøjets overflader kan skabe glatte forhold, som kan medføre død eller alvorlig personskade. Vær forsigtig, når der vaskes med sæbe, og skyl grundigt.

Brug en mild sæbe og varmt vand ved vask. Brug IKKE rensmidler med slibeeffekt, opløsningsmidler, ammoniak eller klor, da disse vil skade gelcoatoverfladen. Brug IKKE voks på strukturerede overflader eller områder, hvor man normalt færdes, som f.eks. dæk og cockpitsbund. Der findes specielle midler i handlen til fjernelse af f.eks. begroning. Spørg forhandleren til råds.

VEDLIGEHODELSE AF BUNDEN

Enhver begroning på bådens bund vil forårsage slæb og dermed nedsættelse af effektiviteten. Brug aldrig stålbørste eller lignende på bunden. Selv små ridser kan akkumulere snavs og aflejringer.

Gelcoatblærer (osmotiske blærer) er et naturligt fænomen. Blærer kan opstå på enhver gelcoat, der er nedsænket i vand i længere tid.

Den bedste måde at forebygge blærer på, er ved kun at have båden i vandet, når den skal bruges.

POLSTRING

Regelmæssig vask med en mild sæbeopløsning i varmt vand eller autovynylrens vil holde vinylbetrækket i god stand. Pas på, at hynderne ikke bliver gennemblødte, og tør dem godt efter vask for at forhindre mug. Placer hynderne, så der bliver god ventilation omkring dem, og spray dem med et mugforebyggende middel.

VIGTIGT

Visse auto-, husholdnings- og industrirensmidler kan forårsage skade og misfarvning. Opløsningsmidler og tørre rensmidler, som indeholder additiver, f.eks. farve eller voks, skal bruges med forsigtighed.

TÆPPER

Spild og pletter bør fjernes straks. Jo længere en plet får lov at være, jo sværere er den at fjerne.

SUMP (BUND) OG PUMPE

Elektriske lænsepumper kan svigte og er ingen erstatning for jævnlig inspektion af bådens sump (bund), især i perioder med meget regn- og/eller stormvejr. Det er også vigtigt at holde sumpen ren for sikkerhedens skyld.

Kontroller lænsepumpen/-pumperne med jævne mellemrum for at sikre, at der ikke er snavs i indgangsfiltrene. Snavs kan tilstoppe filteret eller sætte sig fast i lænsepumpens hjul, hvilket kan bevirke, at pumpen ikke fungerer rigtigt. Undersøg jævnligt, om alle klemmer og slanger er stramme, og sørg for, at søventilerne er lukket, når de ikke er i brug.

Følg lænsepumpefabrikantens rutineinspektioner og vedligeholdelsesanvisninger. Opbevar altid en spand eller et øsekar ombord i tilfælde af lænsepumpesvigt. Hold bundvandet på et minimum.

VIGTIGT

Lænsepumper og lænsepumpesystemer er ikke beregnet til at forebygge skader. Kontrollér funktionen af alle lænsepumper med regelmæssige mellemrum. Hold indgange frie for snavs o.lign. Hvis der er monteret søventiler på for- og agterspejl, skal de holdes lukket og må kun åbnes for at lade vandet dræne ned i bådens bund.

VIGTIGT

Smid ikke olie eller rensmidler i vandet. Se MILJØHENSYN.

PLEXIGLAS®

Plexiglas er modtageligt for ridser. Brug altid rent, lunkent vand ved rengøring, og tør efter med en blød, frugfri klud.

RUSTFRIT STÅL

Rustfrit stål er ikke fuldstændigt modstandsdygtigt over for korrosion. Hold rustfrit stål i topform:

- Rens jævnligt alle rustfri beslag og lign. med vand og sæbe. Brug aldrig grove, slibende rensmidler såsom ståluld, syre eller blegemidler på rustfrit stål.
- Fjern rustpletter hurtigst muligt ved hjælp af krom- eller messing polish. Små fordybninger kan udvikle sig i overfladen.
- Brug en god marine- eller autovoks til at beskytte det rustfrie stål med.

Bådens bolte, skruer, møtrikker, beslag osv. bør jævnligt kontrolleres og efterspændes.

MARINETOILET

Se fabrikantens vejledning angående korrekt brug og vedligeholdelse. Sørg for, at der ikke smides klude, bind, tamponer eller lignende i toilettet.

AFFALDSTANK

Nogle både er udstyret med affaldstank. Hertil kan leveres forskellige kemikalier, der hjælper med at nedbryde affaldet og dets ubehagelige lugt. Spørg forhandleren til råds. Når tanken er tømt, skal den gennemskylles med almindeligt rent vand.



KC-4055



VIGTIGT

Kemikalier, der hjælper med at nedbryde affaldet og dets ubehagelige lugt, skal være forenelige med affaldstanksystemet. Tankene skal være tomme under vinteropbevaring og når båden ikke bruges i længere perioder samt i frostvejr. Overbordudtømning af affald må kun ske på godkendte steder og i henhold til de lokale regler for bortskaffelse af kemikalier eller affald.

Flere havne og marinaer har certificeret pumpeudstyr til tømning af tanken.

GALVANISK KORROSION

Både, der sejler i saltvand, forurenede vand og/eller brakvand, skal udstyres med en agterspejlmonteret zinkanode for at forhindre skade på metaldele, der er i kontakt med vandet. Zinkens sammensætning gør, at den er "selvfrende". Zinkanoden bliver langsomt eroderet væk ved en elektrolytisk proces (i stedet for metallet), og skal derfor kontrolleres jævnligt. Er anoden meget tæt, skal den udskiftes for at beskytte, ellers vil metaldelene lide skade. De fleste motorer er udstyret med en eller flere zinkanoder. Disse skal også kontrolleres/udskiftes jævnligt.

FORSIGTIG

Mal eller overdæk aldrig zinkanoder eller katoder. Dækkes de til, kan de ikke beskytte mod galvanisk korrosion. Anoder skal udskiftes, hvis 50% eller mere er tæt væk.

REPARATION, AFMONTERING OG UDSKIFTNING

Forsøg ikke at reparere eller udskifte noget, medmindre du er kvalificeret til det, har de rette informationer og bruger originale marine reservedele/tilbehør.

UDSTYR OG KOMPONENTER

Din båd er designet til, at du kan færdes sikkert i det barske marinemiljø. Den er testet og er certificeret som værende i overensstemmelse med gældende sikkerhedsstandarder. For at sikre mod uoverensstemmelser med bådens design, anbefales det, at ejeren ikke selv installerer ekstraudstyr eller foretager modifikationer på fabriksudstyret.

Din forhandler er kvalificeret til at foretage reparation og/eller af- og påmontering af udstyr, så sikkerheden, bådkonstruktionen eller garantien ikke kompromitteres.

VINTEROPBEVARING

Vinteropbevaring kræver særlig forberedelse og klargøring for at undgå skade på båden. Uden klargøring kan opbevaringsperioden forårsage rust eller korrosion på metaldele, mug på tæpper og indtræk, eller måske frostskafer på grund af vand i komponenter og rør.

Da skader ved forkert opbevaring ikke dækkes af reklamationsretten, anbefales det, at forhandleren klargør båden til opbevaring.

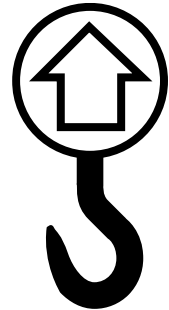
INSPEKTION

Før båden søsættes, kontrollér visuelt, at beslag, klamper, fittings m.v. sidder godt fast, at slanger, tætninger, gennemføringer og tanke er tætte og at ledninger ikke er flossede eller korroderede. Inspektionen bør foretages før hver sæsonstart og med jævne mellemrum sæsonen igennem. Din forhandler kan hjælpe hermed.

LØFT AF BÅDEN

Følg denne anvisning, hvis båden skal hejses ud af vandet uden brug af trailer:

- Anbring aldrig trossen i klamper, klyds, skitrækøjer eller håndlister. Anbring kun trossen i løfteøjer beregnet hertil ved agterspejl og forstavn.
- Dæk trossen til for at beskytte båden.
- Anbring styreliner for og agter for at styre båden, når den løftes.
- Bruges løfteremme, skal de være mindst 130 mm brede.
- Pas på, at løfteremmen ikke rører dele under vandet, såsom propelleraksler.
- Brug stivere imellem løfteremmen, så der ikke opstår tryk på bådsiden.
- Hold forstavnen lidt højere end agter for at forhindre motorskade.



KC-5000

MALING

Før der vælges bundmaling anbefales det, at du tager en snak med andre bådejere og forhandleren for at finde ud af hvilket produkt, der virker bedst i dit område. Lokale forhold kan påvirke malingsvalget.

ADVARSEL



BRAND/EKSPLOSIONSRISIKO OG KVÆLNINGSFARE

Rensmidler og maling kan være brandfarlige og/eller farlige at indånde. Sørg for at der er tilstrækkelig ventilation, brug korrekte personlige beskyttelsesmidler og bortkast kludene forsvarligt i land.

Dampe fra brandfarlige opløsningsmidler kan forårsage brand, eksplosion eller kvælning med død eller alvorlig personskade til følge.

Hold åben ild og gnister væk fra arbejdsområdet. Mal IKKE, medmindre der er god ventilation på stedet.

VIGTIGT

Læs produktets specifikationer og vejledning før brug.

Kontakt de lokale myndigheder vedrørende miljøregler, før bådbunden males. Vær sikker på, at malingens brugsvejledning følges nøje.



INHALTSVERZEICHNIS

EINFÜHRUNG	77
IHR BOOT	77
FIRMENSCHILD.....	78
BOOTKONSTRUKTIONS-KATEGORIE.....	78
BESCHRÄNKUNGEN DES BOOTS.....	78
Gewicht des Boots.....	78
Maximalbeladung.....	78
Maximale Personenzahl.....	78
Beladung.....	78
STABILITÄT UND AUFTRIEB.....	79
WASSERRETTUNG (MANN ÜBER BORD).....	79
KENTERN UND BERGUNG.....	79
VERSTÄRKTE ÖSEN.....	79
ANLEGELEINEN UND FESTMACHER.....	79
VERLADEN AUF ANHÄNGER.....	79
ARBEITSDECK.....	79
MOTOR(EN).....	80
GERÄUSCHEMISSIONEN.....	80
SICHERHEIT BEIM BOOTFAHREN	80
SICHERHEITSHINWEISE.....	80
Gefahrenstufen.....	80
Bildzeichen.....	80
ERFORDERLICHE SICHERHEITSAUSRÜSTUNG.....	80
EMPFOHLENE SICHERHEITSAUSRÜSTUNG.....	80
SCHWIMMWESTEN.....	81
RETTUNGSFLOSS.....	81
FEUERLÖSCHAUSTRÜSTUNG.....	81
OPTISCHE SEENOTSIGNALE.....	82
RAUSCHGIFT UND BOOTFAHREN.....	83
KOHLENMONOXIDGEFAHREN.....	83
SICHTBARKEIT.....	84
ALLGEMEINE INFORMATIONEN	84
BEDIENUNGSELEMENTE.....	84
Vor Beginn.....	84
Schalt-/Gashebel.....	85
STEUERUNG.....	86
Mechanisches Steuersystem.....	86
Servosteuersystem.....	86
Hydraulisches Steuersystem.....	86
VENTILE.....	86
Kraftstoffabspernung.....	87
Kraftstofftankwahl.....	87
Kraftstoffverteiler.....	87
Kraftstoffverbrennungseinrichtungen.....	87
KRAFTSTOFFSYSTEM.....	88
WASSERSYSTEME.....	88
Frischwassertank.....	88
Seeventile/Rumpföffnungen.....	88
Fischtank.....	89
Wasserableitventil.....	89
INSTRUMENTE.....	89
SCHALTER UND ANZEIGEN.....	90
Zündung.....	90
Motorabstellschalter.....	91
Batterieschalter.....	91
Batteriewahlschalter.....	91
Batterietrenner.....	91
Ankerlichtschalter.....	92
Positionslightschalter.....	92



Gebäseschalter	92
Bilgenpumpenschalter.....	92
Besteig- und Innenbeleuchtung.....	92
Scheibenwischerschalter.....	93
Lukenheberschalter	93
Motortrimmschalter	93
Trimmklappenschalter.....	93
Kraftstoffvorrat.....	93
DETEKTOREN	93
Gasdämpfe	93
Kohlenmonoxiddämpfe (CO)	93
Akustischer Alarm.....	94
SICHERUNGEN UND LEISTUNGSSCHALTER.....	94
BATTERIE(N).....	94
ELEKTRIK.....	94
DC-Hauptschalttafel (Kleinspannung).....	95
Wechselstrom-/Generatortafel (Niederspannung).....	95
Anschluss der Landstromquelle	96
Elektrogeräte.....	97
TANKEN	97
Nach dem Tanken	97
Vor dem Anlassen.....	98
ÜBERLEGUNGEN ZUM UMWELTSCHUTZ.....	98
MARPOL-ÜBEREINKOMMEN.....	98
KRAFTSTOFF- UND ÖLSPILLAGEN	98
ABLASSEN UND BESEITIGUNG VON ABFÄLLEN	98
UNZULÄSSIGE LÄRMBELÄSTIGUNG	98
KIELWASSER	98
ABGASEMISSIONEN	98
LACK.....	98
REINIGUNGSMITTEL.....	98
WARTUNG.....	99
SEEWASSERKORROSION	99
REINIGUNG.....	99
WARTUNG DES BOOTSBODENS	99
POLSTER	99
TEPPICH	99
BILGE UND BILGENPUMPE	99
PLEXIGLAS	99
EDELSTAHL	100
PÜTZ (TOILETTE)	100
ABWASSERSPEICHER.....	100
GALVANISCHEKORROSION.....	100
REPARATUREN, AUS- UND EINBAU	100
WERKSTOFFE UND BAUTEILE.....	100
WINTERLAGERUNG.....	100
PRÜFUNG	100
SCHLINGEN/HEBEN.....	101
LACKIERUNG	101



EINFÜHRUNG

Dieses Besitzerhandbuch enthält den minimalen Informationsumfang, der zur korrekten Anwendung des Boots nötig ist. Es enthält ebenfalls einige Sicherheitsaspekte sowie Betriebs- und Wartungshinweise. Lesen Sie das Handbuch aufmerksam durch. Machen Sie sich außerdem vor der Benutzung mit dem Boot vertraut. Wenn dies Ihr erstes Boot ist oder Sie zu einem anderen, nicht vertrauten Bootstyp wechseln, dann erwerben Sie bitte zu Ihrem eigenen Komfort und Ihrer eigenen Sicherheit, ausreichend Erfahrung im Umgang und Führen des Boots, bevor Sie „das Bootskommando“ übernehmen.

Dieses Besitzerhandbuch darf kein Ersatz für einen Schulungskurs für Bootsfahrtsicherheit sein. Ein Kurs zur Bootsfahrtsicherheit gibt Ihnen wichtige Informationen, wie Ihr Boot zu navigieren, zu ankern oder anzulegen ist. Ihr Händler, der nationale Segler-Verband oder Ihr Yachtclub kann Ihnen regionale Schulen oder Lehrer empfehlen. Darüber hinaus ist dieses Handbuch kein umfassendes Betriebshandbuch oder Handbuch zur Wartung oder Störungsbeseitigung.

BEWAHREN SIE DIESES HANDBUCH UND ANDERE BEILAGEN AN EINEM SICHEREN ORT AUF. ÜBERGEBEN SIE DIESE DEM NEUEN BESITZER, WENN DAS BOOT VERKAUFT WIRD.

Da wir uns um die ständige Verbesserung unserer Produkte bemühen, gleichen die Abbildungen im vorliegenden Handbuch ggf. nicht Ihrem Boot. Diese Abbildungen sind nur als typische Darstellungen zu betrachten. Gewisse Ausrüstungsteile, die in diesem Handbuch angesprochen werden, können zur Sonderausstattung gehören und bei ihrem Boot nicht vorhanden sein.

Die spezifischen Informationen zur Bedienung von Ausstattung und Systemen, mit denen Ihr Boot ausgerüstet ist, werden vom Boothersteller bereitgestellt. Sämtliche bereitgestellten Informationen müssen gelesen, verstanden und aufbewahrt werden. Sowohl Sie als auch Ihre Mannschaft müssen sich mit dem Boot und allen seinen Ausrüstungsteilen vertraut machen, bevor Sie es betreiben.

Bitte beauftragen Sie immer geschulte Fachkräfte mit Modifikationen kleiner oder großer Art an Ihrem Boot. Verändern Sie nicht die Sicherheitsmerkmale des Boots. Jegliche Änderung des Gewichts oder der vertikalen Position des Boots kann die Stabilität des Boots stark beeinflussen. Der Anbau eines Angelturmaufbaus, Radars oder Lademastes kann z. B. das Boot kopflastig machen. Außerdem könnte ein Austausch des Motors die Stabilität des Boots beeinflussen und/oder die Leistung des Boots überschreiten.

Falls Sie Modifikationen planen, die die Sicherheit des Boots beeinflussen können, wenden Sie sich an den Bootshersteller und holen Sie eine schriftliche Genehmigung, dass die geplanten Änderungen den sicheren Betrieb des Boots nicht beeinträchtigen wird.

Jedes Boot, ganz gleich wie robust es ist, kann durch unsachgemäßen Umgang schwer beschädigt werden. Unverantwortungsvolle und unsichere Handlungen verletzen sich nicht mit sicherem Bootsfahren. Stets die Geschwindigkeit des Boots dem Seegang anpassen und starke Seeschläge vermeiden.

In Notlagen müssen Sie ggf. außergewöhnliche Maßnahmen ergreifen. Überlegen Sie sich immer das Risiko, sich Gefahren auszusetzen sowie die Notwendigkeit, Menschen und Ausrüstung zu schützen. Behalten Sie in Notlagen einen klaren Kopf und denken Sie immer zuerst an die Sicherheit.

Alle Personen an Deck müssen eine geeignete Schwimmweste/Schwimmhilfe tragen. In einigen Ländern ist das Tragen einer bestimmten Schwimmweste/Schwimmhilfe, das Ihren jeweiligen Vorgaben entspricht, gesetzlich vorgeschrieben, und es wird ebenfalls verlangt, dass jeder sie jederzeit trägt.

Ihr Boot sollte mit allen passenden Sicherheitsausrüstungen (Schwimmwesten, Geschirr usw.) gemäß dem Bootstyp, Witterungsverhältnissen usw. ausgerüstet werden. Wenn Ihr Boot mit einem Rettungsfloß ausgestattet ist, müssen sämtliche Bedienungsanleitungen für die sichere Verwendung sorgfältig gelesen und verstanden werden. Diese Ausrüstung ist in einigen Ländern vorgeschrieben.

Die Mannschaft muss mit allen Sicherheitsausrüstungen vertraut sein. Die Mannschaft muss ebenfalls mit Notfallmanövern für Mann-über-Bordrettungen, Abschleppmanöver und andere Notfallsituationen vertraut sein.

In den „Internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See“ (Kollisionsverhütungsregeln, kurz KVR) sind die Schifffahrtvorschriften, Vorschriften für sichere Navigation, Navigationslichter usw. mit weltweiter Gültigkeit definiert. Stellen Sie sicher, dass Sie diese Regeln kennen und ein Merkblatt mit deren Erklärungen an Bord haben.

Selbst wenn alles gut geplant und sicher ausgelegt worden ist, hängt sicheres Bootfahren stark von Wetterbedingungen, der Seelage und der Erfahrung und körperlichen Verfassung der Mannschaft ab. Niemand kann umfassende Sicherheit gewährleisten. Sie als Besitzer oder Nutzer sind dafür verantwortlich, die Ausstattung, die Fähigkeiten und den Verwendungszweck sowie die Betriebsbeschränkungen des Boots zu kennen.

Hören oder lesen Sie immer vor Antritt einer Seefahrt den Wetterbericht oder die Wettervorhersage. Stellen Sie sicher, dass die Wind- und Seebedingungen der Konstruktionskategorie Ihres Boots entsprechen, und dass Sie und Ihre Crew in der Lage sind, mit diesen Bedingungen fertig zu werden. Halten Sie Bullaugen, Fenster, Wellenborde, Türen und Luken (oder Belüftungsöffnungen) bei schlechtem Wetter und hohem Seegang oder beim Fahren mit Gleitgeschwindigkeiten geschlossen.

In vielen Ländern ist ein Bootsführerschein oder eine Zulassung erforderlich. Sie müssen ggf. ebenfalls eine Einweisung in die Benutzung Ihres Boots erhalten haben. Stellen Sie vor dem Betrieb des Boots sicher, dass Sie im Besitz der entsprechenden gesetzlich vorgeschriebenen Dokumente sind.

IHR BOOT

Ihr Boot entspricht laut Beurteilung den einschlägigen Teilen der Richtlinie 94/25/EG für Sportboote in ihrer korrigierten Fassung 2003/44/EG des Europäischen Parlaments. Die CE-Marke deutet an, dass das Boot allen Normen und Richtlinien der Internationalen Normungsgemeinschaft (ISO), die zur Zeit der Herstellung in Kraft waren, entspricht.



KC-0455



KC-0456

DE



FIRMENSCHILD

Ein Teil der Informationen wird auf dem Firmenschild angegeben, das am Boot befestigt ist. Eine vollständige Erklärung dieser Informationen finden Sie in den entsprechenden Abschnitten dieses Handbuchs.

BOOTKONSTRUKTIONS-KATEGORIE

Signifikante Wellenhöhe –

Dies ist mittlere Höhe eines Drittels der Wellen und entspricht ungefähr der Wellenhöhe, die ein geübter Beobachter schätzen würde. Dabei können einzelne Wellen durchaus die doppelte Höhe haben.

HOCHSEE - Kategorie A –

Ausgelegt für ausgedehnte Fahrten, bei denen Wetterverhältnisse mit einer Windstärke über 8 (Beaufort-Skala) und signifikanten Wellenhöhen über 4 m auftreten können und die diese Boote weitgehend aus eigener Kraft bestehen können. Abnormale Bedingungen, wie z. B. Orkane, sind dabei nicht inbegriffen. Solche Bedingungen können auf ausgedehnten Fahrten auftreten, wie z. B. bei Ozeanüberquerungen oder in küstennahen Gewässern, wenn das Boot über mehrere hundert Seemeilen ungeschützt Wind und Wellen ausgesetzt ist.

AUSSERHALB VON KÜSTENGEWÄSSERN - Kategorie B –

Für den Betrieb in Windverhältnissen mit Beaufort-Stärken bis 8 und den dementsprechenden Wellenhöhen (signifikante Wellenhöhen bis 4 m) bestimmt. Solche Bedingungen können auf ausreichend langen Fahrten außerhalb von Küstengewässern auftreten oder in Küstengewässern, wenn das Boot über mehrere dutzend Seemeilen ungeschützt Wind und Wellen ausgesetzt ist. Diese Bedingungen können auch auf Binnenmeeren angetroffen werden, die groß genug sind, um solche Wellenhöhen hervorzurufen.

KÜSTENNAHE GEWÄSSER - Kategorie C –

Für den Betrieb in Windverhältnissen mit Beaufort-Stärken bis 6 und den dementsprechenden Wellenhöhen (signifikante Wellenhöhen bis 2 m) bestimmt. Solche Bedingungen können in Seen und Flüssen, Flussmündungen und in küstennahen Gewässern bei moderaten Wetterverhältnissen angetroffen werden.

GESCHÜTZTE GEWÄSSER - Kategorie D –

Für den Betrieb in Windverhältnissen mit Beaufort-Stärken bis 4 und den dementsprechenden Wellenhöhen (gelegentliche Wellenhöhen bis 0,5 m) bestimmt. Solche Bedingungen sind auf kleinen Seen, schmalen Flüssen und Kanälen sowie Küstengewässern bei Schönwetterverhältnissen anzutreffen.

BESCHRÄNKUNGEN DES BOOTS

WARNUNG

GEFAHR DES SINKENS ODER ERTRINKENS

Das Gesamtgewicht aller Personen, der Ausrüstung und der Flüssigkeitsmengen darf **NIEMALS** größer als das zulässige Gesamtgewicht des Boots sein. Das Überschreiten der Beschränkungen des Boots kann Sinken mit tödlichen oder schweren Verletzungen oder Ertrinken zur Folge haben.

Gewicht des Boots

Das Gewicht des Boots im vollbeladenen Zustand ist die Summe des Gewichts des Boots für den Beladungsfall „Light Craft“ (Leichtfahrzeug) plus die Maximalbeladung.

Maximalbeladung

Maximalbeladung bezieht sich auf die „vom Hersteller empfohlene Maximalbeladung“. Dies darf die Gesamtzuladung, die zum Gewicht des Leichtfahrzeugs addiert werden kann, ohne die Anforderungen für Stabilität, Freibord, Flotation und Sitze zu überschreiten, nicht überschreiten, und muss die Konstruktionskategorie des Boots berücksichtigen. Sie muss mindestens die folgenden Gewichte berücksichtigen:

- Die Personenzahl mit 75 kg (Durchschnitt) pro Person. Wenn Kinder Teil der Crew sind, darf die maximale Personenzahl überschritten werden, sofern das Gewicht jedes Kinds einen Grenzwert von 37,5 kg (Durchschnitt) nicht übersteigt und das Gesamtpersonengewicht nicht überschritten wird. Dies bedeutet, dass zwei Kinder mit 37,5 kg Gewicht als eine erwachsene Person mit 75 kg Gewicht transportiert werden können.
- Grundausrüstung mit mindestens 10 kg.
- Verstaubare Lasten und Fracht oder Trockenproviant, Getränke und verschiedene Ausrüstungsteile, die nicht im Gewicht des Leichtfahrzeugs eingeschlossen sind.

Maximale Personenzahl

WARNUNG

ÜBERLASTGEFAHR

Die empfohlene maximale Personenzahl darf nicht überschritten werden. Ungeachtet der Personenzahl an Bord darf das Gesamtgewicht aller Personen, der Ausrüstung und der Flüssigkeitsmengen die empfohlene Maximalbeladung nicht überschreiten. Für Passagiere sind immer die Sitze oder Sitzgelegenheiten zu nutzen.

Die vom Hersteller empfohlene maximale Personenzahl wird als die Personenzahl betrachtet, für die das Boot die Anforderungen für Freibord, Stabilität und Flotation erfolgreich erfüllt hat und für die Sitzplätze zugeteilt sind. Die maximale Personenzahl wird auf dem Firmenschild am Boot angegeben.

Beladung

WARNUNG

ÜBERLASTGEFAHR

Beim Beladen des Boots immer darauf achten, dass die Maximalbeladung nicht überschritten wird. Das Boot immer sorgfältig und gleichmäßig verteilt beladen. Hochliegende Anordnung schwerer Lasten kann die Stabilität des Boots beeinträchtigen.



Das Gesamtgewicht aller Personen, der Ausrüstung und der Flüssigkeitsmengen darf nicht größer als die Maximalbelastung sein. Das Boot immer sorgfältig und gleichmäßig verteilt beladen. Hochliegende Anordnung schwerer Lasten oder Änderung des Schwerpunkts können die Stabilität des Boots beeinträchtigen. Stellen Sie sicher, dass alle Ausrüstungsteile verstaut oder gesichert sind.

STABILITÄT UND AUFTRIEB

Vertikale Massenschwerpunktänderungen (z. B. der Anbau eines Angelturmaufbaus, Radars, Lademastes, Wechsel des Motors, Schleppen von zu viel Bilgenwasser) Wellenbrechen, Heben schwerer Gegenstände mit Davit oder Lademittel, Schleppen zu großer Massen oder gelöcherte Lufttanks können die Stabilität des Boots stark beeinflussen. Nehmen Sie ohne schriftliche Genehmigung des Bootherstellers oder seiner autorisierten Vertretung keine Umbauten, Bohrungen oder andere eventuelle Änderungen an allen Strukturen vor, die die Stabilität oder den Auftrieb des Boots beeinträchtigen können.

WASSERRETTUNG (MANN ÜBER BORD)

Das beste Mittel, eine Mann-über-Bord-Situation zu vermeiden, ist sicherzustellen, dass alle Passagiere in den dafür bestimmten Bereichen sitzen, wenn das Boot unterwegs ist. Lassen Sie NIEMAND im Bugcockpitbereich sitzen, wenn das Boot schnell fährt. Bei Auftreten einer Mann-über-Bord-Situation reagieren Sie sofort auf eine Person, die über Bord gefallen ist. Lassen Sie das Opfer nicht aus den Augen. Kehren Sie so bald wie möglich zum Opfer zurück. Werfen Sie der Person eine Schwimmweste zu. Schalten Sie den Motor ab und helfen Sie der Person in das Boot.

KENTERN UND BERGUNG

Ein Boot kann kentern oder überfluten, wenn es am wenigsten erwartet wird. Wie bei Feuern sollten Sie einen Plan bereithalten, was zu tun ist, wenn das Boot überflutet oder kentert. Versuchen Sie, den Motor abzuschalten. Wenn andere Personen an Bord waren, versuchen Sie sie zu finden, stellen Sie sicher, dass sie bei Bewusstsein sind und dass sie schwimmen können. BLEIBEN SIE BEIM BOOT! Klettern Sie auf den Rumpf und versuchen Sie, Hilfe zu rufen. Versuchen Sie NICHT, an Land zu schwimmen. Es ist gewöhnlich weiter entfernt, als es erscheint.

VERSTÄRKTE ÖSEN

Ihr Boot ist ggf. mit verstärkten Ösen zum Schleppen, Heben, Verankern, Befestigen usw. ausgerüstet. Wenden Sie bei Gebrauch verstärkter Ösen Vorsicht an.

WARNUNG

SCHLEPPGEFAHR

- Die Bruchfestigkeit von Leinen/Tauen/ Ketten darf in der Regel 80 % der Bruchfestigkeit der jeweiligen verstärkten Öse nicht überschreiten.
- Schleppen oder lassen Sie sich immer mit niedriger Geschwindigkeit abschleppen. Überschreiten Sie beim Schleppen niemals die Rumpfgeschwindigkeit eines wasserverdrängenden Fahrzeugs.
- Ein Schlepptau muss immer so befestigt werden, dass es unter Last gelöst werden kann.

Es obliegt dem Besitzer/Fahrer sicherzustellen, dass Festmacher, Schlepptaue, Ankerkette(n), Ankerleinen und Anker ausreichend für den Bestimmungszweck des Fahrzeugs sind. Besitzer müssen immer überlegen, welche Handlung notwendig sein wird, wenn ein Schlepptau an Bord befestigt wird.

Wenn nicht metallische, verstärkte Stellen angebracht sind, muss ihre beschränkte Lebensdauer berücksichtigt werden. Sie müssen ersetzt werden, sobald sie Anzeichen von Verschleiß, sichtbare Oberflächenrisse oder dauerhafte Verformung zeigen.

DE

ANLEGELEINEN UND FESTMACHER

Verwenden Sie eine doppelt geflochtene Nylonleine guter Qualität und genügend Fender, um das Boot vor Beschädigung zu schützen. Verwenden Sie nur die Klampen, die Bugöse und die Heckösen, um das Boot festzumachen. Verwenden Sie NICHT die Handläufe oder Windschutzscheibe. Die Vorderdeckhandläufe dürfen nur zum Festmachen einer „Hubleine“ in einer Notlage verwendet werden.

VERLADEN AUF ANHÄNGER

HINWEIS

Ein überladener Anhänger kann Schäden am Boot oder Anhänger verursachen. Stellen Sie sicher, dass der Anhänger die richtige Größe für das Boot und sein Gewicht hat. Überladen Sie den Anhänger NICHT.

ARBEITSDECK

Auf einigen Booten ist das Arbeitsdeck auf den Heckplatz beschränkt, bei anderen kann es dagegen den gesamten Deckbereich umfassen, wenn die Handläufe, die das Deck umgeben, die entsprechende Höhe haben. Das Deck kann zum Bergen eines Mann über Bord oder als Ort für den Einsatz einer Leiter genutzt werden. Einige diese Bereiche dürfen nicht benutzt werden, wenn das Boot unterwegs ist.



MOTOR(EN)

Informationen über Motortyp, Füllmengen, Kraftstoff- und Kühlmitteltyp, Störungsbeseitigung und allgemeine Informationen sind in diesem Handbuch enthalten. Zu Informationen über den/die Motor(en) siehe die Betriebsanleitung des Motors.

GERÄUSCHEMISSIONEN

Gesetze und Vorschriften in einigen Mitgliedsstaaten beschränken Geräusch- und Abgasemissionen für Sportboote und ihre Motoren, um die Gesundheit von Menschen, die Umwelt und, wo angemessen, die Gesundheit von Haustieren zu schützen. Bei Sportbooten mit Innenbordmotor oder Heckmotoren mit oder ohne integrierten Auspuff müssen das Boot und die Auspuffanlage in einem Zustand gehalten werden, der, soweit praktikabel, die Einhaltung der festgelegten Geräuschgrenzwerte bei normalem Gebrauch sicherstellt. Weitere Informationen zu Geräuschemissionen lesen Sie bitte in der Betriebsanleitung des Motors nach.



SICHERHEIT BEIM BOOTFAHREN

SICHERHEITSHINWEISE



In diesem Abschnitt werden die Grundlagen zur Bootssicherheit behandelt. Im gesamten Handbuch verweisen spezifische Hinweise und Symbole auf sicherheitsbezogene Informationen.

Es gibt zwei Arten von Sicherheitsverweisen, die zur Informationsbereitstellung zusammen oder gesondert verwendet werden.

Gefahrenstufen



GEFAHR

GEFAHR zeigt eine Gefahrensituation an, die, wenn nicht vermieden, Tod oder schwere Verletzungen zur Folge haben wird.



WARNUNG

WARNUNG zeigt eine Gefahrensituation an, die, wenn nicht vermieden, Tod oder schwere Verletzungen zur Folge haben könnte.



ACHTUNG

ACHTUNG zeigt eine Gefahrensituation an, die, wenn nicht vermieden, kleinere oder mäßige Verletzungen zur Folge haben könnte.

HINWEIS

HINWEIS dient dazu, auf Praktiken hinzuweisen, die nicht mit Personenverletzungen in Verbindung stehen.

Bildzeichen

Die untenstehenden Bildzeichen dienen nur zu Referenzzwecken. Die wirklichen Symbole variieren je nach Themengebiet.



Warnschilder - Die Gefahr identifizieren.



Gebotsschilder - Verweisen auf eine vorgeschriebene Handlung zur Gefahrenvermeidung.



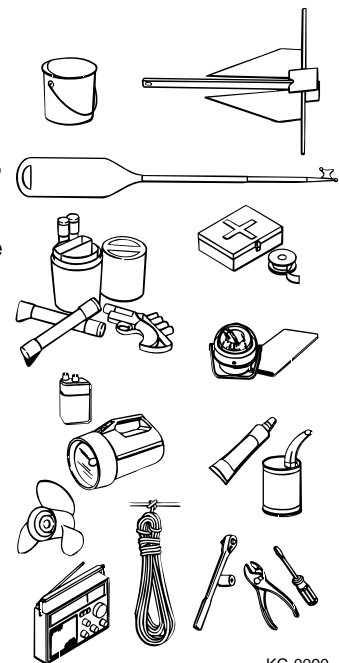
Verbotsschilder - Weisen auf eine verbotene Handlung hin.

ERFORDERLICHE SICHERHEITSAUSRÜSTUNG

Als Besitzer des Boots sind Sie für den Kauf und die Instandhaltung der nötigen Sicherheitsausrüstung zuständig. Die nötige Sicherheitsausrüstung, die Sie an Bord haben müssen, kann von der Region und vom Gewässer abhängen. Weitere Angaben zur nötigen Ausrüstung können von der örtlichen Behörde bezogen werden.

EMPFOHLENE SICHERHEITSAUSRÜSTUNG

- Erforderliche Rettungsausrüstung
- Erforderliche Löschapparate
- Notfunkboje
- Handschöpfgerät (Eimer, Handpumpe usw.)
- Seeanker mit ausreichend langer Leine
- Radarreflektor
- Festmacher und Fender
- Ersatztaschenlampe und -Batterien für Radio
- Fernglas
- Sonnenbrillen und Sonnenschutzcreme
- Lebensmittel- und Wasservorräte (längere Kreuzfahrt)
- Ersatzschlüssel für das Boot und die Hilfsanlassbatterie
- Ersatzsicherungen und -Birnen
- Mobiltelefon

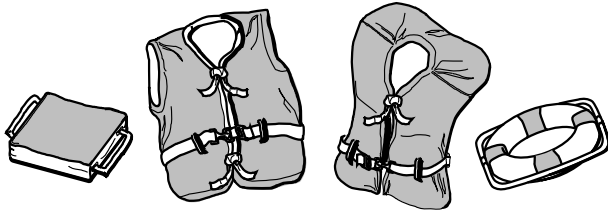


KC-0090



SCHWIMMWESTEN

Eine Schwimmweste kann Ihnen das Leben retten, aber nur, wenn Sie sie auch tragen. Bewahren Sie die Schwimmwesten an einer leicht zugänglichen Stelle - auf nicht in einem geschlossenen Fach oder unter anderen Geräten. **Werfbare Schwimmgeräte müssen ebenfalls immer bereitstehen.**



KC-0041_2a

! WARNUNG

GEFAHR DES ERTRINKENS

Fehlende Schwimmwesten an Bord oder die Nichtverwendung von Schwimmwesten in einem Notfall kann Tod oder schwere Verletzungen zur Folge haben. Stellen Sie sicher, dass Ihr Boot mit der richtigen Anzahl und Art von Schwimmwesten ausgerüstet ist.

Es ist besonders wichtig, dass Kinder, Behinderte und Nichtschwimmer immer Schwimmwesten tragen, die auf ihre jeweiligen Anforderungen ausgerichtet sind. Kinder und Nichtschwimmer müssen in die Benutzung der Schwimmwesten eingewiesen werden. Alle Passagiere sind über den Ort der Sicherheits- und Rettungsausrüstung zu informieren sowie über die Position der Leiter und wie diese zu handhaben ist.

Der Zustand der Schwimmwesten muss regelmäßig kontrolliert werden. Probieren Sie die Schwimmwesten vor der Abfahrt an und stellen Sie sie so ein, dass sie bequem sitzen. Lesen Sie das Schild an der Schwimmweste und befolgen Sie seine Anweisungen genau.

RETTUNGSFLOSS

Auf See genutzte größere Bootsausführungen können Vorkehrungen für ein Rettungsfloß besitzen. Das Rettungsfloß immer am ausgewiesenen und vorgesehenen Platz, vor den Elementen geschützt, in einem Behältnis in einer Reisetasche verstauen. Wenn kein spezifischer Lagerplatz vorhanden ist, kann es in einem leicht zugänglichen und zum Schutz vor Beschädigungen in einem abgelegenen Bereich gelagert werden. Stets die Herstelleranweisungen zum Entfalten und zur Wartung befolgen.

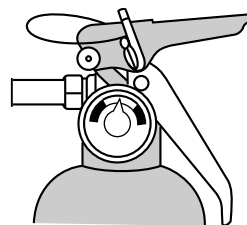
FEUERLÖSCHAUSRÜSTUNG

! GEFAHR

FEUER-/EXPLOSIONSGEFAHR

Niemals:

- freihängende Vorhänge oder andere Stoffe in der Nähe von oder über Herden oder anderen Geräten mit offenen Flammen anbringen; brennbares Material im Motorraum verstauen. Wenn nicht brennbare Materialien im Motorraum verstaut werden, müssen sie abgesichert werden, damit sie nicht in Maschinen fallen können, und dürfen kein Hindernis für den Zugang in oder aus dem Raum darstellen;
- Gänge zu Ausgängen und Luken versperren;
- Sicherheitseinrichtungen blockieren, z. B. Kraftstoffventile, Gasventile, Schalter des Bordnetzes;
- tragbare Feuerlöscher versperren, die in Kojen untergebracht sind;
- das Boot unbeaufsichtigt lassen, wenn Koch- und/oder Heizgeräte in Gebrauch sind;
- die Systeme des Boots (vor allem Elektrik, Kraftstoff und Gas) verändern oder unqualifiziertem Personal erlauben, eines der Systeme des Boots zu verändern;
- bei laufenden Maschinen oder bei Gebrauch von Koch- oder Heizgeräten einen Kraftstofftank füllen oder Gasflaschen auswechseln;
- beim Umgang mit Kraftstoff oder Gas rauchen.



KC-0083_1

Auf den meisten Booten sind zugelassene Löschapparate erforderlich. Halten Sie alle Löschapparate leicht zugänglich. Alle Passagiere müssen die Lage und die Bedienungsverfahren aller Löschgeräte/-systeme und die Lage der Notluken, -wege und -ausgänge kennen.

Betätigen Sie den Feuerlöscher im sicheren Abstand von einigen Metern und bewegen Sie sich dann auf das Feuer zu, sobald es kleiner wird. Nicht alle Feuerlöscher werden aus der gleichen Entfernung betätigt. Stellen Sie sicher, dass Sie die Abstandsempfehlungen für Ihren Feuerlöscher kennen.


Feuerlöschschrüstung in den auf der Ausrüstung angegebenen Intervallen fachgerecht überprüfen lassen. Tragbare Feuerlöscher nach Ablaufdatum oder Entleerung durch Geräte mit identischer Brandklasse und des identischen Feuerlöschertyps ersetzen. Feste Anlagen nach Entleerung wieder füllen lassen oder nach Ablaufdatum ersetzen. Siehe dazu die Gebrauchsanweisung des Feuerlöschers.

DE



Modelle mit automatischem Löschesystem schalten dieses bei Erreichen einer vorgegebenen Temperaturgrenze automatisch ein. Dabei ist ggf. ein lautes Knallgeräusch und dann ein "rauschendes" Luftgeräusch zu hören. Bei Entladung müssen alle Elektro- und Maschinenanlagen und alle Lüftungsanlagen mit Motorantrieb sofort abgestellt werden.

! WARNUNG



FEUER-/EXPLOSIONSGEFAHR

Das Gas im Feuerlöschsystem verdrängt den Sauerstoff, um das Feuer zu „ersticken“. Öffnen Sie NICHT die Luke. Das Feuer kann mit Sauerstoff versorgt werden und Flammenrückschlag auftreten, was Tod oder schwere Verletzungen zur Folge haben kann.

Warten Sie nach Entladung des Löschesystems mindestens 15 Minuten, bevor Sie die Motorluke öffnen.

! ACHTUNG

Vor der Entladung Motoren und Gebläse abschalten. Wohnunterkünfte verlassen.

! WARNUNG

Der Motorraum hat ein festes Feuerlöschsystem. Um Erstickung zu vermeiden, den Bereich vor der Entladung verlassen. Nach der Entladung vor dem erneuten Betreten lüften.

! WARNUNG

Dieser Feuerlöscher nutzt CO2 als Löschmittel. Er darf nur zum Löschen von elektrischen oder Küchenfeuern verwendet werden. Um Erstickung nach der Entladung zu vermeiden, den Raum unverzüglich verlassen und vor dem Betreten lüften.

! WARNUNG

BEWEGLICHE TEILE

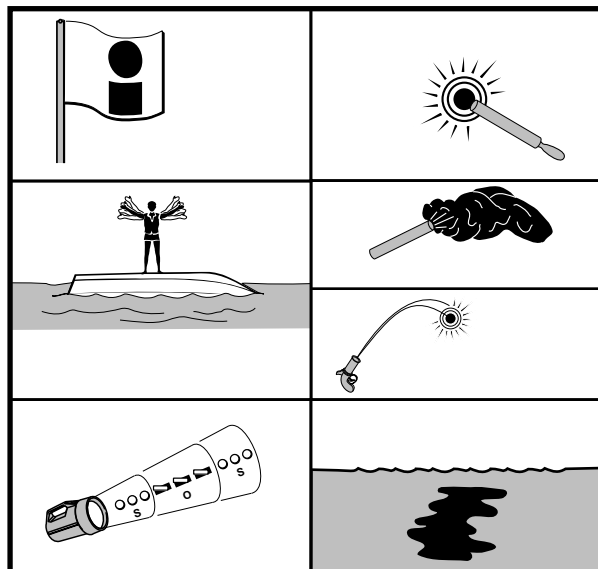
Kontakt mit beweglichen Teilen kann zu Verwicklung, Verfangen oder Schnitten führen und damit Tod oder schwere Verletzungen verursachen. Halten Sie sich von beweglichen Teilen fern.

Niemals in Kontakt mit beweglichen Maschinenteilen kommen, z. B. Motor, Generator, Propeller usw.

Bei Kontakt kann es zur Abtrennung von Körperteilen, zu Strangulierung, Verbrennungen und/oder zu starken Blutverlusten kommen, was zu schweren Verletzungen bis hin zum Tode führen kann. Beim Betrieb der Maschine müssen alle Maschinenschutzvorrichtungen in Position verbleiben.

OPTISCHE SEENOTSIGNALE

Die meisten in Küstengewässern fahrenden Boote müssen zugelassene optische Seenotsignale tragen; lassen Sie sich von örtlichen Behörden beraten.



KC-0082_2

! WARNUNG

FEUER-/EXPLOSIONSGEFAHR

Pyrotechnische Signalgeräte können bei unsachgemäßer Handhabung Feuer und/oder Explosion, Tod, schwere Körperverletzungen und Sachschäden verursachen. Richten Sie sich beim Gebrauch der Signalgeräte nach den Anweisungen des Herstellers.



RAUSCHGIFT UND BOOTFAHREN

Das Boot darf niemals unter dem Einfluss von Drogen oder Alkohol betrieben werden. Die Kombination von Lärm und Schwingungen, Sonne, Wind und Bewegung führt auf dem Wasser zur Ermüdung. Alkohol hat auf dem Wasser eine stärkere Wirkung als an Land. Rauschgift verträgt sich nicht mit dem Bootfahren. Die Bedienung eines Boots im berauschten Zustand oder unter dem Einfluss anderer Drogen ist sowohl gefährlich als auch gesetzeswidrig. Beeinträchtigtes Sehvermögen oder beeinträchtigte Urteilskraft kann auf dem Wasser schnell zur Katastrophe führen.



! WARNUNG

BEEINTRÄCHTIGUNGSGEFAHR

Die Bedienung eines Boots im berauschten Zustand oder unter dem Einfluss anderer Drogen kann Tod oder schwere Verletzungen zur Folge haben. Betreiben Sie das Boot NICHT unter dem Einfluss psychotroper Chemikalien.

KOHLENMONOXIDGEFAHREN

Kohlenmonoxidvergiftung darf nicht mit Seekrankheit, Rausch oder Hitzeschlag verwechselt werden. Wenn jemand über Augenreizung, Kopfschmerzen, Übelkeit, Schwäche oder Schwindel klagt oder wenn Sie den Verdacht einer Kohlenmonoxidvergiftung haben, bringen Sie die Person sofort an die frische Luft, untersuchen Sie die Ursache und treffen Sie die notwendigen Abhilfemaßnahmen. Gegebenenfalls einen Arzt hinzuziehen.

! GEFAHR



KOHLENMONOXIDGEFAHREN

Kohlenmonoxid-Einwirkung hat Tod oder schwere Verletzungen zur Folge. Die Gangway NICHT für andere Zwecke als zum Ein- und Aussteigen der Passagiere oder zur Vorbereitung des Wassergangs verwenden, und die Gangway NICHT bei laufendem Motor benutzen.

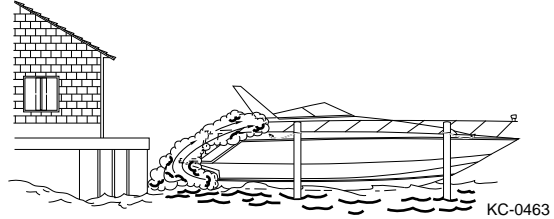
! GEFAHR

KOHLENMONOXIDGEFAHREN

Kohlenmonoxidgas (CO) ist farblos, geruchlos und äußerst gefährlich. Alle Motoren und Brenngeräte geben in ihren Abgasen CO ab. Vermeiden Sie direkte und längere CO-Einwirkung. CO-Einwirkung hat GEHIRNSCHÄDEN oder TOD zur Folge. Zu den Anzeichen einer CO-Einwirkung gehören Übelkeit, Schwindelgefühle und Schläfrigkeit.

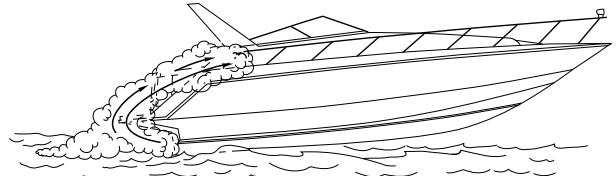
CO-Quellen:

- Hindernisse, die die Zerstreuung der Abgase am Heck beeinträchtigen.



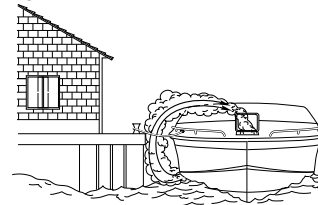
KC-0463

- Fahrt mit hohem Bugwinkel.



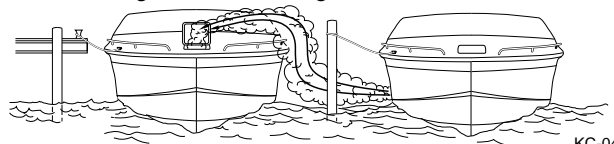
KC-0466

- Hindernisse, die die Zerstreuung der Abgase an den Seiten beeinträchtigen.



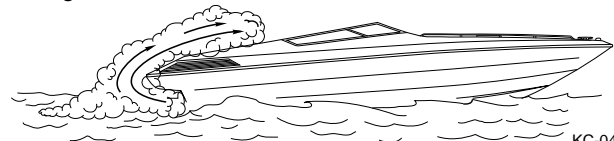
KC-0464

- Andere Abgase in einem abgeschlossenen Bereich.



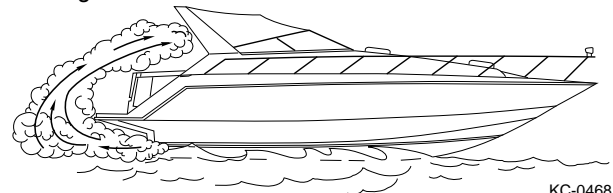
KC-0467

- Langsame Fahrt oder Leerlauf im Wasser.



KC-0465

- Fahrt unter Segeltuch oder mit Seitenvorhängen ohne Lüftung.



KC-0468



! GEFAHR

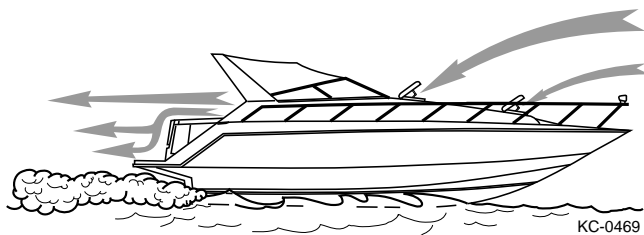





KOHLENMONOXIDGEFAHREN

Kraftstoffverbrennungsgeräte oder andere Geräte mit offener Flamme verbrauchen Kabinensauerstoff und setzen Verbrennungsgase im Boot frei. Belüftung ist erforderlich, wenn Geräte in Gebrauch sind. Die dafür bestimmten Belüftungsöffnungen öffnen, während Geräte in Gebrauch sind. Belüftungsöffnungen niemals blockieren und sicherstellen, dass Geräte mit Rauchabzügen richtig funktionieren.

Belüften Sie zur Verringerung von CO-Ansammlungen den Innenraum des Boots; öffnen Sie zur ausreichenden Lüftung Fenster und/oder das Segeltuchverdeck. Deckluken können bei Langsamfahrt oder völligem Stillstand geöffnet werden, müssen jedoch zur Vermeidung von Wassereindringen, Sachschäden und möglichen Körperverletzungen bei Gleit- oder höheren Geschwindigkeiten geschlossen werden.



SORGEN SIE FÜR AUSREICHENDE FRISCH LUFT IM UND DURCH DAS BOOT!

SICHTBARKEIT

Die Sicht des Fahrers vom Ruder kann durch hohe Trimmwinkel des Boots und andere Faktoren versperrt werden, die durch eine oder mehrere der folgenden variablen Bedingungen verursacht werden:

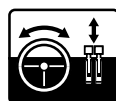
- Trimmwinkel von Antriebsmotoren (bei Booten mit einem Motortrimmschalter an der Antriebseinheit);
- Trimmruderwinkel am Rumpf (bei Booten mit elektrisch betriebenen Trimmrudern oder Trimmklappen am Spiegel Trimmklappenschalter);
- Beladung und Ladungsverteilung;
- Geschwindigkeit;
- schnelle Beschleunigung;
- Übergang von Verdrängungs- auf Gleitmodus;
- Seegang;
- Regen und Gischt;
- Dunkelheit und Nebel;
- Innenbeleuchtung;
- Position von Verdecken und Vorhängen;
- Personen oder bewegbare Ausrüstungsteile im Sichtfeld des Fahrers;

Die „Internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See“ (Kollisionsverhütungsregeln, kurz KVR) und die Seestraßenordnung verlangen, dass jederzeit gehöriger Ausguck gehalten und die Ausweichregeln eingehalten werden. Einhaltung dieser Regeln ist maßgeblich.

Bei Fahrzeugen mit mehr als einer Ruderposition kann das Sichtfeld von einer oder mehreren Ruderstationen beschränkt sein. Vermeiden Sie Zusammenstöße. Bei Nutzung von Ruderstationen mit beschränkter Sicht einen gehörigen Ausguck nach vorne und hinten laut Anforderung durch KVR und Seestraßenordnung halten.

HINWEIS

Halten Sie Bullaugen, Fenster, Wellenborde, Türen, Luken oder Belüftungsöffnungen bei schlechtem Wetter oder beim Fahren mit Gleitgeschwindigkeiten geschlossen.



ALLGEMEINE INFORMATIONEN

BEDIENUNGSELEMENTE

WICHTIG

Bei Leistungsüberschreitung eines Boots kann die Kontrolle über das Boot verloren gehen und das Boot unsicher werden. Überschreiten Sie NICHT die Leistung ihres Boots oder verwenden Sie KEINEN Motor, der die am Typenschild angegebene Leistung überschreitet.

Vor Beginn

Gehen Sie beim Bootfahren und bei der Verwendung Ihrer Ausrüstung klug vor.

- Das Boot NICHT in Innenräumen laufen lassen.
- Befestigen Sie das Taljereep des Motorabstellschalters vor dem Anlassen am Fahrer und stellen Sie sicher, dass der Schalthebel in LEERLAUFstellung ist, bevor Sie den Motor anlassen.
- Machen Sie sich mit dem Zustand Ihres Boots und den Umgebungsbedingungen vertraut.
- Planen Sie für den Notfall und informieren Sie andere über den Zeitpunkt Ihrer Rückkehr.
- Sichern oder verstauen Sie lose Gegenstände vor Antritt der Bootsfahrt.
- Vermeiden Sie bei hoher Geschwindigkeit plötzliche Manöver und reduzieren Sie die Geschwindigkeit bei Wellengang.
- Wenden Sie sich an den Verkaufshändler oder den Bootshersteller, falls das Boot kein Typenschild aufweist.



Schalt-/Gashebel

! WARNUNG

KOLLISIONSGEFAHR

Ein Motor, der durch Verlust der Drosselklappensteuerung zu schnell dreht, kann zu einer Kollision führen, die Tod oder schwere Verletzungen zur Folge haben kann. Stellen Sie sicher, dass alle Steuerungs- und Schaltsysteme regelmäßig überprüft und richtig gewartet werden.

Die Schalt-/Gashebel sind bei verschiedenen Modellen und Motoranordnungen etwas unterschiedlich gestaltet. Alle Schaltsysteme müssen regelmäßig gewartet werden, wenn sie störungsfrei und sicher funktionieren sollen. Regelmäßige Kontrollen sind unerlässlich; lassen Sie sich vom Händler beraten.

HINWEIS

Schalt-/Gashebel an Sportbooten sind normalerweise mit einem Sicherheitsschalter zum Anlassen im Leerlauf ausgestattet. Überprüfen Sie das Sicherheitssystem zum Anlassen im Leerlauf regelmäßig. Betreiben Sie das Boot NICHT, wenn Sie eine Funktionsstörung des Sicherheitssystems zum Anlassen im Leerlauf vermuten.

Ein Hebel - Oberflächenmontiert

Dieser Einhand-Einzelhebel dient sowohl zum Schalten als auch zum Gasgeben.

A. LEERLAUFstellung - der Sicherheitsschalter erlaubt das Anlassen nur in dieser Stellung.

B. VORWÄRTSstellung - zum Schalten in VORWÄRTSstellung (oder RÜCKWÄRTSstellung) den Auslöseknopf unter dem Griff drücken.

C. RÜCKWÄRTSstellung - nicht plötzlich von VORWÄRTS auf RÜCKWÄRTS schalten.

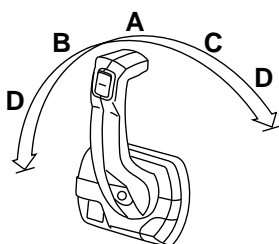
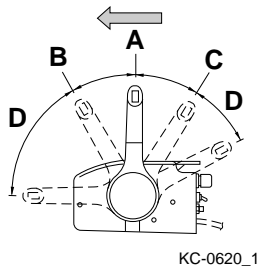
D. GASStellung - durch Schieben wird bei VORWÄRTS- oder durch Ziehen RÜCKWÄRTSfahrt die Motordrehzahl erhöht.

Versuchen Sie niemals, bei Stillstand des Motors zu schalten. Für den Warmlauf des Motors ist ein separater Hebel zum Verstellen der Drosselklappe im LEERLAUF vorgesehen.

Ein Hebel - Eingebaut

Dieser Einhand-Einzelhebel dient sowohl zum Schalten als auch zum Gasgeben.

A. LEERLAUFstellung - der Sicherheitsschalter erlaubt das Anlassen nur in dieser Stellung.



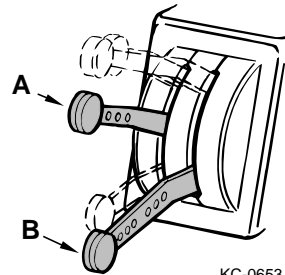
B. VORWÄRTSstellung - zum Schalten in VORWÄRTSstellung (oder RÜCKWÄRTSstellung) den Auslöseknopf unter dem Griff drücken.

C. RÜCKWÄRTSstellung - nicht plötzlich von VORWÄRTS auf RÜCKWÄRTS schalten.

D. GASStellung - durch Schieben wird bei VORWÄRTS- oder durch ziehen RÜCKWÄRTSfahrt die Motordrehzahl erhöht.

Versuchen Sie niemals, bei Stillstand des Motors zu schalten. Für den Warmlauf des Motors ist ein Knopf am Sockel des Hebels vorgesehen, mit dem die Drosselklappe in LEERLAUFstellung des Getriebes verstellt werden kann.

Zwei Hebel - ein Motor



Bei dieser Anordnung sind separate Hebel zum Schalten und zum Gasgeben vorgesehen.

A. Schalthebel - die LEERLAUFstellung ist die mittige Raststellung; zur VORWÄRTSfahrt schieben, zur RÜCKWÄRTSfahrt ziehen.

B. Gashebel - Vollgas ist ganz oben, Leerlauf ganz unten.

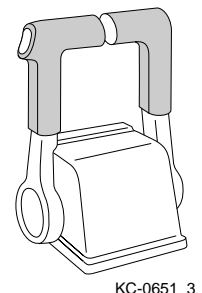
Für den Warmlauf des Motors wird der Schalthebel in LEERLAUFstellung geschoben und der Gashebel nach Bedarf verstellt.

Je ein Hebel - zwei Motoren

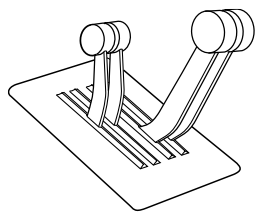
Diese Hebel für zwei Motoren gestatten das separate Schalten und Gasgeben für die beiden Motoren zum leichteren Manövrieren im beschränkten Raum. Die Hebel dienen jeweils sowohl zum Schalten als auch zum Gasgeben für den betreffenden Motor; der linke Hebel schaltet den Backbordmotor, der rechte den Steuerbordmotor.

Im Interesse der Sicherheit beim Anlassen sind die Hebel in LEERLAUFstellung (senkrecht) arretiert. Zum Schalten wird der Hebel um die ersten 15° des Hebelwegs verstellt, und zwar für die VORWÄRTSfahrt vorgeschoben und für die RÜCKWÄRTSfahrt zurückgezogen. Wenn der Hebel über die ersten 15° hinaus verstellt wird, geht er aus dem Schaltbereich in den Gasbereich.

Für den Warmlauf des Motors den Knopf am Sockel des Hebels drücken, mit dem die Drosselklappe in Leerlaufstellung des Getriebes verstellt werden kann. Beim langsamen Manövrieren empfiehlt es sich gelegentlich, einen Motor im VORWÄRTS- und den anderen im RÜCKWÄRTSgang zu betreiben.



Zwei Hebel - zwei Motoren



KC-0654_1

Bei dieser Anordnung sind bei zweimotorigen Booten für jeden Motor separate Hebel zum Schalten und Gasgeben vorgesehen; die linken Hebel schalten den Backbordmotor, die rechten den Steuerbordmotor. Bei zweimotorigen Booten sind die Schalthebel (alle haben die gleiche Größe und Farbe) in Gruppen

angeordnet, und die Gashebel (alle haben die gleiche Größe und Farbe, sind jedoch gewöhnlich etwas größer als die Schalthebel) sind ebenfalls in Gruppen angeordnet.

Die LEERLAUFstellung der Schalthebel ist die Raststellung in der Mitte des Hebelwegs. Durch Hoch- oder Vorwärtsschieben wird das jeweilige Getriebe auf VORWÄRTSgang geschaltet, durch Herunter- oder Zurückziehen auf RÜCKWÄRTSgang. Bei den Gashebeln ist das Vollgas ganz oben oder vorn und der Leerlauf ganz unten oder hinten.

Für den Warmlauf des Motors werden die Schalthebel in LEERLAUFstellung geschoben und die Gashebel nach Bedarf verstellt. Beim langsamem Manövrieren empfiehlt es sich gelegentlich, einen Motor im VORWÄRTS- und den anderen im RÜCKWÄRTSgang zu betreiben.

STEUERUNG

Alle Steuersysteme müssen regelmäßig gewartet werden, wenn sie störungsfrei und sicher funktionieren sollen. Kontrollieren Sie vor der Fahrt die Funktion der Lenkung und untersuchen Sie die Lenkung vor der Bedienung des Boots auf gelockerte oder fehlende Teile. Wenden Sie sich an Ihren Händler, wenn Sie vermuten, dass das Steuersystem beschädigt ist. Betreiben Sie das Boot NICHT, wenn Sie eine Funktionsstörung des Steuersystems vermuten.

Falls Ihr Boot mit einer Notlenkeinrichtung ausgestattet ist, müssen Sie deren Position kennen und mit der Bedienung vertraut sein. Wenn das Boot mit Doppelmotoren ausgestattet ist, kann die Lenkung über die Gashebel und Bedienung jeweils eines Motors gesteuert werden.

Das Steuersystem des Boots ist nicht selbstrückstellend. Stets das Steuerrad festhalten, um die vollständige Kontrolle über das Boot beizubehalten. Bedienungselemente, die nicht gut instandgehalten werden, sind gefährlich.

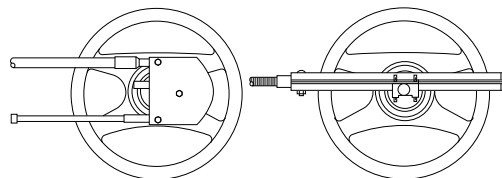
⚠️ WARNUNG

GEFAHR: VERLUST DER KONTROLLE ÜBER DAS BOOT UND UNSICHERES BOOT

Unsachgemäße Wartung des Steuersystems ist gefährlich und kann Tod oder schwere Verletzungen durch plötzlichen Verlust der Kontrolle zur Folge haben. Stellen Sie sicher, dass alle Teile, Seilzüge und Flüssigkeitsstände des Steuersystems regelmäßig kontrolliert und gewartet werden.

Mechanisches Steuersystem

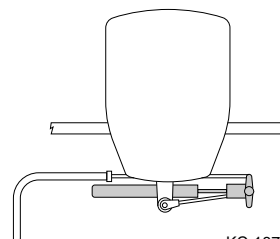
Wenn das Steuerrad eines mechanischen Steuersystems gedreht wird, setzt die Rudereinheit die Drehbewegung des Steuerrades in eine Linearbewegung im Seilzug um. Der Seilzug schiebt oder zieht den Steuerhebel.



KC-1871

Servosteuersystem

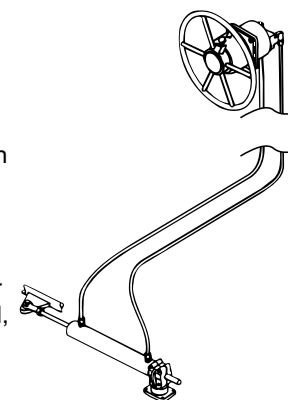
Wenn das Steuerrad eines Servosteuersystems gedreht wird, setzt die Rudereinheit die Drehbewegung des Steuerrades in eine Linearbewegung im Seilzug um. Diese Wirkung schiebt oder zieht den Seilzug. Die Bewegung des Seilzugs wird abgetastet und löst ein Signal an die Hydraulikpumpe aus, die den am Steuerhebel befestigten Hydraulikzylinder verschiebt.



KC-1875

Hydraulisches Steuersystem

Beim hydraulischen Steuersystem ist eine Pumpe direkt am Steuerrad montiert, und zwei Schläuche laufen von der Pumpe zu einem Hydraulikzylinder. Beim Drehen des Steuerrades wird der mit dem Steuerhebel verbundene Hydraulikzylinder verschoben. Ein entweder separater oder in die Pumpe integrierter Behälter enthält zusätzliches Hydrauliköl, das das Eindringen von Luft in die Anlage verhindert.



KC-1880

Sorgen Sie immer für den richtigen Hydraulikölstand, lassen Sie sich von Ihrem Händler zum richtigen Hydrauliköl beraten.

VENTILE

In der Kraftstoffanlage, den Kraftstoffverbrennungseinrichtungen, den Wasser- und Fischtankssystemen kommen Ventile zur Strömungsregelung der Kraftstoffe und Flüssigkeiten zum Einsatz.




Seien Sie sich über die Gefahren mit Kraftstoff und anderen Kraftstoffverbrennungssystemen bewusst.

Stets darauf achten, dass Kraftstoffleitungen und -anschlüsse nicht beschädigt werden und dass kein Kraftstoff mit heißen Motorteilen in Berührung kommt. Verschütteten Kraftstoff sofort aufwischen und die Lappen an Land ordnungsgemäß entsorgen.



Zu Warnhinweisen für die Ventile, die in diesen Arten von Systemen eingesetzt werden, siehe TANKEN und WASSERSYSTEME.

! WARNUNG

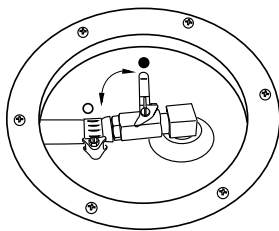
FEUER-/EXPLOSIONSGEFAHR

Benzin und andere Kraftstoffe sind hoch entzündbar und unter bestimmten Umständen hochexplosiv.

- **Beim Betanken NICHT rauchen und offene Flammen oder Funken fernhalten.**
- **Blockieren Sie Kraftstofflüftungsöffnungen NICHT.**
- **KEINEN Kraftstoff in Behältern oder Räume lagern, die nicht speziell für Kraftstoff bestimmt sind und diese Lagerräume NICHT für andere Zwecke verwenden.**

Kraftstoffabspernung

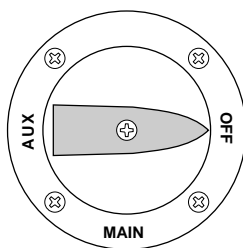
Kraftstoffabsperrentile lassen keinen Kraftstoff zum Motor fließen. Bei längerem Stillstand oder bei der Einlagerung ist das Schließen dieser Ventile zu empfehlen.



KC-1003

Kraftstofftankwahl

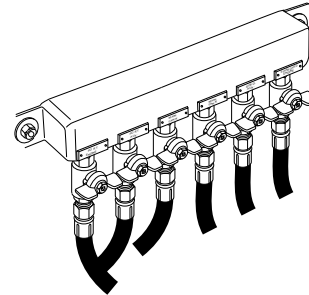
Modelle mit doppeltem oder dreifachem Kraftstofftank sind mit einem Ventil zur Wahl des gewünschten Tanks ausgestattet.



KC-1001_1

Kraftstoffverteiler

Die gewöhnlich im Motorraum untergebrachten Kraftstoffverteiler kommen bei Booten mit mehreren Tanks und Motoren zur Anwendung. Die Ventile dienen zum Ansaugen des Kraftstoffs aus einem Tank oder mehreren Tanks bzw. zum Absperrern der Kraftstoffversorgung eines Motors oder mehrerer Motoren.



KC-1004

Kraftstoffverbrennungseinrichtungen

Kraftstoffverbrennungsgeräte oder andere Geräte mit offener Flamme verbrauchen Kabinensauerstoff und setzen Verbrennungsgase im Boot frei. Beim Betrieb solcher Geräte oder beim Wechsel von Kraftstoffdruckflaschen bei diesen Arten von Geräten ist ausreichende Belüftung erforderlich. Sorgen Sie für adäquate Belüftung und für die ordnungsgemäße Funktion des Geräts. Diese Art von Geräten NICHT zum Beheizen der Schiffs Küche oder Kabinen verwenden.

! GEFAHR






KOHLENMONOXIDGEFAHREN


Kraftstoffverbrennungsgeräte mit offener Flamme verbrauchen Kabinensauerstoff und setzen Verbrennungsgase im Boot frei. Belüftung ist erforderlich, wenn Geräte in Gebrauch sind. Die dafür bestimmten Belüftungsöffnungen öffnen, während Geräte in Gebrauch sind. Belüftungsöffnungen niemals blockieren und sicherstellen, dass Geräte mit Rauchabzügen richtig funktionieren.

DE



KRAFTSTOFFSYSTEM

⚠️ WARNUNG



FEUER-/EXPLOSIONSGEFAHR

Benzin und andere Kraftstoffe sind hoch entzündbar und unter bestimmten Umständen hochexplosiv.

- **Beim Betanken NICHT rauchen und offene Flammen oder Funken fernhalten.**
- **Blockieren Sie Kraftstoffentlüftungsöffnungen NICHT.**
- **KEINEN Kraftstoff in Behältern oder Räume lagern, die nicht speziell für Kraftstoff bestimmt sind und diese Lagerräume NICHT für andere Zwecke verwenden.**

Vor dem Einschalten von Elektrogeräten oder vor dem Anlassen des Motors den Motorraum auf Benzindämpfe überprüfen und danach das Motorraumgebläse mindestens fünf Minuten laufen lassen. Gebläse immer unter Gleitgeschwindigkeit betreiben.

Kraftstoffentlüftungsöffnungen befinden sich normalerweise im Bug oder Spiegel darunter und im gleichen allgemeinen Bereich wie die Kraftstoffeinfüllöffnungen. Überprüfen Sie, dass die Kraftstoffeinfüll- und Entlüftungsleitungen frei von Blockierungen und Knicken sind. Kontrollieren Sie den Kraftstofffilter unbedingt regelmäßig und reinigen Sie ihn nach Bedarf.

Überprüfen Sie die Kraftstoffleitungen, Entlüftungsschläuche und Ablaufschläuche häufig auf Lecks. Einige Modelle sind mit abnehmbaren Handlochdeckeln zur Kontrolle von Kraftstoffsystemkomponenten ausgestattet. Wenn ein Leck an der Verschraubung oder Armatur auftritt, ist es ggf. nur notwendig, die Schlauchschellen festzuziehen. Wenn das Leck weiter auftritt, ersetzen Sie den Schlauch oder alle Verschraubungen und Armaturen unverzüglich, um ein Anstauen von Flüssigkeiten oder Gasen zu verhindern. Oberflächenrisse am Schlauch deuten auf Verschleiß hin und er muss ausgetauscht werden. Verwenden Sie nur für Schiffsverwendung zertifizierte Kraftstoffsystemteile. Ersetzen Sie keine Automobilteile in Schiffsanwendungen.

Füllmengen, Kraftstoffsorte und Lage der Kraftstoffsystemarmaturen finden Sie in den spezifischen Fahrzeuginformationen, die der Bootshersteller bereitstellt.

WICHTIG

Es kann sein, dass aufgrund des Trimmings oder der Beladung des Boots nicht die gesamte Tankkapazität nutzbar ist. Halten Sie immer 20% der Tankkapazität als Reserve, um sicher zu gehen.

WASSERSYSTEME

In diesem Abschnitt werden die Grundbauteile eines Wassersystems behandelt. Das Wassersystem muss gereinigt, eingewintert und gewartet werden, um seine Integrität zu schützen. Methoden zur Verwendung, Pflege und Wartung des Systems und der Komponenten siehe Angaben des Herstellers.

Frischwassertank

Wenn das Boot einen Frischwassertank hat, ist Sauberkeit für die Wasserversorgung sehr wichtig. Lassen Sie sich vom Händler über geeignete Mittel beraten. Lassen Sie KEIN frisches Wasser über längere Zeit im System. Spülen und desinfizieren Sie das System häufig. Das System nur mit frischem Wasser füllen. Wegen der Lage des Boots (Trimm- und Schlagseite) ist ggf. nicht das gesamte Frischwasser im System nutzbar.

⚠️ WARNUNG

VERMEIDEN SIE GIFTE, DIE IM FRISCHWASSERTANK VERWENDET WERDEN

Die während der Lagerung oder zur Reinigung verwendeten Chemikalien müssen mit dem Frischwassertanksystem kompatibel sein. Während der Lagerung und bei längerem Nichtgebrauch sollte der Speichertank leer sein.

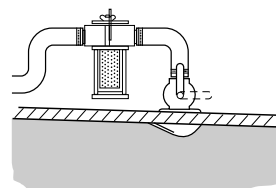
⚠️ WARNUNG

UMWELTVERSCHMUTZUNG

Das Auspumpen von Chemikalien darf nur gemäß den örtlich geltenden Vorschriften für das Ablassen von Chemikalien an zugelassenen Orten geschehen.

Seeventile/Rumpfföffnungen

Alle unter der Wasserlinie liegenden Wasserein- und -auslässe sind mit Seeventilen ausgestattet. Die im Rumpf montierten Seeventile sind bei längerem Stillstand zu schließen und nur im Bedarfsfall zu öffnen.



KC-2165_1

⚠️ WARNUNG

GEFAHR DES ÜBERFLUTENS ODER ERTRINKENS

Bei Ausfall einer Komponente des Wassersystems kann Überflutungs- oder Ertrinkungsgefahr auftreten, die Tod oder schwere Verletzungen zur Folge haben kann. Warten Sie alle Komponenten des Wassersystems und halten Sie die Seeventile bei Stillstand geschlossen.



Bestimmte Seeventile an Wassereinlässen sind zum Schutz gegen im Wasser befindliche Abfallstoffe mit Sieben ausgestattet, die die Verstopfung der nachgeschalteten Anlagenteile verhindern. Zur Gewährleistung eines ausreichenden Wasserflusses müssen diese Siebe täglich kontrolliert und gereinigt werden.

HINWEIS

Zum Schutz des Motors gegen Schäden muss vor dem Anlassen das Sieb gereinigt und das Motorkühlventil geöffnet werden.

Wenn das Boot über Seeventile in den Vorder- und Achterpiekschotten verfügt, halten Sie diese geschlossen, sofern Sie nicht versuchen, Wasser in die Hauptbilgenbereiche abzulassen.

Fischtank

Fischtankventile kommen in verschiedenen Ausführungen vor. Am häufigsten ist das Ventil zum Füllen und Entleeren des Fischtanks zu finden.

Wenn das Ablassventil des Fischtanks geöffnet wird, kann das Wasser bis zum Wasserspiegel ablaufen. Zum vollständigen Entleeren muss der Tank von Hand leergeschöpft oder das Boot aus dem Wasser gehoben werden.

HINWEIS

Halten Sie Bullaugen, Fenster, Wellenborde, Türen, Luken oder Belüftungsöffnungen bei schlechtem Wetter oder beim Fahren mit Gleitgeschwindigkeiten geschlossen.

Wasserableitventil

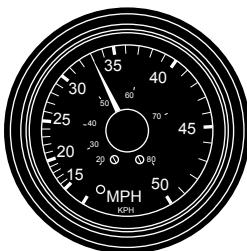
Bei Vorhandensein eines Wasserableitventils können sich zwei Anlagen einen gemeinsamen Wassereinlass und ein gemeinsames Seeventil teilen. Wenn ein Ableitventil im Einsatz ist, funktioniert entweder eine Anlage oder die andere, aber beide Anlagen können nicht gleichzeitig im Betrieb sein.

INSTRUMENTE

Bei Booten mit mehreren Motoren können die in diesem Abschnitt aufgeführten Instrumente in zwei- oder mehrfacher Ausführung vorhanden sein - jeder Motor hat seine eigenen. Gelegentliche Messwertschwankungen sind normal. Die normalen Bereiche sind der Bedienungsanleitung für den Motor zu entnehmen.

Tachometer

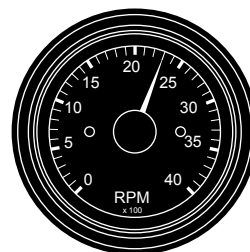
Zur Messung der Geschwindigkeit des Boots in Kilometern, Knoten oder Meilen pro Stunde.



KC-0710

Drehzahlmesser

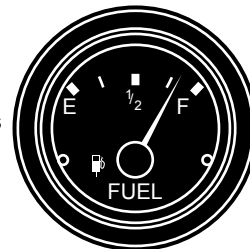
Zur Messung der Motordrehzahl in Umdrehungen pro Minute.



KC-0700

Kraftstoff

Zur Messung des ungefähren Kraftstoffstands im Tank. Da die Genauigkeit von der Lage des Boots (Trim- und Schlagseite) abhängt, ist ein Drittel des Kraftstoffs für die Ausfahrt, ein Drittel für die Rückfahrt und ein Drittel als Reserve zu benutzen.



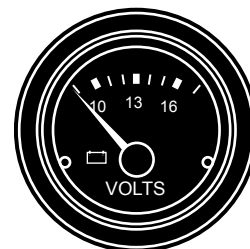
KC-0720

WICHTIG

Es kann sein, dass aufgrund des Trimms oder der Beladung des Boots nicht die gesamte Tankkapazität nutzbar ist. Halten Sie immer 20% der Tankkapazität als Reserve, um sicher zu gehen.

Voltmeter

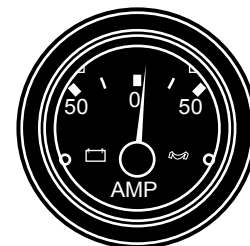
Zur Messung des Zustands der Haupt- oder Anlassbatterie in Volt Gleichstrom. Bei Messwerten unter 11,5 müssen Ladesystem und Batteriezustand kontrolliert werden.



KC-0750

Amperemeter

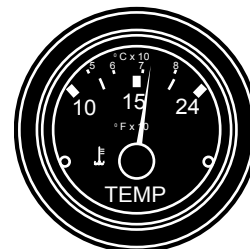
Zur Messung des Ladestroms im Bordnetz. Der normale Betriebsbereich ist der Bedienungsanleitung für den Motor zu entnehmen.



KC-0760

Motorwassertemperatur

Zur Messung der Kühlmitteltemperatur. Der normale Betriebsbereich ist der Bedienungsanleitung für den Motor zu entnehmen.

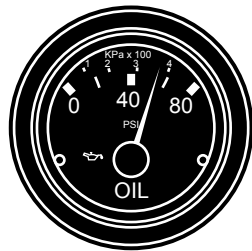


KC-0770



Motoröldruck

Zur Messung des Motoröldrucks. Der normale Betriebsbereich ist der Bedienungsanleitung für den Motor zu entnehmen.



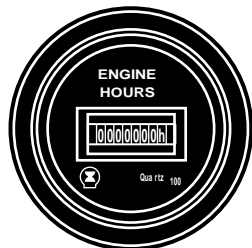
KC-0780

Motoröltemperatur

Zur Messung der Motoröltemperatur. Der normale Betriebsbereich ist der Bedienungsanleitung für den Motor zu entnehmen.

Betriebsstundenzähler

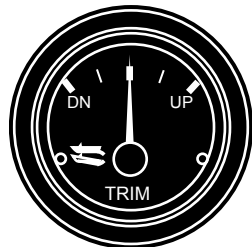
Zur Überwachung der Betriebsstunden des Motors für die planmäßige Wartung.



KC-0782

Trimm

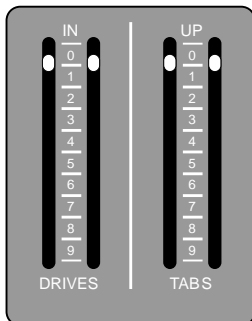
Zur Anzeige der Lage des Außenantriebs und der Relativlage des Bugs im Verhältnis zur Horizontalen. Dieses Gerät wird zur Überwachung des Boottrimms benutzt.



KC-0740

Lageanzeiger für Trimmklappe

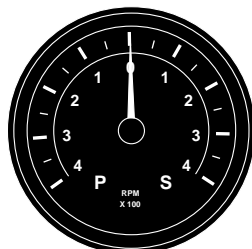
Zur Anzeige der Höhenlage der Trimmklappe.



KC-0707

Motorsynchronisierrichtung

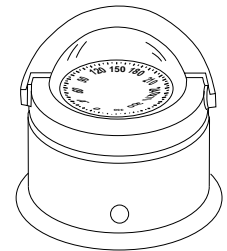
Zur Anzeige des Verhältnisses zwischen den Drehzahlen von zwei Motoren und zur Synchronisierung der Motordrehzahlen. Wenn der Zeiger auf null steht, sind die beiden Motoren synchronisiert. Wenn der Zeiger nicht auf null steht, muss die Motordrehzahl verstellt werden, bis der Zeiger auf null steht.



KC-0708

Kompass

Navigationshilfe zur Anzeige des magnetischen NORDPOLS.



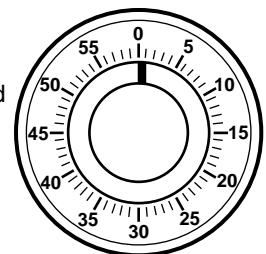
KC-0709

WICHTIG

Der Kompass muss vor der Verwendung als Navigationshilfe von einer qualifizierten Fachkraft geeicht werden. Ein nicht geeichter Kompass zeigt falsche Werte. Zu detaillierten Informationen über den Kompass siehe die Bedienungsanleitung des Kompasses.

Echolot

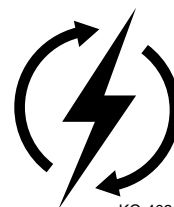
Zur Anzeige des Abstandes zwischen dem Boden des Boots und der direkt unter dem Aufnehmer liegenden Erdoberfläche. Wenn Sie im seichten Wasser nicht auflaufen wollen, müssen Sie den Messwert immer etwas verringern.



KC-0910

SCHALTER UND ANZEIGEN

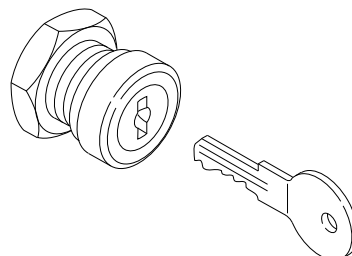
Jeder Stromkreis des Boots ist mit seinem eigenen Schalter ausgestattet.



KC-4090

Zündung

Wenn der Schlüssel ganz nach rechts gedreht wird, rückt der Anlassmotor ein. Sobald der Motor anspringt, wird der Schlüssel losgelassen, sodass der Schalter in EINSCHALTstellung geht.



KC-0985



Motorabstellschalter

⚠️ WARNUNG

GEFAHR: VERLUST DER KONTROLLE ÜBER DAS BOOT UND UNSICHERES BOOT

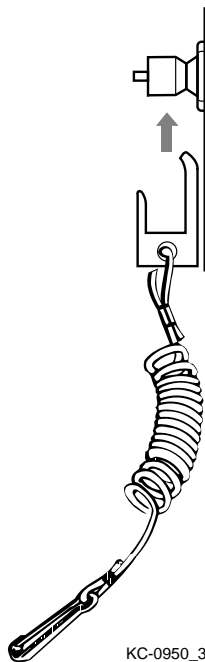
Ein Motorabstellschalter, der nicht benutzt wird, oder nicht einwandfrei funktioniert, kann Tod oder schwere Verletzungen zur Folge haben. Betreiben Sie das Boot NICHT, wenn das Not-Aus-Schaltersystem nicht einwandfrei funktioniert.

Befestigen Sie das Taljereep des Motorabstellschalters vor dem Anlassen am Fahrer. Auf diese Weise geht das Boot nicht durch, wenn der Fahrer zufällig herausgeschleudert wird.

Der Not-Aus-Schalter stellt den Motor ab, wenn die Kommandostation in einem unsicheren Zustand ist, weil der Fahrer entweder das Gleichgewicht verloren hat oder über Bord gefallen ist oder geworfen wurde.

Der Abstellschalter besteht aus einem am Ruder montierten Schalter und einer Schalterklammer/Taljereep/Taljereepklammer, die zwischen Abstellschalter und Bootfahrer geschaltet ist. Wenn der Motor schnell abgestellt werden muss, wird die Klammer zu diesem Zweck durch einen Zug an der Schnur vom Schalter gelöst.

Zur Rückstellung des Schalters nach Auslösung wird die Schalterklammer wieder angebracht. Damit der Motor betrieben werden kann, muss die Klammer am Abstellschalter befestigt sein.



WICHTIG

Dieser Stoppschalter darf nur in Notfällen bedient werden. Er darf NICHT als normaler Motorabschalter verwendet werden.

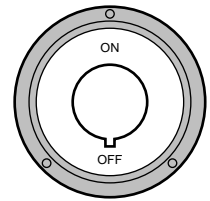
Der Abstellschalter funktioniert nur, wenn er in Ordnung ist. Beachten Sie folgendes:

- Der Abstellschalter und/oder das Taljereep dürfen niemals entfernt oder verändert werden.
- Das Taljereep darf keine Hindernisse aufweisen, die seine Funktion beeinträchtigen könnten.

EINMAL MONATLICH: Funktion des Stoppschalters kontrollieren und sicherstellen, dass das Taljereep nicht verschlissen oder beschädigt ist. Bei laufendem Motor am Taljereep ziehen. Wenn der Motor nicht zum Stillstand kommt, muss der Stoppschalter sofort vom Händler ersetzt werden.

Batterieschalter

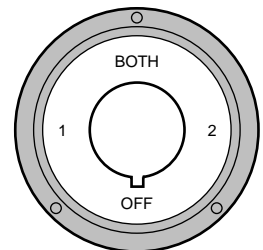
Trennt die Batteriestromversorgung zum Boot mit Ausnahme der automatischen Bilgenpumpe(n), falls eingebaut. Wenn ein Zwillingsbatteriesystem installiert ist, muss sichergestellt werden, dass der Batteriewahlschalter für mindestens eine Batterie auf EIN geschaltet ist. Der Batterieschalter bietet außerdem die positive Trennung der Batterie, um Schutz gegen unbefugtes Eingreifen und vorzeitige Batterieentladung zu gewährleisten. Drehen Sie den Schalter in die AUS-Stellung, wenn das Boot nicht genutzt wird. Weitere Informationen lesen Sie bitte im Herstellerhandbuch nach.



DE

Batteriewahlschalter

Trennt das Boot von den Batterien und schaltet auf die Primär- oder Sekundärbatterie oder auf beide. Unter normalen Bedingungen sollte der Schalter für eine Batterie auf EIN geschaltet sein und nicht auf EIN für beide Batterien. Damit wird eine Batterie auf Reserve gehalten, falls die andere ausfällt. Schalten Sie die jeweilige Batterie bei abgeschalteten Motor zu und nutzen Sie jeden Tag eine andere. In AUS-Stellung des Schalters ist das Boot von den Batterien getrennt, mit Ausnahme der automatischen Bilgenpumpe(n), falls eingebaut. Mit dem Batteriewahlschalter können auch beide Batterien zusammen geschaltet werden, wenn eine höhere Leistung zum Anlassen des Motors erforderlich ist. Drehen Sie den Schalter in die AUS-Stellung, wenn das Boot nicht genutzt wird. Weitere Informationen lesen Sie bitte im Herstellerhandbuch nach.



WICHTIG

Der Batterieschalter dient dazu, eine Batterie in Reserve zu halten. Wenn beide Batterien EINGeschaltet sind und eine Batterie zum Anlassen des Motors und die andere für die Zubehörausstattung verwendet wird, werden beide Batterien entladen. Damit entfällt die Reserve, was bedeuten kann, dass Sie in Not geraten lassen könnten.

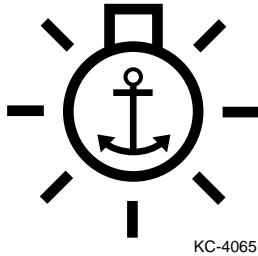
Batterietrenner

Ermöglicht das Aufladen mehrerer Batterien, indem erfasst wird, wieviel Ladung jede Batterie benötigt. Er verhindert eine Überladung und schließt aus, dass eine Batterie in eine andere entladen wird. Weitere Details entnehmen Sie bitte dem Herstellerhandbuch des Trennsystems.



Ankerlichtschalter

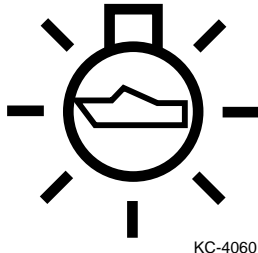
Zum Einschalten des weißen Rundumlichtes allein beim Ankern über Nacht.



KC-4065

Positionslightschalter

Zum Ein- und Ausschalten der Anker- und Positionslaternen und der Gerätebeleuchtung bei der Nachtfahrt.



KC-4060

WICHTIG

Fahren Sie zwischen Sonnenunter- und -aufgang niemals ohne Positionslaternen. Die Positionslaternen zeigen in der Nacht die Fahrtrichtung und das Vorfahrtsrecht an.

Gebälaseschalter

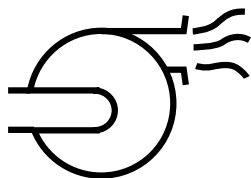
! WARNUNG



FEUER-/EXPLOSIONSGEFAHR

Benzindämpfe sind sehr explosiv, wenn sie offenen Flammen oder Zündfunken ausgesetzt werden. Dies kann Tod oder schwere Verletzungen zur Folge haben. Immer das Gebläse mindestens vier Minuten laufen lassen, BEVOR ein elektrisches Gerät eingeschaltet oder der Motor angelassen wird.

Zum Einschalten des Entlüftungsgebläses für den Motorraum zum Ableiten von explosionsgefährlichen Rauchgasen aus diesem Bereich.



KC-4040

WICHTIG

Das(die) Bilgengebläse mindestens vier Minuten laufen lassen, BEVOR ein elektrisches Gerät eingeschaltet oder der (die) Motor(en)/(werden) angelassen wird. Die Aktivierung des Bilgengebläsesystems IST KEINE GARANTIE für das Entfernen explosiver Dämpfe. VOR dem Einschalten eines elektrischen Gerätes oder dem Anlassen des (der) Motors/Motoren IMMER den Motor- und Bilgenraum auf Kraftstoffdämpfe prüfen. KEIN elektrisches Gerät einschalten und NICHT den (die) Motor(en) anlassen, wenn Sie Kraftstoff riechen. Untersuchen Sie sofort die Ursache. Gebläse immer unter Gleitgeschwindigkeiten betreiben.

Bilgenpumpenschalter

! WARNUNG

GEFAHR DES SINKENS ODER ERTRINKENS

Das Bilgenpumpensystem ist nicht auf Schadenskontrolle ausgelegt. Die kombinierte Kapazität des Systems ist nicht dazu bestimmt, das Boot im Schadensfall leer zu pumpen.

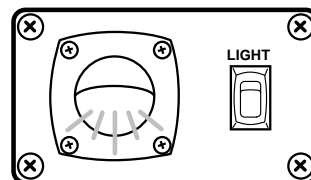
HINWEIS

Überprüfen Sie die Funktion aller Bilgenpumpen in regelmäßigen Intervallen. Befreien Sie Pumpeneinlässe von Schmutz. Wenn Seeventile an den Vorder- und Achterpiekschotten angebracht sind, halten Sie diese geschlossen und öffnen Sie sie nur, um Wasser in den Hauptbilgenbereich ablaufen zu lassen.

Zum manuellen Ein- und Ausschalten der Bilgenpumpe. Zu Bedienungs- und Wartungsinformationen siehe das Handbuch des Pumpenherstellers.

Besteig- und Innenbeleuchtung

Wahlschalter zum Ein- und Ausschalten der Besteigbeleuchtung und Cockpit-Innenbeleuchtung. Zum Einschalten der Beleuchtung muss der Gleichstrom-Hauptschalter (Hauptstromschalter) in Stellung EIN sein.

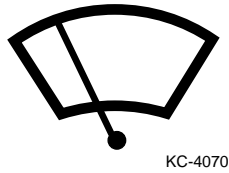


KC-0935_1



Scheibenwischerschalter

Zum Ein- und Ausschalten der Scheibenwischer.



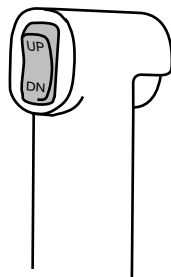
KC-4070

Lukenheberschalter

Zum Heben und Herunterlassen der elektrisch betätigten Motorraumluken.

Motortrimmschalter

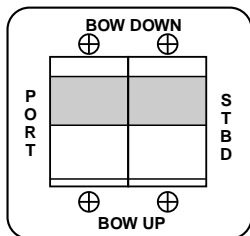
Die Trimm- und Kippfunktion wird mit diesem Schalter aktiviert. Schalter drücken und halten, bis der Motor die gewünschte Winkellage hat. In Verbindung mit dem Trimmanzeiger dient dieser Schalter zur Maximierung der Leistung des Boots im Wasser. Der Kippschalter dient zum Anheben der Antriebseinheit beim Verladen auf Anhänger.



KC-0931_2

Trimmklappenschalter

Diese Wippschalter dienen zum Verstellen der Trimmklappen am Back- und Steuerbordspiegel. Durch Einstellen der Trimmklappen wird der Fahrkomfort verbessert und die von den wechselnden Umständen bedingte Schlagseite korrigiert.



KC-0932_1

Kraftstoffvorrat

Zur Kontrolle des Kraftstoffvolumens im Tank bei ausgeschalteten Positionslaternen oder ausgeschalteter Zündung.

DETEKTOREN

Detektoren überwachen gefährliche Gase, die sich im Boot ansammeln können.

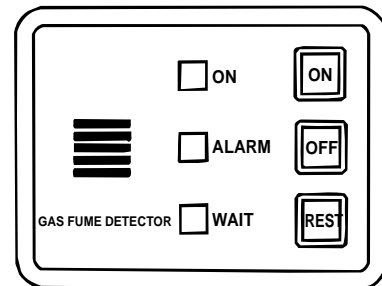
Gasdämpfe

⚠️ WARNUNG

FEUER-/EXPLOSIONSGEFAHR

Benzindämpfe sind sehr explosiv, wenn sie offenen Flammen oder Zündfunken ausgesetzt werden. Dies kann Tod oder schwere Verletzungen zur Folge haben. Immer das Gebläse mindestens vier Minuten laufen lassen, **BEVOR** ein elektrisches Gerät eingeschaltet oder der Motor angelassen wird.

Bei Feststellung von Benzindämpfen wird eine akustische Warnung ausgelöst. Bilgengebläse zum Absaugen der Dämpfe einschalten. Der Sensor des Dämpfdetektors ist im Bilgenbereich angeordnet, wo sich die Dämpfe ansammeln. Funktion der Einheit vor jeder Kreuzfahrt kontrollieren.



KC-0936

Kohlenmonoxiddämpfe (CO)

Bei Feststellung von CO-Dämpfen wird eine akustische Warnung ausgelöst. Passagiere ins Freie bringen und den betreffenden Raum sofort entlüften.

⚠️ GEFAHR

KOHLENMONOXIDGEFAHREN

CO-Einwirkung hat Tod oder schwere Verletzungen zur Folge. CO ist farblos, geruchlos und äußerst gefährlich. Alle Motoren und Brenngeräte geben in ihren Abgasen CO ab. Direkte und längere CO-Einwirkung hat **GEHIRNSCHÄDEN** oder **TOD** zur Folge. Zu den Anzeichen einer CO-Einwirkung gehören Übelkeit, Schwindelgefühle und Schläfrigkeit. Stellen Sie sicher, dass der CO-Detektor einwandfrei funktioniert.

DE



Akustischer Alarm

Wenn ein akustischer Alarm zu hören ist, Instrumente kontrollieren und Motor abstellen. Der Alarm deutet auf Heißlaufen des Motors und/oder Ölmenge hin. Gewisse Modelle haben eine Alarmprüfeinrichtung, die beim Starten zu hören ist.



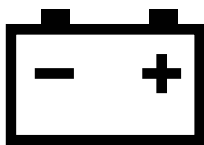
KC-5020

SICHERUNGEN UND LEISTUNGSSCHALTER

Alle Stromkreise werden von Sicherungen oder Ausschaltern gegen Überlast geschützt. Bei Überlast oder Kurzschluss brennt die Sicherung durch bzw. wird der Ausschalter ausgelöst. Wenn ein Stromkreis bei normalen Betriebsbedingungen wiederholt überlastet wird, muss das Boot sofort vom Händler untersucht werden.

BATTERIE(N)

Die Batterie(n) muss/müssen im Boot fest installiert und die Anschlüsse abgedeckt sein. Die Anschlüsse sauber halten und regelmäßig kontrollieren.



KC-4080

Das Batterieelektrolyt ist säurehaltig. Deshalb sorgsam damit umgehen. Nach Kontakt mit der Haut oder anderen Körperteilen, die Kontaktstelle mit Wasser abspülen und ärztliche Hilfe hinzuziehen.

Die Batterieanschlüsse sauber, fest montiert und abgedeckt halten, um Funkenschlag, Kurzschlüsse und somit die Gefahr einer Explosion oder eines Brandes auszuschließen.

Beim Anschließen und Trennen der Batterie sorgsam vorgehen. Sicherstellen, dass die Batteriebefestigung und die Anschlüsse fest montiert sind und die Anschlüsse mit Schutzabdeckungen geschützt sind. NIEMALS eine Batterie im Boot nachladen und/oder die Lüftungsöffnungen der Batterie blockieren.

! WARNUNG

FEUER-/EXPLOSIONSGEFAHR

Explosions- oder Brandgefahr durch Wasserstoffgase, die von Bleisäurebatterien erzeugt werden, hat Tod oder schwere Verletzungen zur Folge.

- Tragen Sie beim Arbeiten an oder rund um Batterien persönliche Schutzausrüstung.
- Laden Sie die Batterie NICHT mit einer Starthilfebatterie und lassen Sie den Motor nicht mit einer Starthilfebatterie an.
- Laden Sie die Batterie außerhalb des Boots.
- In der Nähe einer Batterie NICHT rauchen und offene Flammen fernhalten.
- Halten Sie Ihren Kopf NICHT direkt über eine Batterie, wenn Sie elektrische Anschlüsse herstellen oder unterbrechen.
- Wenn Gas durch einen Funken oder eine Flamme gezündet wird, kann es heftig explodieren und Versprühen von Batteriesäure oder Zerbrechen der Batterie hervorrufen.
- Verwenden Sie KEIN Metallobjekt zur Funkenbildung zwischen Batterieklammern, um zu überprüfen, ob die Batterie geladen ist.

ELEKTRIK

! GEFAHR



FEUER-/EXPLOSIONS-/STROMSCHLAGGEFAHR

Unsachgemäße Verwendung des Wechsel- oder Gleichstromnetzes verursacht Feuer, Explosion oder Elektroschock und hat damit Tod oder schwere Verletzungen zur Folge. NICHT an Bordnetzen arbeiten, die unter Spannung stehen und nicht in der Nähe eines Boots schwimmen, wenn es an die Landstromversorgung angeschlossen ist. Beim Anschließen oder Trennen der Landstromversorgung vorsichtig vorgehen.

Einige Boote haben zwei Bordnetze: ein batteriegespeistes Gleichstromnetz (DC) und ein generator- oder landstromgespeistes Wechselstromnetz (AC). Diese Netze verfügen über eine Lastschwerpunkttafel, die die Hauptverteiltertafel bildet. Das Gleichstromnetz speist alle Stromkreise des Boots (Beleuchtung, Pumpen, Gebläse, Zündung usw.).



⚠️ WARNUNG

Arbeiten Sie nicht an der elektrischen Anlage, während das System unter Strom steht oder verändern Sie weder das Bordnetz noch relevante Zeichnungen. Installation, Änderungen und Wartung des Bordnetzes dürfen nur von einem kompetenten Elektrotechniker für Schiffe durchgeführt werden. Ändern Sie nicht die Stromennwerte von Überstromschutzeinrichtungen und verwenden Sie nur Elektrogeräte mit Bauteilen, die den Nennstromwert des Stromkreises nicht überschreiten. Schalten Sie beim Verlassen des Boots alle elektrischen Systeme außer der automatischen Bilgenpumpe, den Brandschutz- und Warnstromkreisen aus.

Das Wechselstromnetz speist die Steckdosen und Wechselstromgeräte (Elektroherd, Warmwasserbereiter, Mikrowellenofen, Kühlschrank usw.), wenn das Boot am Kai oder Liegeplatz vertäut ist.

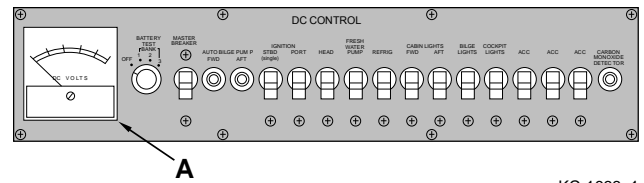
⚠️ WARNUNG

Verändern Sie nicht die elektrischen Systeme oder relevante Zeichnungen. Installation, Änderungen und Wartung dürfen nur von einem kompetenten Elektrotechniker für Schiffe durchgeführt werden. Inspizieren Sie das System mindestens alle 2 Jahre. Schalten Sie Metallgehäuse installierter Elektrogeräte an das Schutzleitersystem im Boot (grüner Leiter oder grüner Leiter mit gelbem Streifen) an und verwenden Sie doppelt isolierte oder geerdete Elektrogeräte. Verwenden Sie das Bordnetz nicht, wenn die Umpolungslampe aktiviert wird. Beheben Sie den Polaritätsfehler vor Aktivierung des Bordnetzes im Boot. Nehmen Sie keine Änderung an Landstromkabelverbindern vor. Verwenden Sie nur kompatible Steckverbinder.

Um Stromschlag- und Brandgefahren zu minimieren:

- Schalten Sie den Landstromanschlussschalter vor dem Anschließen oder Trennen des Landstromkabels aus.
- Schalten Sie das Landstromkabel am Einlass des Boots an, bevor Sie es an die Landstromquelle anschließen.
- Trennen Sie das Landstromkabel zuerst an der Landstromquelle.
- Wenn die Umpolungslampe aktiviert wird, trennen Sie das Kabel unverzüglich.
- Verschließen Sie den Landstromeinlassdeckel fest.

DC-Hauptschalttafel (Kleinspannung)



KC-1633_1

Die typische DC-Hauptschalttafel besteht aus einem Voltmeter, einem Batterieprüfschalter, einer Reihe von schalt- und rückstellbaren Ausschaltern und dem Hauptschalter.

Voltmeter (A)

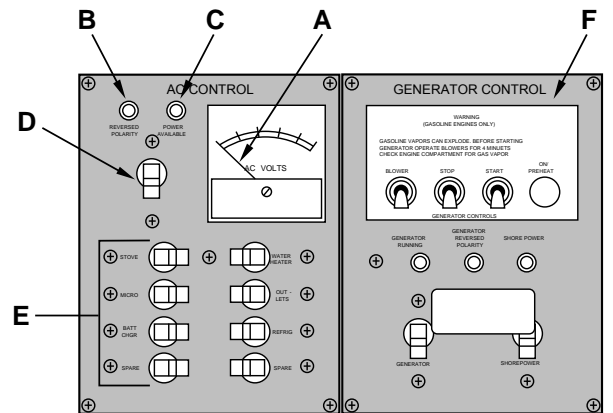
Mit diesem Instrument können Sie den Zustand der Batterien kontrollieren. In AUSgeschalteter Stellung des Hauptschalters wird der Batterieprüfschalter zur Kontrolle der Batteriespannung gedreht.

WICHTIG

Vor der Rückstellung eines ausgelösten Ausschalters muss die Ursache des Problems ermittelt und behoben werden.

Schaltbare Ausschalter haben zwei Aufgaben. Erstens können Stromkreise durch Ein- bzw. Ausschalten des Schalters manuell ein- bzw. ausgeschaltet werden, und zweitens schützt der Schalter das gespeiste System durch automatische Unterbrechung des betreffenden Stromkreises bei Kurzschluss oder Überlast.

Wechselstrom-/Generatortafel (Niederspannung)



KC-1634_1

Viele Wechselstromtafeln bestehen aus einem Voltmeter oder AC-Hauptschalter, einer Umpolungsanzeigelampe und Einzelausschaltern.

Voltmeter (A)

Das Voltmeter dient, falls vorhanden, zur Überwachung der Wechselspannung.

Umpolungslampe (B)

Die Umpolungslampe zeigt Umpolung der Landstromquelle, nicht jedoch Umpolung der Bootsverdrahtung, an.



! GEFAHR






**FEUER-/EXPLOSIONS-/
STROMSCHLAGGEFAHR**

Umpolung oder unsachgemäße Verwendung des Wechselstromnetzes verursacht Feuer, Explosion oder Elektroschock und hat damit Tod oder schwere Verletzungen zur Folge. Bei Umpolung darf die Landstromquelle **NICHT** benutzt werden. Schalten Sie den Strom aus und ziehen Sie das Landstromkabel ab. Nehmen Sie **KEINE** Änderung am Landstromkabel vor.

Stromanzeigelampe (C)

Die Stromanzeigelampe zeigt an, dass die Tafel Strom von der Küste oder vom Generator zur Verteilung erhalten kann. Diese Anzeigelampe muss vor dem Einschalten des AC-Hauptschalters leuchten.

Wechselstrom-Hauptschalter (D)

Der Wechselstrom-Hauptschalter schaltet das ganze Wechselstromnetz ein und aus. Auf diese Weise können Spannung und Polarität sofort nach Anschluss der Küstenstromquelle und vor Einschalten einzelner Stromkreise kontrolliert werden.

Einzel ausschalter (E)

Die Einzelausschalter erlauben das Ein- oder Ausschalten eines Stromkreises durch entsprechende Schalterbetätigung. Sie schützen das bestromte System auch, indem Sie die Stromzufuhr bei Kurzschluss oder einer Belastung sofort abstellen.

WICHTIG

Vor der Rückstellung eines ausgelösten Ausschalters muss die Ursache des Problems ermittelt und behoben werden.

Generatortafel (F)

Bei Booten mit Generator enthält diese Tafel die Ein- und Ausschalter und die Bedienungselemente zum Hin- und Herschalten zwischen Küsten- und Generatorstrom.

Vor dem Generatorbetrieb muss das Motorraumgebläse mindestens vier Minuten laufen, und während des Generatorbetriebs muss es zum Ableiten gefährlicher Gase oder Dämpfe im Dauerbetrieb stehen. Ein Generatorbetrieb erfordert bestimmte Betriebsverfahren. Lesen Sie vor der erstmaligen Inbetriebnahme die Generatoranleitung. Angaben zur Bedienung und Wartung sind der Betriebsanleitung des Generators zu entnehmen.

! WARNUNG






FEUER-/EXPLOSIONSGEFAHR

Benzindämpfe sind sehr explosiv, wenn sie offenen Flammen oder Zündfunken ausgesetzt werden. Dies kann Tod oder schwere Verletzungen zur Folge haben. Immer das Gebläse mindestens vier Minuten laufen lassen, **BEVOR** ein elektrisches Gerät eingeschaltet oder der Motor angelassen wird.

! WARNUNG



GEFAHR VON VERWICKLUNG

Kontakt mit beweglichen Teilen kann zu Verwicklung, Schnitten führen und damit Tod oder schwere Verletzungen verursachen. Halten Sie sich von beweglichen Teilen fern.

Anschluss der Landstromquelle

! GEFAHR





**FEUER-/EXPLOSIONS-/
STROMSCHLAGGEFAHR**

Unsachgemäße Verwendung des Wechsel- oder Gleichstromnetzes verursacht Feuer, Explosion oder Elektroschock und hat damit Tod oder schwere Verletzungen zur Folge. **NICHT** an Bordnetzen arbeiten, die unter Spannung stehen und nicht in der Nähe eines Boots schwimmen, wenn es an die Landstromversorgung angeschlossen ist. **Beim Anschließen oder Trennen der Landstromversorgung vorsichtig vorgehen.**

Landstrom erfordert eine spezielle dreiadrige Marineleitung, um den richtigen Anschluss an die Landstromversorgung herzustellen. Kaianschlüsse und die Landstromanschlüsse sind steckbar. Die Anschlüsse werden ebenfalls mit einer Schiebemuffe mit Gewinde gesichert. Stellen Sie sicher, dass der Landstromanschlussdeckel angebracht ist, wenn der Landstromanschluss nicht in Gebrauch ist.

Lassen Sie das Ende des Landstromkabels nicht in das Wasser hängen. Es kann ein elektrisches Feld erzeugt werden, das Schwimmer in der Nähe verletzen oder töten kann.



Anschließen:

- Schalten Sie den AC-Hauptschalter auf der Stromtafel aus.
- Wenn die Steckdose am Kai einen Trennschalter hat, schalten Sie den Schalter aus.
- Schließen Sie das Landstromkabel zuerst an das Boot an.
- Lassen Sie es lockerer als die Festmacher.
- Schließen Sie das Kabel an die Kaistromversorgung an.
- Wenn das Boot über einen Generator verfügt, schalten Sie den Land-/Generatorschalter in die Stellung LAND.
- Stellen Sie den Kaitrennschalter in die Stellung EIN.
- Wenn die Umpolungslampe auf der Tafel aufleuchtet, trennen Sie das Kabel sofort vom Landstromanschluss und wenden Sie sich an Ihren Händler.

Trennen:

- Schalten Sie die Hauptschalter des Boots aus.
- Wenn die Landsteckdose einen Trennschalter hat, schalten Sie den Schalter aus.
- Trennen Sie das Kabel an der Kaisteckdose für Landstrom.
- Trennen Sie das Kabel vom Boot und schließen Sie den Deckel.

Elektrogeräte

Das Boot ist ggf. mit mehreren Haushaltsgeräten wie Öfen, Kochstellen, Grill, Mikrowelle, Kühlschrank oder Eisbereiter ausgestattet. Die Geräte haben einen eher großen Stromverbrauch oder verbrauchen vielleicht Brennstoff, der Sauerstoff in einem geschlossenen Bereich abziehen kann. Entnehmen Sie Gebrauchs-, Wartungs- und Sicherheitshinweise den Betriebsanleitungen dieser Produkte. Die Geräte NICHT zum Heizen oder Kühlen der Schiffsküche oder Kabine verwenden.

TANKEN

Alle Türen, Fenster, Luken schließen, durch die Kraftstoffdämpfe in das Boot eindringen könnten. Die Kraftstofftanks NICHT überfüllen. Lassen Sie beim Tanken 2 % Kraftstoffausdehnungsraum im Tank. Wenn die Kraftstofftemperatur 0 °C oder darunter beträgt, sind mindestens 6 % Kraftstoffausdehnungsraum im Tank freizuhalten.

Wenn Sie den(die) Kraftstofftank(s) des Boots das erste Mal betanken und jedes Mal nach dem Tanken, sollten Sie die gesamte Kraftstoffanlage auf Lecks und/oder beschädigte Teile untersuchen. Lecks und/oder beschädigte Teile müssen repariert werden und der Bereich ist zum Entfernen der explosiven Dämpfe zu belüften.

! WARNUNG



FEUER-/EXPLOSIONSGEFAHR!

Benzindämpfe sind sehr explosiv, wenn sie offenen Flammen oder Zündfunken ausgesetzt werden. Dies kann Tod oder schwere Verletzungen zur Folge haben. Immer das Gebläse mindestens vier Minuten laufen lassen, BEVOR ein elektrisches Gerät eingeschaltet oder der Motor angelassen wird.

- **Alle Verbrennungsmotoren, Elektromotoren und Lüfter vor dem Tanken ausschalten.**
- **Im Umkreis von 15 m der Tankstelle nicht rauchen und offene Flammen oder Funkenschlag vermeiden.**
- **Halten Sie die Tankpistole und den Kraftstofftank in Kontakt, um statischen Funkenschlag auszuschließen. KEINEN Kunststofftrichter verwenden.**

Tanken Sie nur an eigens vorgesehenen und zugelassenen Tankstellen, z. B. Marinetankdocks oder Kraftfahrzeugtankstellen. An zugelassenen Tankstellen werden spezielle Vorkehrungen getroffen, um das Risiko statischer Entladung gering zu halten.

Lesen und befolgen Sie ALLE Warnschilder an der Zapfsäule und im Zapfsäulenbereich.

Halten Sie die Tankpistole und den Füllstutzen vor und nach dem Betanken in Kontakt, um statischen Funkenschlag auszuschließen.

Während des Tankvorganges NICHT wieder in Ihr Boot einsteigen. Beim Ein- und Aussteigen kann eine statische Aufladung hervorgerufen werden, die die Dämpfe am Füllstutzen zünden kann.

KEINE Panik, wenn ein Brand entsteht.

- **NICHT die Tankpistole aus dem Tank ziehen.**
- **Evakuieren Sie alle Passagiere aus dem Boot und dem Tankstellenbereich und informieren Sie sofort den Tankwart, damit er die Notfallabspernung aktivieren und Feuerlöscher einsetzen kann.**

Nach dem Tanken

- Die Füllkappe(n) sicher verschließen.
- Verschütteten Kraftstoff vollständig aufwischen. Die Lappen ordnungsgemäß an Land entsorgen.
- Alle Türen, Fenster, Luken öffnen, um sämtliche Räume zu belüften. Auf Kraftstoffdämpfe untersuchen, bevor der Motor oder andere Geräte in Betrieb genommen werden.
- Aktivieren Sie das Frischluftgebläse, falls eingebaut, jedes Mal mindestens 4 Minuten, bevor der Motor angelassen wird.



Vor dem Anlassen

 **WARNUNG**

FEUER-/EXPLOSIONSGEFAHR

Benzdämpfe sind sehr explosiv, wenn sie offenen Flammen oder Zündfunken ausgesetzt werden. Dies kann Tod oder schwere Verletzungen zur Folge haben. Immer das Gebläse mindestens vier Minuten laufen lassen, BEVOR ein elektrisches Gerät eingeschaltet oder der Motor angelassen wird.



ÜBERLEGUNGEN ZUM UMWELTSCHUTZ

Als Bootsfahrer wissen Sie die Schönheit und den Frieden der freien Natur zu schätzen. Der Bootsfahrer ist dafür verantwortlich, dass die Umwelt durch Reinhalten der Gewässer geschützt wird.

Werfen Sie nichts ins Wasser, was Sie nicht gern essen oder trinken würden!

Machen Sie sich mit den örtlich geltenden Gesetzen bezüglich des Entleerens der Tanks und der Müllentsorgung vertraut und halten Sie diese ein.

MARPOL-ÜBEREINKOMMEN

Das internationale Übereinkommen zur Verhütung von Umweltverschmutzung durch Schiffe, das auch als MARPOL-Übereinkommen (MARine POLLution) bekannt ist, untersagt das Einleiten von Kunststoffen, Chemikalien, Müll und Öl in die Gewässer.

KRAFTSTOFF- UND ÖLSPILLAGEN

Wer Kraftstoff oder Öl in unsere Gewässer gießt, verschmutzt die Umwelt und gefährdet die Tierwelt. Lassen Sie niemals Kraftstoff oder Öl in das Wasser ab. Das ist verboten und kann eine Geldstrafe nach sich ziehen. Für versehentliche Spillagen gibt es zwei Hauptursachen:

- Überfüllen des Kraftstofftanks
- Pumpen von verschmutztem Bilgenwasser

 **WARNUNG**

FEUER-/EXPLOSIONS- ODER ERSTICKUNGSGEFAHR!

Dämpfe von brennbaren Lösungsmitteln können Feuer, Explosion oder Erstickung mit Todesfolge oder schweren Verletzungen verursachen. Benutzen Sie zur Reinigung der Bilge KEINE brennbaren Lösungsmittel.

Halten Sie den Bilgenbereich von verschüttetem Kraftstoff und Öl frei. Verschmutzte Lappen nicht an Bord aufbewahren. Die Lappen an Land ordnungsgemäß entsorgen.

ABLASSEN UND BESEITIGUNG VON ABFÄLLEN

Der Begriff Abfälle umfasst Müll jeder Art, Kunststoffe, für Recycling geeignete Produkte, Lebensmittel, Holz, Waschmittel, Abwasser und in gewissen Gewässern sogar Fischabfälle - kurz gesagt fast alles. Wir empfehlen Ihnen, alles, was Sie mitnehmen, auch wieder zurückzubringen und an Land ordnungsgemäß zu beseitigen.

Wenn Sie über sanitäre Einrichtungen (Pütz oder Schiffstoilette) verfügen, müssen diese im Jachthafen ordnungsgemäß ausgepumpt werden. Das Ablassen von Abwässern über Bord ist sogar bei funktionsfähiger Abfallablassanlage in vielen Gegenden verboten.

UNZULÄSSIGE LÄRMBELÄSTIGUNG

Der Begriff Lärm umfasst Motorgeräusche, Radiolärm und sogar Schreie. Auf vielen Gewässern bestehen Lärmgrenzen. Lassen Sie Abgase erst in gebührender Entfernung von der Küste durch den Spiegel ab. Musik und laute Gespräche sind auf dem Wasser, besonders in der Nacht, weit zu hören.

KIELWASSER

Achten Sie auf Zonen, wo KIELWASSER VERBOTEN ist. Sie können ggf. für von Ihrem Kielwasser verursachte Schäden oder Verletzungen zur Verantwortung gezogen werden. Reduzieren Sie vor dem Eintritt in derartige Zonen Ihre Geschwindigkeit auf den langsamsten Wert, bei dem sich das Boot steuern lässt.

ABGASEMISSIONEN

Verstärkte Abgasemissionen (Kohlenwasserstoffe) verschmutzen das Wasser und die Luft. Sichern Sie die Spitzenleistung des Boots durch richtige Einstellung des Motors und Reinhalten des Schiffskörpers. Ziehen Sie den Händler und die Motoranleitung zu Rate.

LACK

Wenn das Boot in Wasser liegt, wo die Vegetation Probleme verursachen kann, kann der Bewuchs mit einem Schutzanstrich reduziert werden. Beachten Sie bei der Wahl die Umweltschutzvorschriften. Lassen Sie sich von der örtlichen Behörde beraten.

REINIGUNGSMITTEL

Haushaltsreinigungsmittel sind sparsam zu gebrauchen und dürfen nicht in das Wasser abgelassen werden. Mischen Sie niemals verschiedene Reinigungsmittel, und sorgen Sie in geschlossenen Räumen für gute Lüftung. Benutzen Sie KEINE phosphat-, chlor- oder lösungsmittelhaltigen Produkte und keine nicht biologisch abbaubaren oder Erdölprodukte. Zitronensäure-Reinigungsmittel eignen sich ausgezeichnet für die Schiffsreinigung und sind weder gesundheits- noch umweltschädlich. Weiteres ist unter WARTUNG zu finden.





WARTUNG

SEEWASSERKORROSION

Nach der Seefahrt ist das ganze Boot sofort mit Seewasser abzuspülen. Wenn das Boot hauptsächlich für die Frischfahrt eingesetzt wird, muss der Bootskörper jeden Monat mit Wachs angestrichen und ein Korrosionsschutz auf alle Metallteile aufgetragen werden.

REINIGUNG

Plan- und regelmäßige Reinigung sichert der Boots Oberfläche das bestmögliche Aussehen. Zum Entfernen von Schimmel können Sie beim Händler besondere Reinigungsmittel kaufen. Im Freien gelagerte Boote verlieren unter der Einwirkung von Sonnenlicht, Wasser, Staub und in der Luft schwebenden Chemikalien allmählich ihre Qualität.

WARNUNG

GEFAHR RUTSCHIGER OBERFLÄCHEN

Reinigen von Bootsoberflächen kann rutschige Bedingungen hervorrufen, die zu Tod oder schweren Verletzungen führen können. Wenden Sie beim Reinigen mit Reinigungsmitteln Vorsicht an und spülen Sie gründlich mit Wasser.

Benutzen Sie ein mildes Reinigungsmittel und warmes Wasser zum Waschen des Boots. Benutzen Sie KEINE Scheuer- oder Lösungsmittel, keinen Ammoniak und kein Chlor, da diese Mittel die Gelschicht beschädigen. Tragen Sie kein Wachs auf strukturierte oder begangene Boden-, Deck- oder Dollbordflächen auf. Im Extremfall können zum Entfernen von Bewuchs wie z. B. Schleim oder Algen vom Bootskörper besondere Reinigungsmittel benutzt werden. Lassen Sie sich vom Händler beraten.

WARTUNG DES BOOTSBODENS

Aus dem Wasser herrührender Bewuchs erzeugt Widerstand und beeinträchtigt die Leistung und Wirtschaftlichkeit des Boots. Reinigen Sie den Boden des Boots niemals mit Drahtbürsten oder Topfkratzern. In kleinen Kratzern können sich Schmutz und Schleim ansammeln.

Gelschichtblasen (osmotische Blasen) sind eine natürliche Entwicklung. Sie können bei allen Gelschichten auftreten, die längere Zeit im Wasser liegen.

Der bestmögliche Schutz gegen derartige Blasenbildung wird dann gewährleistet, wenn das Boot möglichst kurz im Wasser bleibt.

POLSTER

Zur Erhaltung des guten Zustands der Vinylpolsterung genügt regelmäßiges Waschen mit mildem Reinigungsmittel, warmem Wasser oder einem Vinylreinigungsmittel für Autos. Wenn die Polsterung nicht verschimmeln soll, darf sie nicht durchtränkt werden und muss sie nach dem Waschen gründlich getrocknet werden. Stützen Sie die Polster zur Belüftung in Aufrechtstellung ab und besprühen Sie sie mit einem Schimmelschutzmittel.

WICHTIG

Gewisse Auto-, Haushalts- und Industriereinigungsmittel können Schäden und Verfärbung verursachen. Lösungs- und chemische Reinigungsmittel oder farbstoffhaltige Produkte wie z. B. Wachs sind mit Vorsicht zu gebrauchen.

DE

TEPPICH

Spillagen und Flecken müssen sofort behandelt werden. Je länger der Fleck auf dem Teppich bleibt, desto schwerer lässt er sich entfernen.

BILGE UND BILGENPUMPE

Elektrische Bilgenpumpen neigen zu Betriebsstörungen und sind kein Ersatz für die häufige Untersuchung der Bilge, besonders bei langem Regen, hohen Wellen oder stürmischem Wetter. Im Interesse der Sicherheit muss die Bilge auch sauber gehalten werden.

Überprüfen Sie die Bilgenpumpe(n) regelmäßig, um sicherzustellen, dass die Einlasssiebe schmutzfrei sind. Verschmutzungen können das Sieb zusetzen oder sich im Flügelrad der Bilgenpumpe festsetzen, was eine Fehlfunktion der Pumpe verursachen kann. Untersuchen Sie regelmäßig alle Schellen und Schläuche auf Festsitz und sorgen Sie dafür, dass die Seeventile bei Nichtbenutzung geschlossen sind.

Folgen Sie den Anweisungen des Bilgenpumpenherstellers zu Routinekontrollen und Wartung. Halten Sie für einen Bilgenpumpenausfall einen Eimer oder Schöpfgerät an Bord. Halten Sie Bilgenwasser auf einem Minimum.

WICHTIG

Bilgenpumpen und Bilgenpumpensysteme sind nicht auf Schadenskontrolle ausgelegt. Überprüfen Sie die Funktion aller Bilgenpumpen in regelmäßigen Intervallen. Halten Sie Einlässe frei von Schmutz. Wenn Seeventile an den Vorder- und Achterschotten angebracht sind, halten Sie diese geschlossen und öffnen Sie sie nur, um Wasser in den Hauptbilgenbereich ablaufen zu lassen.

WICHTIG

Weder Öl noch Reinigungsmittel in das Wasser ablassen. Siehe „ÜBERLEGUNGEN ZUM UMWELTSCHUTZ“.

PLEXIGLAS®

Plexiglas lässt sich leicht zerkratzen. Benutzen Sie zur Reinigung immer reines, lauwarmes Wasser und wischen Sie die Plexiglasfläche mit einem weichen, flusenfreien Tuch ab.



EDELSTAHL

Edelstahl ist nicht vollkommen korrosionsbeständig. Wenn er seine Spitzenqualität behalten soll, ist folgendes erforderlich:

- Reinigen Sie alle rostfreien Stahlteile häufig mit Seife und Wasser. Bearbeiten Sie Edelstahl niemals mit Scheuermitteln wie z.B. Stahlwolle, oder mit Säuren oder Bleiche.
- Rostflecken so schnell wie möglich mit einer Chrom- oder Messingpolitur beseitigen. Es kann zu Lochfraß kommen, der auf Edelstahlf lächen zurückbleibt.
- Schützen Sie Edelstahlteile mit einem guten Autowachs.

Der Sitz aller Schrauben, Bolzen, Klemmen und Armaturen des Boots muss regelmäßig kontrolliert werden.

PÜTZ (TOILETTE)

Angaben zur Pflege und Bedienung sind der Anleitung des Herstellers zu entnehmen. Ersuchen Sie Ihre Gäste, keine Tücher, Damenbinden oder harten, massiven Gegenstände in die Toilette zu werfen.

ABWASSERSPEICHER

Wenn das Boot über einen Abwasserspeicher verfügt, stehen verschiedene Chemikalien zur Geruchsbekämpfung und zum Abbau von Feststoffen zur Wahl. Lassen Sie sich vom Händler über geeignete Mittel beraten. Nach dem Entleeren ist der Speicher mit frischem Wasser zu füllen, das zur Spülung des Tanks wieder ausgepumpt wird.



KC-4055

WICHTIG

Die während der Lagerung zur Geruchsbekämpfung und Reinigung verwendeten Chemikalien müssen mit dem Abwasserspeichersystem kompatibel sein. Während der Lagerung, bei längerem Nichtgebrauch und Gefriertemperaturen sollten die Speichertanks leer sein. Das Auspumpen darf nur gemäß den örtlich geltenden Vorschriften für das Ablassen von Chemikalien und Abwasser an zugelassenen Orten geschehen.

Es gibt viele Jachthäfen, die über die nötige Zulassung zum Auspumpen von Abwasserspeichern verfügen.

GALVANISCHE KORROSION

In Meer-, verschmutztem oder brackigem Wasser fahrende Boote sollten mit einer am Spiegel montierten Zinkanode ausgestattet werden, die mit dem Wasser in Kontakt kommende Metallteile gegen Beschädigung schützt. Die Zinkanode ist eine Opferanode. Sie wird von der Elektrolytwirkung langsam abgetragen, weshalb ihre Qualität regelmäßig untersucht werden muss. Wenn das Zink extreme Erosion aufweist, muss die Anode im Interesse der fortgesetzten Schutzwirkung erneuert werden, da sonst andere Metallteile beschädigt werden können. Die meisten Motoren haben eine oder mehrere Zinkanoden, die ebenfalls regelmäßig auf Qualitätsverlust untersucht werden müssen.

⚠ ACHTUNG

Zinkanoden oder -kathoden niemals lackieren oder anderweitig beschichten. Wenn sie beschichtet werden, bieten sie keinen Schutz vor galvanischer Korrosion. Anoden, die einen 50%igen Qualitätsverlust erlitten haben, müssen erneuert werden.

REPARATUREN, AUS- UND EINBAU

Führen Sie nur dann Reparaturen aus, wenn Sie die nötige Bescheinigung und die zugelassene Reparaturanleitung haben, und benutzen Sie die richtigen Ersatzteile mit Schifffahrtszulassung.

WERKSTOFFE UND BAUTEILE

Ihr Boot ist für Sicherheit in den harten Einsatzbedingungen des Meeres ausgelegt und wurde anhand der einschlägigen Sicherheitsnormen eingehend geprüft und bescheinigt. Angesichts der Tatsache, dass dies die Konstruktionsaspekte des Boots ändern könnte, wird von der Montage von Zusatzgeräten durch den Besitzer und von der Änderung der vom Werk gelieferten Geräte abgeraten.

Der Händler verfügt über die nötigen Kenntnisse zur Ausführung von Reparaturen, Montagearbeiten oder Änderungen, die die Sicherheit, konstruktive Qualität und Garantiedeckung des Boots nicht beeinträchtigen.

WINTERLAGERUNG

Die Einlagerung oder das Auflegen für den Winter setzt besondere Vorbereitungsarbeiten zum Schutz des Boots gegen Schäden voraus. Ohne ordnungsgemäße Vorbereitung können Metallteile verrosten oder korrodieren, Teppiche und Polsterung verschimmeln und das Wasser in Bauteilen und Rohren mit schädlicher Wirkung gefrieren.

Da unsachgemäß eingelagerte Boote nicht von der Garantie gedeckt werden, sollte die Vorbereitung dem Händler überlassen werden.

PRÜFUNG

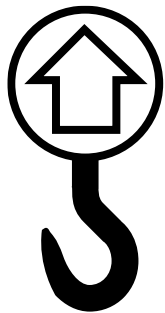
Prüfen Sie stets alle Anbauteile auf festen Sitz (Klampen, Einfüllstutzen), ebenso alle Schläuche, Tanks und Rumpfdurchführungen abdichten und die Kabel auf Korrosion, Durchscheuern oder sonstige Beschädigungen prüfen, bevor Sie das Boot zu Wasser lassen. Die Inspektion muss vor und während der Saison ausgeführt werden. Ihr Händler wird Sie darüber gerne beraten.



SCHLINGEN/HEBEN

Wenn das Boot ohne Anhänger aus dem Wasser gehoben werden soll, sind die folgenden Richtlinien zu beachten:

- Keine Hebeseile an KLAMPEN, Schleppösen oder der Reling befestigen. Seile dürfen nur an den als solche gekennzeichneten verstärkten Hebeösen am Spiegel und Bug befestigt werden.
- Hebeseile zum Schutz des Boots gegen Schäden umwickeln.
- Zur Einschränkung der Bewegung beim Heben Schleppseile am Bug und Heck befestigen.
- Mindestens 130 mm breite gurtartige Schlingen benutzen.
- Schlingen nicht mit Unterwasserteilen wie z.B. Schraubenwellen in Kontakt kommen lassen.
- Schlingen zum Schutz der Seitenwände des Boots gegen Druck mit Spreizen auseinander halten.
- Bug zum Schutz des Motors gegen Schäden etwas höher liegen lassen als das Heck.



KC-5000

LACKIERUNG

Sprechen Sie vor der Wahl des Bodenlacks mit anderen Bootsfahrern und mit dem örtlichen Händler über das beste Produkt für das betreffende Gebiet. Die Lackwahl wird von zahlreichen Ortsfaktoren bestimmt.

⚠️ WARNUNG

**FEUER-/EXPLOSIONS-/
ERSTICKUNGSGEFAHR**

Reinigungsmittel und Lackbestandteile können feuer- und/oder explosionsgefährlich oder ein Atemgift sein. Stellen Sie ausreichende Be- und Entlüftung sicher, tragen Sie richtige persönliche Schutzausrüstung und entsorgen Sie Lappen ordnungsgemäß an Land.

Dämpfe von brennbaren Lösungsmitteln können Feuer, Explosion oder Erstickung mit Todesfolge oder schweren Verletzungen verursachen.

Halten Sie offene Flammen oder Funken vom Arbeitsbereich fern. Lackieren oder streichen Sie NUR in einem gut belüfteten Bereich.

WICHTIG

Beachten Sie die Produktspezifikationen und Gebrauchsanweisungen.

Lassen Sie sich vor dem Lackieren des Bootskörpers von der Ortsbehörde über die geltenden Umweltschutzvorschriften beraten. Befolgen Sie die Gebrauchsanweisung des Lackherstellers genau.



Leerseite



ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	105
ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΟ ΣΚΑΦΟΣ ΣΑΣ.....	105
ΠΙΝΑΚΙΔΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΗ	106
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΣΚΑΦΟΥΣ	106
ΟΡΙΑ ΤΟΥ ΣΚΑΦΟΥΣ	106
Μάζα του σκάφους.....	106
Μέγιστο φορτίο.....	106
Μέγιστος αριθμός ατόμων	106
Φόρτωση	107
ΣΤΑΘΕΡΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΠΛΕΥΣΤΟΤΗΤΑ	107
ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΔΙΑΣΩΣΗ (ΑΝΘΡΩΠΟΣ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ)	107
ΑΝΑΤΡΟΠΗ ΚΑΙ ΑΝΑΚΤΗΣΗ	107
ΕΝΙΣΧΥΜΕΝΑ ΣΗΜΕΙΑ	107
ΣΧΟΙΝΙΑ ΕΛΛΙΜΕΝΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΠΡΟΣΟΡΜΙΣΗΣ	108
ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΜΕ ΤΡΕΪΛΕΡ	108
ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑ ΕΡΓΑΣΙΑΣ.....	108
ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ (-ΕΣ)	108
ΕΚΠΟΜΠΕΣ ΘΟΡΥΒΟΥ.....	108
ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΕΝ ΠΛΩ.....	108
ΕΠΙΣΗΜΑΝΣΕΙΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ.....	108
Επίπεδα κινδύνου.....	108
Εικονογραφήματα.....	108
ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ	109
ΣΥΝΙΣΤΩΜΕΝΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ	109
ΣΩΣΙΒΙΑ.....	109
ΣΩΣΙΒΙΑ ΛΕΜΒΟΣ.....	109
ΠΥΡΟΣΒΕΣΤΙΚΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ	110
ΟΠΤΙΚΑ ΣΗΜΑΤΑ ΚΙΝΔΥΝΟΥ	111
ΕΠΙΒΛΑΒΕΙΣ ΟΥΣΙΕΣ ΚΑΙ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑ.....	111
ΚΙΝΔΥΝΟΙ ΑΠΟ ΤΟ ΜΟΝΟΞΕΙΔΙΟ ΤΟΥ ΑΝΘΡΑΚΑ	111
ΟΡΑΤΟΤΗΤΑ	113
ΓΕΝΙΚΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ.....	113
ΧΕΙΡΙΣΤΗΡΙΑ.....	113
Πριν ξεκινήσει.....	114
Χειριστήριο αλλαγής ταχύτητας/γκαζιού	114
ΣΥΣΤΗΜΑ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗΣ.....	115
Μηχανικό Σύστημα Διεύθυνσης	115
Σύστημα Διεύθυνσης με Υποβοήθηση	115
Υδραυλικό Σύστημα Διεύθυνσης	116
ΒΑΛΒΙΔΕΣ	116
Διακοπή Καυσίμου.....	116
Επιλογή Δξαμενής Καυσίμου.....	116
Πολλαπλή Καυσίμου.....	116
Συσκευές που χρησιμοποιούν καύσιμα	116
ΣΥΣΤΗΜΑ ΠΑΡΟΧΗΣ ΚΑΥΣΙΜΟΥ	117
ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΠΑΡΟΧΗΣ ΝΕΡΟΥ	117
Δξαμενή γλυκού νερού	117
Κρουνοί θαλάσσης/Ανοίγματα στο κύτος.....	118
Δξαμενή ψαριών.....	118
Εκτροπή Ύδατος.....	118
ΟΡΓΑΝΑ	118
ΔΙΑΚΟΠΤΕΣ ΚΑΙ ΔΕΙΚΤΕΣ	120
Ανάφλεξη	120
Διακόπτης Κράτησης Μηχανής.....	120
Διακόπτης μπαταρίας	120
Διακόπτης Επιλογής μπαταρίας	121
Απομονωτής μπαταρίας	121
Φως Αγκυροβολίας	121
Φώτα Πλεύσης.....	121



Εξαεριστήρας	121
Αντλία Σέντινας	122
Φώτα Επιβίβασης και Νυκτός.....	122
Υαλοκαθαριστήρες.....	122
Μηχανισμός Θυρίδων.....	122
Διαγωγή Μηχανής.....	122
Πτάρυγια Ζυγοστάθμισης	123
Δείκτης Καυσίμου.....	123
ΑΝΙΧΝΕΥΤΕΣ.....	123
Αναθυμιάσεις Καυσαερίων.....	123
Αναθυμιάσεις μονοξειδίου του άνθρακα (CO)	123
Ηχητικός συναγερμός	123
ΑΣΦΑΛΕΙΕΣ ΚΑΙ ΑΥΤΟΜΑΤΟΙ ΔΙΑΚΟΠΤΕΣ	123
ΜΠΑΤΑΡΙΑ/ΕΣ	123
ΗΛΕΚΤΡΙΚΑ ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ	124
Κεντρικός Πίνακας DC (Πολύ Χαμηλή Τάση)	125
Πίνακας Ελέγχου AC/Γεννήτριας (Χαμηλή τάση).....	125
Σύνδεση παροχής ρεύματος από την ξηρά	126
Συσκευές	127
ΑΝΕΦΟΔΙΑΣΜΟΣ ΚΑΥΣΙΜΩΝ.....	127
Μετά τον ανεφοδιασμό	128
Κατά την εκκίνηση	128
ΦΡΟΝΤΙΔΑ ΓΙΑ ΤΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ.....	128
ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗ MARPOL	128
ΔΙΑΡΡΟΗ ΚΑΥΣΙΜΟΥ ΚΑΙ ΛΑΔΙΟΥ.....	128
ΕΚΚΕΝΩΣΗ ΚΑΙ ΑΠΟΡΡΙΨΗ ΑΠΟΡΡΙΜΜΑΤΩΝ.....	128
ΘΟΥΡΒΟΣ ΠΟΥ ΕΝΟΧΛΕΙ.....	128
ΑΠΟΝΕΡΑ	128
ΕΚΠΟΜΠΕΣ ΚΑΥΣΑΕΡΙΩΝ	128
ΒΑΦΕΣ	129
ΚΑΘΑΡΙΣΤΙΚΑ.....	129
ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ.....	129
ΔΙΑΒΡΩΣΗ ΑΠΟ ΤΟ ΘΑΛΑΣΣΙΝΟ ΝΕΡΟ	129
ΚΑΘΑΡΙΣΜΟΣ.....	129
ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΤΗΣ ΚΑΡΙΝΑΣ	129
ΤΑΠΕΤΣΑΡΙΕΣ	129
ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ ΠΑΤΩΜΑΤΩΝ.....	129
ΣΕΝΤΙΝΑ ΚΑΙ ΑΝΤΛΙΑ	129
ΠΛΕΞΙΓΚΛΑΣ	130
ΑΝΟΞΕΙΔΩΤΟΣ ΧΑΛΥΒΑΣ.....	130
ΤΟΥΑΛΕΤΕΣ.....	130
ΔΕΞΑΜΕΝΗ ΛΥΜΑΤΩΝ.....	130
ΓΑΛΒΑΝΙΚΗ ΔΙΑΒΡΩΣΗ	130
ΕΠΙΣΚΕΥΕΣ, ΑΦΑΙΡΕΣΕΙΣ ΚΑΙ ΑΝΤΙΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ.....	130
ΥΛΙΚΑ ΚΑΙ ΕΞΑΡΤΗΜΑΤΑ	131
ΦΥΛΑΞΗ ΚΑΤΑ ΤΟΥΣ ΧΕΙΜΕΡΙΝΟΥΣ ΜΗΝΕΣ.....	131
ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ.....	131
ΣΑΜΠΑΝΙΑΡΙΣΜΑ / ΑΝΕΛΚΥΣΗ.....	131
ΒΑΦΗ	131



ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Στο παρόν **Εγχειρίδιο** κατόχου θα βρείτε τις βασικές πληροφορίες που είναι απαραίτητες για τη σωστή λειτουργία του σκάφους σας. Επίσης, περιλαμβάνει ορισμένα θέματα σχετικά με την ασφάλεια, αλλά και συμβουλές για τη λειτουργία και τη συντήρηση. Διαβάστε το με προσοχή. Επίσης, συνιστάται να εξοικειωθείτε με το σκάφος πριν ταξιδέψτε. Αν πρόκειται για το πρώτο σας σκάφος ή αν δεν έχετε χειριστεί ξανά τέτοιο τύπο σκάφους, τότε για την καλύτερη δυνατή άνωση και την ασφάλειά σας, συνιστάται να καταρτιστείτε σε θέματα χειρισμού και λειτουργίας, πριν αναλάβετε την διακυβέρνηση του σκάφους σας.

Το παρόν **Εγχειρίδιο** κατόχου δεν μπορεί να θεωρηθεί υποκατάστατο της κατάρτισης σε θέματα σχετικά με την ασφάλεια εν πλω. Ένα μάθημα σχετικά με την ασφάλεια εν πλω θα σας δώσει πολύ σημαντικές πληροφορίες για τους τρόπους πλοήγησης, αγκυροβόλησης και βλιμνισμού του σκάφους σας. Πληροφορίες σχετικά με σχολές και εκπαιδευτές στην περιοχή σας μπορείτε να βρείτε από τον αντιπρόσωπο, από την Ελληνική Ιστιοπλοϊκή Ομοσπονδία ή από το Ναυτικό Όμιλο στον οποίο ανήκετε. Επιπλέον, το παρόν **Εγχειρίδιο** δεν αποτελεί πλήρη οδηγό λειτουργίας, συντήρησης ή επίλυσης προβλημάτων.

ΚΡΑΤΗΣΤΕ ΤΟ ΠΑΡΟΝ ΕΓΧΕΙΡΙΔΙΟ ΚΑΙ ΤΥΧΟΝ ΣΥΝΗΜΜΕΝΑ ΕΓΓΡΑΦΑ ΣΕ ΑΣΦΑΛΕΣ ΣΗΜΕΙΟ. ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΠΩΛΗΣΗΣ ΤΟΥ ΣΚΑΦΟΥΣ ΣΑΣ, ΠΑΡΑΔΩΣΤΕ ΤΟ ΠΑΡΟΝ ΕΓΧΕΙΡΙΔΙΟ ΣΤΟΝ ΝΕΟ ΙΔΙΟΚΤΗΤΗ.

Λόγω της συνεχούς βελτίωσης που επιδιώκουμε για τα προϊόντα μας, οι εικόνες που χρησιμοποιούνται στο παρόν **Εγχειρίδιο** ενδέχεται να μην αντιστοιχούν απόλυτα με το δικό σας σκάφος. Οι εικόνες αυτές είναι ενδεικτικές και αποσκοπούν στην καλύτερη επεξήγηση όσων περιγράφονται στο **Εγχειρίδιο**. Επίσης, κάποια στοιχεία του εξοπλισμού που αναφέρονται στο παρόν **Εγχειρίδιο** ενδέχεται να είναι προαιρετικά για το δικό σας σκάφος.

Ο κατασκευαστής του σκάφους σας θα σας φοδιάσει με συγκεκριμένες πληροφορίες σχετικά με τη λειτουργία του εξοπλισμού και των συστημάτων που διαθέτει το δικό σας σκάφος. Πρέπει να διαβάσετε, να κατανοήσετε και να φυλάξετε όλες τις παρεχόμενες πληροφορίες. Τόσο εσείς όσο και το πλήρωμά σας, συνιστάται να εξοικειωθείτε με το σκάφος και τον εξοπλισμό του πριν ταξιδέψτε.

Αν χρειαστεί να γίνουν τροποποιήσεις στο σκάφος, είτε μεγάλης είτε μικρής έκτασης, φροντίστε να γίνουν από έναν εκπαιδευμένο επαγγελματία. Μην τροποποιείτε τα χαρακτηριστικά ασφαλείας του σκάφους. Οποιαδήποτε αλλαγή του βάρους του σκάφους στην κατακόρυφη θέση μπορεί να επηρεάσει σημαντικά τη σταθερότητά του. Για παράδειγμα, με την προσθήκη μιας ανυψωμένης ξέδρας για ψάριμα, μιας μονάδας ραντάρ ή ενός ιστού φύλαξης, το βάρος του πάνω μέρους του σκάφους θα αυξηθεί. Επιπλέον, η αλλαγή του κινητήρα μπορεί επίσης να επηρεάσει τη σταθερότητα του σκάφους ή/και να προκαλέσει υπέρβαση της ισχύος.

Αν προγραμματίσετε οποιαδήποτε μετατροπή που θα μπορούσε να επηρεάσει την ασφάλεια του σκάφους, επικοινωνήστε με τον κατασκευαστή του για να λάβετε μια γραπτή έγκριση στην οποία θα δηλώνεται ότι η προτεινόμενη αλλαγή δεν θα επηρεάσει την ασφαλή λειτουργία του σκάφους.

Οποιοδήποτε σκάφος —ανεξάρτητα από το πόσο ανθεκτικό είναι— μπορεί να υποστεί σοβαρές βλάβες αν δεν το χειριστείτε ή δεν το φροντίσετε με τον σωστό τρόπο. Η ασφάλεια εν πλω δεν συμβαδίζει με την ανυψωτικότητα και τις επικίνδυνες ενέργειες. Προσαρμόζετε πάντα την ταχύτητα του σκάφους σύμφωνα με τις συνθήκες της θάλασσας και αποφύγετε το υπερβολικό κύτπημα πάνω στη θάλασσα.

Σε περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης, ενδέχεται να χρειαστεί να πάρετε ακραία μέτρα. Λαμβάνετε πάντα υπόψιν σας τους πιθανούς κινδύνους και την ανάγκη προστασίας των ανθρώπων και του εξοπλισμού. Σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης, διατηρήστε την ψυχραιμία σας και προσπαθήστε να σκεφτείτε καθαρά, με πρώτο κριτήριο την ασφάλεια.

Όλοι όσοι βρίσκονται στο κατάστρωμα πρέπει να φορούν ένα κατάλληλο σωσίβιο ή να φέρουν κάποια άλλη ατομική συσκευή επίπλευσης. Σε ορισμένες χώρες απαιτείται η χρήση ειδικών σωσβίων ή ατομικών συσκευών επίπλευσης που να πληρούν τους κανονισμούς οι οποίοι ισχύουν σε αυτές. Επίσης, επιβάλλεται η συνεχής χρήση των παραπάνω σωστικών μέσων.

Το σκάφος σας πρέπει να διαθέτει όλα τα κατάλληλα στοιχεία εξοπλισμού ασφαλείας (σωσίβια, ιμάντες, κ.λπ.), ανάλογα με τον τύπο του, τις καιρικές συνθήκες, κ.λπ. Αν το σκάφος σας διαθέτει σωσίβια λέμβο, πρέπει να διαβάσετε και να κατανοήσετε τις οδηγίες της ώστε να γνωρίζετε τον τρόπο ασφαλούς λειτουργίας της. Αυτός ο εξοπλισμός είναι υποχρεωτικός σε ορισμένες χώρες.

Το πλήρωμα πρέπει να είναι εξοικειωμένο με όλα τα στοιχεία του εξοπλισμού ασφαλείας. Επίσης, πρέπει να γνωρίζετε τους λιγμούς έκτακτης ανάγκης για την περισυλλογή ανθρώπου από τη θάλασσα, τη ρυμούλκηση και οποιοδήποτε άλλες καταστάσεις.

Οι Διεθνείς Κανονισμοί για την Αποφυγή Συγκρούσεων στη Θάλασσα (COLREGS) του Διεθνούς Οργανισμού Ναυσιπλοΐας ορίζουν κανόνες για την ασφαλή πλοήγηση, τα φώτα πλοήγησης, κ.λπ., για ολόκληρο τον κόσμο. Βεβαιωθείτε ότι γνωρίζετε αυτούς τους κανόνες και φροντίστε να έχετε στο σκάφος ένα φυλλάδιο που να τους εξηγεί.

Ακόμη κι αν όλα έχουν προγραμματιστεί σωστά και με ασφάλεια, η ασφάλεια εν πλω εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τις καιρικές συνθήκες, την κατάσταση της θάλασσας, αλλά και από την εμπειρία και τη φυσική κατάσταση του πληρώματος. Κανείς δεν μπορεί να εγγυηθεί την απόλυτη ασφάλεια. Είναι δική σας ευθύνη ως ιδιοκτήτη ή χειριστή του σκάφους να γνωρίζετε τον εξοπλισμό και τις δυνατότητές του, όπως επίσης την ενδεδειγμένη χρήση και τα όρια του σκάφους.

Φροντίστε πάντα να έχετε ακούσει ή διαβάσει την πρόβλεψη του καιρού, πριν από κάθε δραστηριότητα ιστιοπλοΐας ή ταξίδι. Βεβαιωθείτε ότι ο αέρας και οι συνθήκες της θάλασσας είναι μέσα στα όρια για την κατηγορία σχεδιασμού του σκάφους και ότι τόσο εσείς όσο και το πλήρωμα είστε σε θέση να το χειριστείτε σε τέτοιες συνθήκες. Αφήστε κλειστά τα φινιστρίνια, τα παράθυρα, τα καλύμματα κατά της διαβροχής, τις πόρτες και τις θυρίδες (ή διόδους εξαερισμού) όταν ο καιρός είναι κακός και στην ανοικτή θάλασσα ή όταν το σκάφος κινείται σε ταχύτητες πλαναρίσματος.

Σε πολλές χώρες απαιτείται να έχετε πτυχίο ή κάποιοι ειδούς εξουσιοδότηση. Επίσης, ίσως απαιτείται να έχετε λάβει κάποια εκπαίδευση σχετικά με τη λειτουργία του σκάφους σας. Βεβαιωθείτε ότι έχετε αυτά τα νομικά έγγραφα πριν ταξιδέψτε με το σκάφος σας.

ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΟ ΣΚΑΦΟΣ ΣΑΣ

Το σκάφος σας έχει αξιολογηθεί ότι συμμορφώνεται με τα σχετικά μέρη της Οδηγίας 94/25/EK περί σκαφών αναψυχής, όπως τροποποιήθηκε με την 2003/44/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου. Η σήμανση CE σημαίνει ότι το σκάφος σας πληροί όλα τα ισχύοντα πρότυπα και τις οδηγίες του Διεθνούς Οργανισμού Τυποποίησης (ISO) που ίσχυαν κατά το χρόνο της κατασκευής του.





KC-0455



KC-0456

ΠΙΝΑΚΙΔΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΗ

Μέρος των πληροφοριών δίνονται στην πινακίδα του κατασκευαστή που έχει τοποθετηθεί στο σκάφος. Μια πλήρης επεξήγηση αυτών των πληροφοριών δίνεται στις αντίστοιχες ενότητες του παρόντος εγχειριδίου.

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΣΚΑΦΟΥΣ

Σημαντικό ύψος κύματος –

Σημαντικό ύψος κύματος – είναι το μέσο ύψος του ψηλότερου τόνου τρίτου των κυμάτων, που αντιστοιχεί κατά προσέγγιση στο ύψος κύματος που μπορεί να υπολογιστεί ένας έμπειρος παρατηρητής. Το ύψος ορισμένων κυμάτων ενδέχεται να είναι διπλάσιο από αυτό.

ΩΚΕΑΝΟΣ – Κατηγορία Α –

Σκάφος, το οποίο έχει σχεδιαστεί για εκτεταμένα ταξίδια, όπου μπορεί να αντιμετωπιστούν περιπτώσεις ανέμου εντάσεως άνω του 8 (στην κλίμακα των 8 Μποφόρ), και σημαντικά ύψη κύματος 4 μέτρων ή μεγαλύτερα, και το οποίο είναι αυτόνοτο σε μεγάλο βαθμό. Εξαιρούνται ανώμαλες συνθήκες όπως οι τυφώνες. Οι συνθήκες αυτές ενδέχεται να αντιμετωπιστούν σε μεγάλα ταξίδια, για παράδειγμα σε διάσχιση ωκεανών ή και κοντά στις ακτές, όταν δεν υπάρχει προστασία από τον άνεμο και τα κύματα για πολλές εκατοντάδες ναυτικά μίλια.

ΑΝΟΙΚΤΟΥ ΠΕΛΑΓΟΥΣ – Κατηγορία Β –

Σκάφος, το οποίο έχει σχεδιαστεί για ταξίδια σε ανοικτές θάλασσες, όπου οι πιθανές συνθήκες μπορεί να περιλαμβάνουν ένταση ανέμου μέχρι και 8 Μποφόρ, και σημαντικό ύψος κυμάτων, μέχρι και 4 μέτρα. Οι συνθήκες αυτές ενδέχεται να αντιμετωπιστούν σε σχετικά μεγάλα ταξίδια στο ανοικτό πέλαγος ή και στα παράκτια ύδατα, όταν δεν υπάρχει προστασία από τον άνεμο και τα κύματα για πολλές δεκάδες ναυτικά μίλια. Οι συνθήκες αυτές ενδέχεται να αντιμετωπιστούν και σε σωτηρικές θάλασσες που το μέγεθός τους επιτρέπει τη δημιουργία του ύψους κυμάτων.

ΠΑΡΑΚΤΙΑ ΠΛΕΥΣΗ – Κατηγορία C –

Σκάφος, το οποίο έχει σχεδιαστεί για ταξίδια σε παράκτια ύδατα, μεγάλους όρμους, εκβολές ποταμών, λίμνες και ποταμούς, όπου οι πιθανές συνθήκες μπορεί να περιλαμβάνουν ένταση ανέμου μέχρι και 6 Μποφόρ, και σημαντικό ύψος κυμάτων, μέχρι και 2 μέτρα. Οι συνθήκες αυτές ενδέχεται να αντιμετωπιστούν σε εκτεταμένα σωτηρικά θαλάσσια ύδατα, σε εκβολές ποταμών και σε παράκτια ύδατα με μέτριες καιρικές συνθήκες.

ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΜΕΝΑ ΥΔΑΤΑ – Κατηγορία D –

Σκάφος που έχει σχεδιαστεί για ταξίδια σε μικρές λίμνες, ποταμούς και διώρυγες, όπου οι πιθανές συνθήκες μπορεί να περιλαμβάνουν ένταση ανέμου μέχρι και 4 Μποφόρ και τα αντίστοιχα ύψη κυμάτων (περιστασιακό μέγιστο ύψος κυμάτων 0,5 μέτρα). Οι συνθήκες αυτές ενδέχεται να αντιμετωπιστούν σε προστατευμένα σωτηρικά θαλάσσια ύδατα και σε παράκτια ύδατα με καλές καιρικές συνθήκες.

ΟΡΙΑ ΤΟΥ ΣΚΑΦΟΥΣ

ΠΡΟΕΙΔΟΠΟΙΗΣΗ

ΚΙΝΔΥΝΟΣ ΒΥΘΙΣΗΣ Ή ΠΝΙΓΜΟΥ

Μην υπερβαίνετε ΠΟΤΕ το όριο μάζας του σκάφους, το συνολικό βάρος για όλους τους επιβαίνοντες, τον εξοπλισμό και τα υγρά στις προβλεπόμενες χωρητικότητες. Η υπέρβαση των ορίων του σκάφους μπορεί να οδηγήσει σε πνιγμό ή βύθιση, με αποτέλεσμα τον θάνατο ή τον σοβαρό τραυματισμό.

Μάζα του σκάφους

Η μάζα του σκάφους με πλήρες φορτίο ισούται με το άθροισμα της μάζας του σκάφους χωρίς φορτίο και του μέγιστου φορτίου.

Μέγιστο φορτίο

Το μέγιστο φορτίο αναφέρεται στο “συνιστώμενο από τον κατασκευαστή μέγιστο φορτίο”. Δεν πρέπει να υπερβαίνει το συνολικό φορτίο που μπορεί να προστεθεί στη μάζα του σκάφους χωρίς φορτίο χωρίς να σημειωθεί υπέρβαση των ορίων που ορίζουν οι απαιτήσεις για τη σταθερότητα, τα έξαλα, την πλωσιμότητα και τον αριθμό θέσεων. Επίσης, πρέπει να λαμβάνεται υπόψη η κατηγορία σχεδιασμού του σκάφους. Για τον υπολογισμό της μάζας, πρέπει να συνυπολογιστούν κατ’ελάχιστον τα παρακάτω:

- Ο αριθμός των ατόμων, με μέσο όρο τα 75 κιλά κάθε άτομο. Αν επιβαίνουν παιδιά, επιτρέπεται υπέρβαση του μέγιστου αριθμού ατόμων, εφόσον η μάζα κάθε παιδιού δεν υπερβαίνει το όριο των 37,5 κιλών κατά μέσο όρο και δεν υπάρχει υπέρβαση του ορίου για τη συνολική μάζα των ατόμων. Αυτό σημαίνει ότι δύο παιδιά βάρους 37,5 κιλών μπορούν να μετρηθούν ως ένας ενήλικας βάρους 75 κιλών.
- Βασικός εξοπλισμός, όχι λιγότερο από 10 κιλά.
- Αποθηκεύσιμα αντικείμενα και φορτίο ή προμήθειες, υγρά προς κατανάλωση και διάφορα στοιχεία εξοπλισμού που δεν περιλαμβάνονται στη μάζα του σκάφους χωρίς φορτίο.

Μέγιστος αριθμός ατόμων

ΠΡΟΕΙΔΟΠΟΙΗΣΗ

ΚΙΝΔΥΝΟΣ ΥΠΕΡΦΟΡΤΩΣΗΣ

Μην υπερβαίνετε το μέγιστο συνιστώμενο αριθμό ατόμων. Αν εξάρτητα από τον αριθμό των ατόμων στο σκάφος, το συνολικό βάρος όλων των ατόμων, του εξοπλισμού και των υγρών δεν πρέπει ποτέ να υπερβαίνει το μέγιστο συνιστώμενο φορτίο. Χρησιμοποιείτε πάντοτε τα καθίσματα ή τους χώρους που προορίζονται για να κάθονται οι επιβάτες.



Ο συνιστώμενος από τον κατασκευαστή μέγιστος αριθμός ατόμων είναι αυτός για τον οποίο το σκάφος καλύπτει επιτυχώς τις απαιτήσεις για τα έξαλα, τη σταθερότητα και την πλωσιότητα, και για τον οποίο έχει προβλεφθεί ο κατάλληλος χώρος. Το όριο για τον μέγιστο αριθμό των ατόμων προσδιορίζεται στην πινακίδα του κατασκευαστή του σκάφους.

Φόρτωση

ΠΡΟΕΙΔΟΠΟΙΗΣΗ

ΚΙΝΔΥΝΟΣ ΥΠΕΡΦΟΡΤΩΣΗΣ

Όταν φορτώνετε το σκάφος, μην υπερβαίνετε ποτέ το μέγιστο φορτίο. Φορτώνετε πάντα το σκάφος προσεκτικά και κατανέμετε το φορτίο ομοιόμορφα. Μην τοποθετείτε βαριά φορτία σε ψηλά σημεία, για να μην επηρεαστεί η σταθερότητα του σκάφους.

Το συνολικό βάρος όλων των ατόμων, του εξοπλισμού και των υγρών δεν πρέπει ποτέ να υπερβαίνει το μέγιστο επιτρεπόμενο φορτίο. Φορτώνετε πάντα το σκάφος προσεκτικά και κατανέμετε το φορτίο ομοιόμορφα. Αν τοποθετηθούν βαριά φορτία σε ψηλά σημεία ή αλλάξει το κέντρο βάρους του σκάφους, θα επηρεαστεί αρνητικά η σταθερότητά του. Βεβαιωθείτε ότι όλος ο εξοπλισμός και τα εξαρτήματα είναι φυλαγμένα ή στερωμένα.

ΣΤΑΘΕΡΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΠΛΩΣΤΟΤΗΤΑ

Αλλαγές στην κατακόρυφη θέση των μεταφερόμενων μαζών (για παράδειγμα, προσθήκη μιας ανυψωμένης ξέδρας για ψάρεμα, μιας μονάδας ραντάρ ή ενός ιστού φύλαξης, αλλαγή κινητήρα, υπερβολική ποσότητα σεντινόνων), η θραύση κυμάτων, η ανύψωση αντικείμενων μεγάλου βάρους με αναρτήρα ή βίντσι, η ρυμούλκηση μεγάλης μάζας ή τυχόν ζημιές στις δεξαμενές αέρα μπορεί να επηρεάσουν σημαντικά τη σταθερότητα του σκάφους. Μην κάνετε αλλαγές, μην τρυπάτε και μην προβαίνετε σε τροποποιήσεις σε οποιοδήποτε δομικό στοιχείο που μπορεί να επηρεάσει την σταθερότητα ή την πλωσιότητα του σκάφους, χωρίς γραπτή έγκριση από τον κατασκευαστή του σκάφους ή από τον νόμιμο εκπρόσωπό του.

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΔΙΑΣΩΣΗ (ΑΝΘΡΩΠΟΣ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ)

Η καλύτερη μέθοδος για να αποφύγετε την πτώση κάποιου επιβάτη στη θάλασσα είναι να φροντίσετε πάντα όλοι οι επιβάτες να κάθονται σε σημεία που υποδεικνύονται ως θέσεις επιβατών όταν το σκάφος ταξιδεύει. ΜΗΝ επιτρέψετε σε κανέναν να κάθεται στον χώρο διακυβέρνησης στην πλώρα, όταν το σκάφος κινείται με μεγάλη ταχύτητα. Στην περίπτωση που κάποιος επιβάτης πέσει στη θάλασσα, πρέπει να αντιδράσετε άμεσα. Διατηρήστε συνεχώς οπτική επαφή με το θύμα. Επιστρέψτε με ασφάλεια κοντά στο θύμα όσο το δυνατόν συντομότερα. Πετάξτε του ένα σωσίβιο. Σβήστε τον κινητήρα και βοηθήστε τον επιβάτη να ανέβει στο σκάφος.

ΑΝΑΤΡΟΠΗ ΚΑΙ ΑΝΑΚΤΗΣΗ

Ένα σκάφος μπορεί να ανατραπεί ή να πλημμυρίσει, ακόμα και όταν δεν υπάρχει τίποτα που να προμηνύει κάτι τέτοιο. Όπως με τις περιπτώσεις πυρκαγιάς, πρέπει να χτυπήσετε των προτέρων ένα σχέδιο ενεργειών για την περίπτωση ανατροπής ή πλημμύρας του σκάφους σας. Προσπαθήστε να σβήσετε τον κινητήρα. Προσπαθήστε να ντοπιστούν τους άλλους επιβαίνοντες, αν υπήρχαν, βεβαιωθείτε ότι έχουν τις αισθήσεις τους και ότι μπορούν να κολυμπήσουν. ΜΕΙΝΕΤΕ ΣΤΟ ΣΚΑΦΟΣ! Σκαρφαλώστε στο κύτος και δοκιμάστε να φέρετε βοήθεια. ΜΗΝ προσπαθήσετε να κολυμπήσετε προς την ακτή. Συνήθως είναι πιο μακριά απ' ό,τι φαίνεται.

ΕΝΙΣΧΥΜΕΝΑ ΣΗΜΕΙΑ

Το σκάφος σας μπορεί να διαθέτει ορισμένα ενισχυμένα σημεία για ρυμούλκηση, ανέλκυση, αγκυροβόληση, πρόσδεση, κ.λπ. Να είστε προσεκτικοί όταν χρησιμοποιείτε τα ενισχυμένα σημεία.

ΠΡΟΕΙΔΟΠΟΙΗΣΗ

ΚΙΝΔΥΝΟΣ ΚΑΤΑ ΤΗ ΡΥΜΟΥΛΚΗΣΗ

- Γενικά, η αντοχή των σχοινιών/αλυσίδων στη θραύση δεν θα υπερβαίνει το 80% της αντοχής θραύσης του αντίστοιχου ενισχυμένου σημείου.
- Η ρυμούλκηση πρέπει να γίνεται πάντα με χαμηλή ταχύτητα. Κατά τη ρυμούλκηση, μην υπερβαίνετε ποτέ την ταχύτητα του κυματισμού που προκαλείται από ένα σκάφος με κτόπισμα.
- Το μέσο που θα χρησιμοποιηθεί για τη ρυμούλκηση πρέπει να δεθεί με τρόπο που να επιτρέψει να λυθεί ακόμα και υπό φορτίο.

Είναι ευθύνη του ιδιοκτήτη/του χειριστή του σκάφους να βεβαιωθεί ότι τα σχοινιά προσόρμισης ή ρυμούλκησης, οι αλυσίδες ή τα σχοινιά αγκυροβόλησης και η άγκυρα ή οι άγκυρες υπάρχουν για την ενδεδειγμένη χρήση του σκάφους. Ο ιδιοκτήτης πρέπει επίσης να κάνει τις απαραίτητες κατά την κρίση του ενέργειες κατά την στρέωση του μέσου ρυμούλκησης στο σκάφος.

Αν τα ενισχυμένα σημεία δεν είναι μεταλλικά, πρέπει να ληφθεί υπόψη η περιορισμένη διάρκεια ζωής τους. Πρέπει να αντικαθίστανται όταν εμφανίσουν οποιαδήποτε ένδειξη φθοράς, εμφανείς επιφανειακές ρωγμές ή μόνιμες παραμορφώσεις.



ΣΧΟΙΝΙΑ ΕΛΛΙΜΕΝΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΠΡΟΣΟΡΜΙΣΗΣ

Χρησιμοποιείται καλής ποιότητας νάilon σχοινιά με διπλή πλέξη και αρκετά προστατευτικά, για να μην προκαλούνται φθορές στο σκάφος. Για να ασφαλιστεί το σκάφος, χρησιμοποιείται μόνο τις δέστρες και τις οπές στην πλώρα και στην πρύμνη. ΜΗΝ χρησιμοποιείται τις χιρολαβές ή τον ανιμοθώρακα. Οι χιρολαβές στο εμπρός μέρος του καταστρώματος επιτρέπεται να χρησιμοποιηθούν μόνο για τη στρέωση ενός σχοινιού ασφαλείας σε κατάσταση έκτακτης ανάγκης.

ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΜΕ ΤΡΕΪΛΕΡ

ΣΗΜΕΙΩΣΗ

Σε περίπτωση υπερφόρτωσης, μπορεί να προκληθεί ζημιά στο σκάφος ή στο τρέιλερ. Βεβαιωθείτε ότι το τρέιλερ είναι του σωστού μεγέθους για το συγκριμένο σκάφος και τη μάζα του. ΜΗΝ υπερφορτώνετε το τρέιλερ.

ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

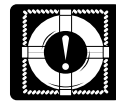
Σε ορισμένα σκάφη, το κατάστρωμα εργασίας περιορίζεται μόνο στο χώρο διακυβέρνησης, ενώ σε άλλα μπορεί να περιλαμβάνει ολόκληρη την περιοχή του καταστρώματος όταν οι χιρολαβές που το περικλείουν είναι στο σωστό ύψος. Το κατάστρωμα μπορεί να χρησιμοποιηθεί για την περισυλλογή ενός ανθρώπου από τη θάλασσα ή ως χώρος για την ανάπτυξη μιας σκάλας. Κάποιες από αυτές τις περιοχές δεν πρέπει να χρησιμοποιούνται όταν το σκάφος κινείται.

ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ (-ΕΣ)

Στο παρόν εγχειρίδιο θα βρείτε πληροφορίες σχετικά με τον τύπο του κινητήρα, τις χωρητικότητες, τον τύπο του καυσίμου και του ψυκτικού, την πίεση προβλημάτων και γωνικές πληροφορίες. Για πληροφορίες σχετικά με τον ή τους κινητήρες, ανατρέξτε στο εγχειρίδιο του κινητήρα.

ΕΚΠΟΜΠΕΣ ΘΟΡΥΒΟΥ

Σε κάποια κράτη-μέλη εφαρμόζονται νόμοι και κανονισμοί που περιορίζουν τις εκπομπές θορύβου και καυσαερίων από τα σκάφη αναψυχής και τους κινητήρες τους, με σκοπό την προστασία της υγείας, του περιβάλλοντος και, όπου ισχύει, της πανίδας. Στα σκάφη αναψυχής με ψωλέμβιο κινητήρα ή πρυμναίους κινητήρες με ή χωρίς ανσωματωμένο σύστημα εξάτμισης, το σκάφος και το σύστημα της εξάτμισης πρέπει να διατηρούνται σε κατάσταση τέτοια που, όσο είναι ρεαλιστικό, να διασφαλίζεται συμμόρφωση με τις καθορισμένες οριακές τιμές θορύβου κατά την κανονική λειτουργία. Για πληροφορίες σχετικά με τις εκπομπές θορύβου, ανατρέξτε στο εγχειρίδιο του κινητήρα.



ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΕΝ ΠΛΩ

ΕΠΙΣΗΜΑΝΣΕΙΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ



Η παρούσα ενότητα καλύπτει τους βασικούς κανόνες ασφαλείας εν πλω. Σε όλο το παρόν εγχειρίδιο, οι πληροφορίες που αφορούν στην ασφάλεια υποδεικνύονται με συγκεκριμένες σημειώσεις και σύμβολα.

Δύο είναι τα είδη συναγερμού που μπορούν να χρησιμοποιηθούν ξεχωριστά ή σε συνδυασμό, για τη μετάδοση των πληροφοριών:

Επίπεδα κινδύνου



ΚΙΝΔΥΝΟΣ

Η λέξη ΚΙΝΔΥΝΟΣ σημαίνει μια επικίνδυνη κατάσταση που, αν δεν αποφευχθεί, θα οδηγήσει σε θάνατο ή σοβαρό τραυματισμό.



ΠΡΟΕΙΔΟΠΟΙΗΣΗ

Η λέξη ΠΡΟΕΙΔΟΠΟΙΗΣΗ σημαίνει μια επικίνδυνη κατάσταση που, αν δεν αποφευχθεί, ενδέχεται να οδηγήσει σε θάνατο ή σοβαρό τραυματισμό.



ΠΡΟΣΟΧΗ

Η λέξη ΠΡΟΣΟΧΗ σημαίνει μια επικίνδυνη κατάσταση που, αν δεν αποφευχθεί, ενδέχεται να οδηγήσει σε ελαφρύ ή μέτριας σοβαρότητας τραυματισμό.

ΣΗΜΕΙΩΣΗ

Η λέξη ΣΗΜΕΙΩΣΗ χρησιμοποιείται για να δηλωσει πρακτικές που δεν σχετίζονται με την πιθανότητα τραυματισμού.

Εικονογραφήματα

Τα εικονογραφήματα που παρατίθενται παρακάτω είναι ενδεικτικά και μόνο. Τα πραγματικά χρησιμοποιούμενα σύμβολα θα διαφέρουν ανάλογα με το αντικείμενό τους.



Προειδοποιητικές ενδείξεις - Υποδηλώνουν το είδος του κινδύνου.



Ενδείξεις ενέργειας - Υποδηλώνουν μία υποχρεωτική ενέργεια προς αποφυγή του κινδύνου.



Απαγορευτικές ενδείξεις - Υποδηλώνουν μια ενέργεια που απαγορεύεται.

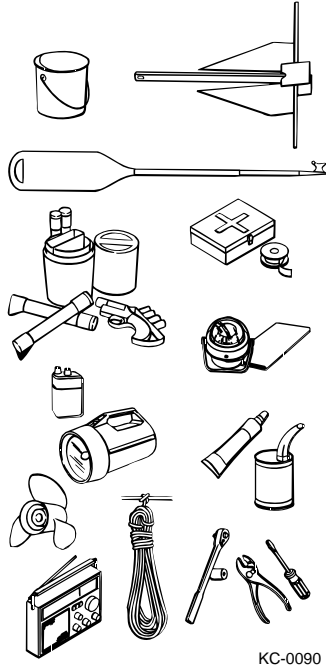


ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Ως ιδιοκτήτης του σκάφους, έχετε την ευθύνη για την προμήθεια και τη συντήρηση του απαραίτητου εξοπλισμού ασφαλείας. Ο απαιτούμενος εξοπλισμός ασφαλείας που πρέπει να έχει το σκάφος ενδέχεται να διαφέρει ανάλογα με την περιοχή ή τον φορέα ποπτικής. Για περισσότερες πληροφορίες σχετικά με τον απαιτούμενο εξοπλισμό, επικοινωνήστε με τις κατά τόπους λιμνικές αρχές.

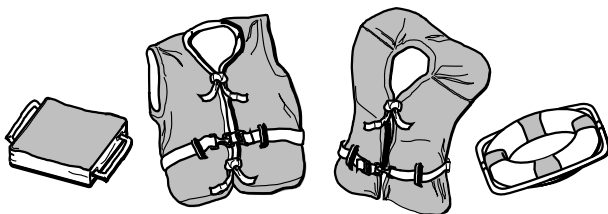
ΣΥΝΙΣΤΩΜΕΝΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

- Απαιτούμενος εξοπλισμός διάσωσης
- Ο αναγκαίος πυροσβεστικός εξοπλισμός
- Ραδιοφάρος επισημάνσης θέσης για τις περιπτώσεις ανάγκης
- Συσκευή για το χημικό κίνητρο άδριασμα νερού (κουβάς, χημικό κίνητρο αντλία κ.λπ.)
- Αγκυρά με επαρκές μήκος
- Κάτοπτρο ραντάρ
- Γραμμές προσόρμισης και πρόβολοι
- Εφθδρικές μπαταρίες για το φανάρι και τον ασύρματο
- Κιάλια
- Γυαλιά ηλίου και αντιηλιακό
- Προμήθειες τροφής και νερού (για παρατεταμένα ταξίδια)
- Εφθδρική κλειδιά του σκάφους και εφθδρική μπαταρία κίνησης
- Εφθδρικές ασφάλτες και λυχνίες
- Κινητό τηλέφωνο



ΣΩΣΙΒΙΑ

Το σωσίβιο μπορεί να σας σώσει, αρκεί να το φοράτε. Φυλάσσετε τα σωσίβια σε εύκολα προσβάσιμη θέση, και όχι σε κλειστό ντουλάπι ή αποθηκευμένα κάτω από άλλο εξοπλισμό. **Επιπλέον, θα πρέπει να υπάρχουν άμεσα διαθέσιμα άλλα ρίψιμα σωστικά μέσα που δύναται να ριφθούν.**



ΠΡΟΕΙΔΟΠΟΙΗΣΗ

ΚΙΝΔΥΝΟΣ ΠΝΙΓΜΟΥ

Σε κάποια περίπτωση ανάγκης, ενδέχεται να προκληθεί θάνατος ή σοβαρός τραυματισμός αν στο σκάφος δεν υπάρχουν σωσίβια ή αν δεν καταφέρουν να τα χρησιμοποιήσουν. Βεβαιωθείτε ότι το σκάφος σας είναι εξοπλισμένο με σωσίβια στην κατάλληλη ποσότητα και του σωστού τύπου.

Είναι ιδιαίτερα σημαντικό τα παιδιά, τα άτομα με αναπηρίες και όσοι δεν γνωρίζουν κολύμπι να φορούν συνάχως το σωσίβιο τους με τον σωστό τρόπο. Τα παιδιά και όσοι δεν γνωρίζουν κολύμπι χρειάζονται ειδική καθοδήγηση σχετικά με τη χρήση του σωσιβίου. Ενημερώστε όλους τους επιβάτες σχετικά με τα σημεία στα οποία βρίσκεται ο εξοπλισμός ασφαλείας, ο εξοπλισμός περισυλλογής ανθρώπου από τη θάλασσα, καθώς και για το σημείο και τον τρόπο ανάπτυξης της σκάλας.

Ελέγξτε τακτικά την κατάσταση των σωσιβίων. Δοκιμάστε αν σας κάνουν τα σωσίβια, πριν ξεκινήσετε το ταξίδι σας, και ρυθμίστε τα έτσι ώστε να φαρμακούν άνετα. Διαβάστε την ετικέτα οδηγιών που υπάρχει πάνω στα σωσίβια και ακολουθήστε πιστά τις οδηγίες.

ΣΩΣΙΒΙΑ ΛΕΜΒΟΣ

Για μεγαλύτερα σκάφη ανοικτού πέλαγους ενδέχεται να προβλέπεται η ύπαρξη σωσίβιας λέμβου. Η σωσίβια λέμβος θα πρέπει να αποθηκεύεται πάντα στη θέση που προορίζεται για το σκοπό αυτό, μέσα σε ειδική θήκη ή βαλίτσα, ώστε να προστατεύεται από τα στοιχεία της φύσης. Αν δεν υπάρχει προκαθορισμένο σημείο αποθήκευσης της σωσίβιας λέμβου, τοποθετήστε την σε ένα εύκολο προσβάσιμο σημείο, μακριά από την κυκλοφορία για να αποφύγετε πιθανές ζημιές στη λέμβο. Σχετικά με το άνοιγμα της λέμβου και τη συντήρησή της, ακολουθήστε πάντα τις οδηγίες του κατασκευαστή.



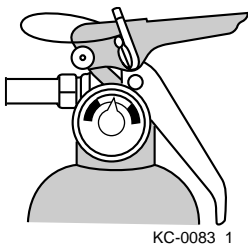
ΠΥΡΟΣΒΕΣΤΙΚΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ

⚠ ΚΙΝΔΥΝΟΣ

ΚΙΝΔΥΝΟΣ ΠΥΡΚΑΓΙΑΣ/ ΕΚΡΗΞΗΣ

Τηρείτε πάντα τα εξής:

- Μην τοποθετείτε πυροσβεστήρες κουρτίνες ή άλλα υφάσματα κοντά σε ή πάνω από συσκευές μαγειρέματος ή άλλες συσκευές φλόγας. Μην αποθηκεύετε εύφλεκτα υλικά στο χώρο του κινητήρα. Αν αποθηκεύονται μη εύφλεκτα υλικά στο χώρο του κινητήρα, πρέπει να στερωθούν καλά, ώστε να μην πέσουν πάνω στα μηχανήματα ήμποδίσουν την πρόσβαση στο χώρο ή την έξοδο από αυτόν.
- Μην εμποδίζετε τα σημεία διόδου προς τις εξόδους και τις θυρίδες.
- Μην εμποδίζετε τα χειριστήρια ασφαλείας, π.χ. βαλβίδες καυσίμου, βαλβίδες αερίου, διακόπτες ηλεκτρικού συστήματος;
- Μην εμποδίζετε την πρόσβαση στους φορητούς πυροσβεστήρες που αποθηκεύονται σε ντουλάπια.
- Μην αφήνετε το σκάφος χωρίς επίβλεψη όταν χρησιμοποιούνται συσκευές μαγειρέματος ή/και θέρμανσης.
- Μην τροποποιείτε κανένα σύστημα του σκάφους (ιδίκα το ηλεκτρικό σύστημα το σύστημα παροχής καυσίμου και το σύστημα αερίου) ή μην επιτρέψετε την τροποποίηση από κανένα τρίτο πρόσωπο αν δεν έχει τις απαραίτητες γνώσεις.
- Μην γυμνάζετε δεξαμενές καυσίμου και μην αντικαθιστάτε φιάλες αερίου όταν τα μηχανήματα είναι σε λειτουργία ή όταν χρησιμοποιούνται συσκευές μαγειρέματος ή θέρμανσης.
- Μην καπνίζετε κατά τον χειρισμό καυσίμων ή αερίου.



Ο εγκριμένος εξοπλισμός πυρόσβεσης είναι υποχρεωτικός στα περισσότερα σκάφη. Φυλάσσετε πάντα τον πυροσβεστικό εξοπλισμό σε εύκολα προσβάσιμη θέση. Όλοι οι επιβάτες πρέπει να γνωρίζουν τη θέση και τη διαδικασία λειτουργίας του εξοπλισμού/ των συστημάτων πυρόσβεσης, καθώς και τις θέσεις

των θυρίδων πυρασφάλειας, των διαδρομών και των εξόδων.

Χρησιμοποιήστε τον πυροσβεστήρα από απόσταση ασφαλείας λίγων μέτρων και, έπειτα, προχωρήστε προς τη φωτιά αφού αρχίσει να σβήνει. Η απόσταση από την οποία πρέπει να χρησιμοποιείτε τους πυροσβεστήρες δεν είναι ίδια για όλους. Βεβαιωθείτε ότι γνωρίζετε τη συνιστώμενη απόσταση για τον δικό σας πυροσβεστήρα.

Ο εξοπλισμός πυρόσβεσης πρέπει να ελέγχεται στα διαστήματα που αναγράφονται πάνω στον εξοπλισμό και οι φορητοί πυροσβεστήρες πρέπει να αντικαθίστανται όταν λήξουν ή αν αδιάσουν, με συσκευές του ίδιου τύπου και ικανότητας. Τα σταθερά συστήματα πρέπει να αναγωνώνονται ή να αντικαθίστανται όταν λήξουν ή αδιάσουν. Ανατρέξτε στο γυμνασίδιο του πυροσβεστήρα.

Στα μοντέλα που είναι εξοπλισμένα με Αυτόματο Σύστημα Πυρόσβεσης, το σύστημα ενεργοποιείται αυτόματα μόλις η θερμοκρασία φτάσει μία προκαθορισμένη τιμή. Όταν πρόκειται να γίνει η ενεργοποίηση, θα ακουστεί ηχητικό σήμα το οποίο θα ακολουθήσει ο ήχος της σιρήνας. Όταν αρχίσει η χρήση των μέσων πυρόσβεσης κλείστε αμέσως όλα τα ηλεκτρολογικά και μηχανικά συστήματα και τα συστήματα μηχανικού εξοπλισμού.

⚠ ΠΡΟΕΙΔΟΠΟΙΗΣΗ



ΚΙΝΔΥΝΟΣ ΠΥΡΚΑΓΙΑΣ/ ΕΚΡΗΞΗΣ

Στο σύστημα του πυροσβεστήρα υπάρχει αέριο το οποίο εκτοπίζει το οξυγόνο ώστε να “καταπνίξει” τη φωτιά. ΜΗΝ ανοίγετε τη θυρίδα. Μπορεί η φωτιά να τροφοδοτηθεί με οξυγόνο και να προκύψει οπισθοσπινθήρας που μπορεί να προκαλέσει θάνατο ή σοβαρό τραυματισμό.

Αν αδιάσει το σύστημα πυρόσβεσης του σκάφους, περιμένετε τουλάχιστον 15 λεπτά πριν ανοίξετε τη θυρίδα του κινητήρα.

⚠ ΠΡΟΣΟΧΗ

Πριν από τη χρήση των μέσων πυρόσβεσης, σβήστε τους κινητήρες και τους εξαρτηστές. Εγκαταλείψτε το σκάφος.

⚠ ΠΡΟΕΙΔΟΠΟΙΗΣΗ

Το μηχανοστάσιο διαθέτει ένα σταθερό σύστημα πυρόσβεσης. Για να αποφύγετε τον κίνδυνο ασφυξίας, φύγετε από το χώρο πριν από την εκκένωση του συστήματος πυρόσβεσης. Μετά την εκκένωση, εξαρτίστε το χώρο καλά πριν μπείτε.



ΠΡΟΕΙΔΟΠΟΙΗΣΗ

Αυτός ο πυροσβέστης χρησιμοποιεί διοξείδιο του άνθρακα (CO2) ως μέσο πυρόσβεσης. Μπορεί να χρησιμοποιηθεί για πυρκαγιές σε ηλεκτρικά συστήματα ή στην κουζίνα. Για να αποφύγετε τον κίνδυνο ασφυξίας μετά την εκκένωση, φύγετε από το χώρο αμέσως και ξεαρτίστε τον καλά πριν μπειτε.

ΠΡΟΕΙΔΟΠΟΙΗΣΗ



ΚΙΝΟΥΜΕΝΑ ΜΕΡΗ

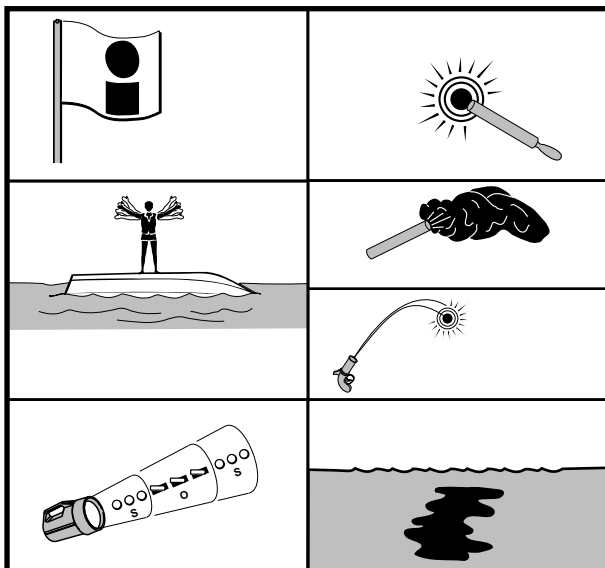
Σε περίπτωση επαφής με τα κινούμενα μέρη, μπορεί να μπρδευτείτε, να κοπείτε και να προκληθεί θάνατος ή σοβαρός τραυματισμός. Μην πλησιάζετε σε κινούμενα μέρη.

Ποτέ μην πλησιάζετε σε απόσταση επαφής από οποιοδήποτε εξάρτημα κάποιου μηχανήματος που είναι σε λειτουργία, π.χ. κινητήρα, γνήνητρια ή προπέλα.

Η επαφή μπορεί να έχει ως αποτέλεσμα την απώλεια άκρων του σώματος, στραγγαλισμό, εγκαύματα ή/και σοβαρή απώλεια αίματος που θα προκαλέσουν σοβαρό τραυματισμό ή θάνατο. Όλα τα προστατευτικά των μηχανημάτων πρέπει να παραμένουν στη θέση τους όταν τα μηχανήματα είναι σε λειτουργία.

ΟΠΤΙΚΑ ΣΗΜΑΤΑ ΚΙΝΔΥΝΟΥ

Τα περισσότερα σκάφη που πλέουν σε παράκτια ύδατα απαιτείται να φέρουν συγκεκριμένου τύπου οπτικά σήματα κινδύνου. Συμβουλευθείτε σχετικά με το θέμα αυτό τις λιμενικές αρχές της περιοχής σας.



KC-0082_2

ΠΡΟΕΙΔΟΠΟΙΗΣΗ



ΚΙΝΔΥΝΟΣ ΠΥΡΚΑΓΙΑΣ/ ΕΚΡΗΞΗΣ

Οι πυροτεχνικές συσκευές σημάτων κινδύνου μπορεί να προκαλέσουν πυρκαγιά ή/και έκρηξη, θάνατο, σοβαρό τραυματισμό και υλικές ζημιές εάν ο χειρισμός τους δεν γίνει σωστά. Ακολουθήστε τις οδηγίες του κατασκευαστή σχετικά με τη χρήση των φορητών συσκευών σημάτων κινδύνου.

ΕΠΙΒΛΑΒΕΙΣ ΟΥΣΙΕΣ ΚΑΙ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑ

Μην χιρίζετε το σκάφος υπό την επήρεια ναρκωτικών ή αλκοόλ. Ο συνδυασμός του θορύβου και των κραδασμών, του ηλίου, του ανέμου και της κίνησης, όλα μαζί συμβάλλουν στην κόπωση σας εν πλω. Η επίδραση του αλκοόλ είναι μεγαλύτερη στο νερό απ' ό,τι στην ξηρά. Η ναυσιπλοΐα είναι ασυμβίβαστη με τη χρήση ναρκωτικών ουσιών. Ο χειρισμός οποιουδήποτε σκάφους σε κατάσταση μέθης ή υπό την επήρεια ναρκωτικών είναι επικίνδυνος αλλά και παράνομος. Η εξασθενημένη όραση ή η μειωμένη κρίση στο νερό, μπορεί να οδηγήσει γρήγορα σε καταστροφή.



ΠΡΟΕΙΔΟΠΟΙΗΣΗ

ΚΙΝΔΥΝΟΣ ΑΝΑΣΦΑΛΟΥΣ ΧΕΙΡΙΣΜΟΥ

Ο χειρισμός οποιουδήποτε σκάφους σε κατάσταση μέθης ή υπό την επήρεια ναρκωτικών μπορεί να προκαλέσει θάνατο ή σοβαρό τραυματισμό. ΜΗΝ χιρίζετε το σκάφος υπό την επήρεια οποιασδήποτε ψυχοτρόπου χημικής ουσίας.

ΚΙΝΔΥΝΟΙ ΑΠΟ ΤΟ ΜΟΝΟΞΕΙΔΙΟ ΤΟΥ ΑΝΘΡΑΚΑ

Η δηλητηρίαση από μονοξείδιο του άνθρακα δεν πρέπει να συγχέεται με τη ναυτία, τη μέθη ή τη θέρμοπληξια. Αν κάποιος παραπονιθεί για ερυθρισμένα μάτια, πονοκέφαλο, ναυτία, αδυναμία ή ζαλάδα, ή αν υποπτευθείτε δηλητηρίαση μονοξειδίου του άνθρακα, μεταφέρετε αμέσως το άτομο αυτό σε καθαρό αέρα, ερμηνήστε για το αίτιο, και κάντε διορθωτικές ενέργειες. Αναζητήστε ιατρική βοήθεια αν είναι απαραίτητο.



⚠ ΚΙΝΔΥΝΟΣ



ΚΙΝΔΥΝΟΣ ΑΠΟ ΤΟ ΜΟΝΟΞΕΙΔΙΟ ΤΟΥ ΑΝΘΡΑΚΑ

Η έκθεση σε μονοξείδιο του άνθρακα θα προκαλέσει θάνατο ή σοβαρές βλάβες. ΜΗΝ χρησιμοποιείτε την πλατφόρμα επιβίβασης για κανένα άλλο σκοπό εκτός της επιβίβασης του πληρώματος ή της προετοιμασίας εισαγωγής στο νερό και ΜΗΝ την χρησιμοποιείτε όταν ο κινητήρας είναι σε λειτουργία.

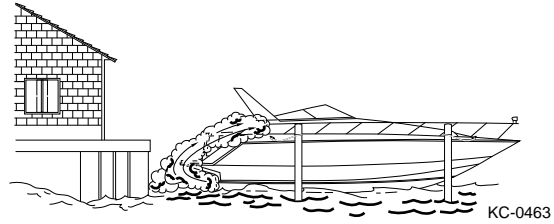
⚠ ΚΙΝΔΥΝΟΣ

ΚΙΝΔΥΝΟΣ ΑΠΟ ΤΟ ΜΟΝΟΞΕΙΔΙΟ ΤΟΥ ΑΝΘΡΑΚΑ

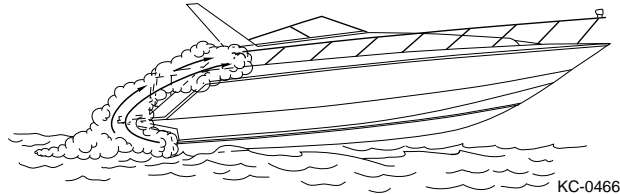
Το μονοξείδιο του άνθρακα (CO) είναι ένα άχρωμο, άοσμο και ξαίρπτικα επικίνδυνο αέριο. Όλοι οι κινητήρες και όλες οι συσκευές που χρησιμοποιούν καύσιμα παράγουν CO στα καυσαέρια τους. Αποφύγετε την άμση και παρατηταμένη έκθεση στο CO. Το CO προκαλεί ΕΓΚΕΦΑΛΙΚΕΣ ΒΛΑΒΕΣ ή ΘΑΝΑΤΟ. Οι νδεις έκθεσης στο CO περιλαμβάνουν ναυτία, ζαλάδες και υπνηλία.

Ανάμσα στις πηγές αρίου CO περιλαμβάνονται:

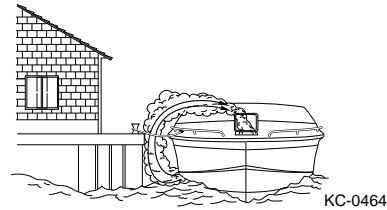
- Εμπόδια που πτηράζουν τον διασκορπισμό των καυσαρίων στο πίσω μέρος.



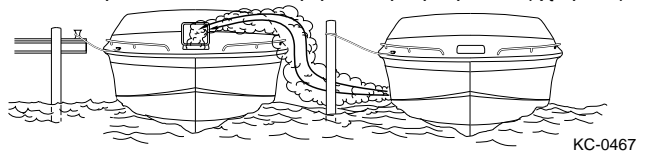
- Λειτουργία του σκάφους με μεγάλη γωνία πλώρας.



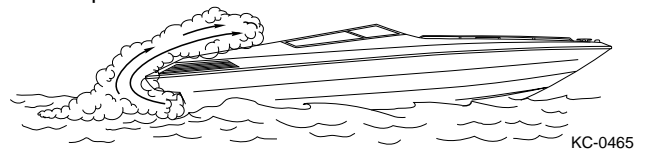
- Εμπόδια που πτηράζουν τον διασκορπισμό των καυσαρίων κατά μήκος των πλευρών.



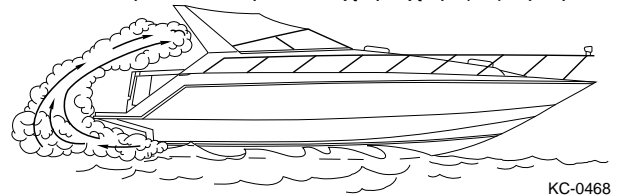
- Καυσαέρια από άλλα σκάφη σε περιορισμένους χώρους.



- Λειτουργία του σκάφους με χαμηλή ταχύτητα ή ρλαντί στο νερό.



- Η λειτουργία του σκάφους με τοποθτημένο το μουςαμά και τα πλευρικά πτάσματα σε χώρο χωρίς εξαρισμό.



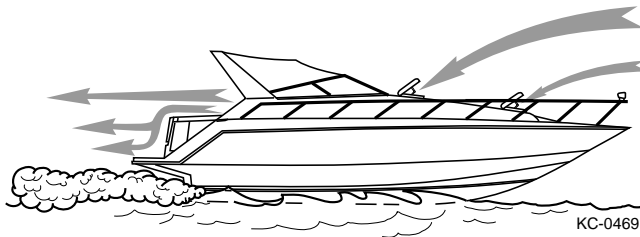
! ΚΙΝΔΥΝΟΣ



ΚΙΝΔΥΝΟΣ ΑΠΟ ΤΟ ΜΟΝΟΞΕΙΔΙΟ ΤΟΥ ΑΝΘΡΑΚΑ

Οι συσκευές που χρησιμοποιούν καύσιμα και λειτουργούν με φλόγα, καταναλώνουν οξυγόνο από την καμπίνα και απελευθερώνουν προϊόντα της καύσης μέσα στο σκάφος. Πρέπει να υπάρχει εξαερισμός όταν χρησιμοποιούνται τέτοιες συσκευές. Ανοίξτε τις καθορισμένες διόδους εξαερισμού όσο χρησιμοποιούνται τέτοιες συσκευές. Μην εμποδίζετε τις διόδους εξαερισμού και να βεβαιώνετε πάντα ότι οι συσκευές που καίνε καύσιμα λειτουργούν σωστά.

Για να περιορίσετε τη συγκέντρωση μονοξειδίου του άνθρακα, να εξαερίζετε το εσωτερικό του σκάφους, ανοίγοντας τα παράθυρα ή/και τους μουσαμάδες ώστε να υπάρχει επαρκής εξαερισμός. Μπορείτε να έχετε ανοιχτές τις θυρίδες του καταστρώματος όταν κινείστε με μικρή ταχύτητα ή όταν είστε με ρολαντί στο νερό, αλλά πρέπει να τις κλείνετε όταν κινείστε με ταχύτητα πλαναρίσματος ή μεγαλύτερες ταχύτητες ώστε να μην μπει νερό και να αποφύγετε ζημιές και πιθανούς τραυματισμούς.



KC-0469

ΒΕΒΑΙΩΘΕΙΤΕ ΟΤΙ ΥΠΑΡΧΕΙ ΡΟΗ ΚΑΘΑΡΟΥ ΑΕΡΑ ΜΕΣΑ ΣΤΟ ΣΚΑΦΟΣ ΚΑΙ ΓΥΡΩ ΑΠΟ ΑΥΤΟ!

ΟΡΑΤΟΤΗΤΑ

Η ορατότητα που έχει ο χειριστής από το πηδάλιο μπορεί να εμποδίζεται από μεγάλες γωνίες ζυγοστάθμισης του σκάφους και από άλλους παράγοντες που μπορεί να εμφανιστούν λόγω μίας ή περισσότερων από τις παρακάτω μεταβαλλόμενες συνθήκες:

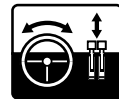
- γωνίες ζυγοστάθμισης του κινητήρα πρόωσης (σε σκάφη που διαθέτουν αυτόματο σύστημα ζυγοστάθμισης στη μονάδα πρόωσης)
- γωνίες πτερυγίων ζυγοστάθμισης στο κύτος (σε σκάφη που διαθέτουν αυτόματα πτερύγια ζυγοστάθμισης ή πτερύγια ζυγοστάθμισης στο ποδαρικό)
- φόρτωση και κατανομή του φορτίου
- ταχύτητα
- γρήγορη επιτάχυνση
- μετάβαση από λειτουργία εκτοπίσματος σε λειτουργία πλαναρίσματος
- κατάσταση της θάλασσας
- βροχή και σταγονίδια;
- σκοτάδι και ομίχλη
- εσωτερικά φώτα
- θέση των μουσαμάδων και των πλευρικών πτασμάτων
- άτομα ή κινητά αντικείμενα στο οπτικό πεδίο του χειριστή.

Οι Διεθνείς Κανονισμοί για την Αποφυγή Συγκρούσεων στη Θάλασσα (COLREGS) και η συνήθης πρακτική απαιτούν να υπάρχει συνεχώς εμποπτεία και να τηρούνται οι προτεραιότητες. Η τήρηση αυτών των κανόνων είναι πολύ βασική.

Για σκάφη με περισσότερες από μία θέσεις πηδαλιουχίας, ενδέχεται να περιοριστεί το οπτικό πεδίο από μία ή και περισσότερες θέσεις. Αποφύγετε τις συγκρούσεις. Όταν χρησιμοποιούνται θέσεις με περιορισμένο οπτικό πεδίο, πρέπει να έχετε πάντα εμποπτεία προς τα εμπρός και προς την πρύμνη, όπως ορίζεται από τους κανονισμούς COLREGS και τη συνήθη πρακτική.

ΣΗΜΕΙΩΣΗ

Αφήστε κλειστά τα φινιστρίνια, τα παράθυρα, τα καλύμματα κατά της διαβροχής, τις πόρτες και τις θυρίδες ή τις διόδους εξαερισμού όταν ο καιρός είναι κακός ή όταν το σκάφος κινείται σε ταχύτητες πλαναρίσματος.



ΓΕΝΙΚΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ

ΧΕΙΡΙΣΤΗΡΙΑ

ΣΗΜΑΝΤΙΚΟ

Η υπέρβαση ισχύος σε ένα σκάφος μπορεί να προκαλέσει απώλεια ελέγχου και κίνδυνο. ΜΗΝ ξεοπλίζετε το σκάφος σας με υπερβολική ισχύ και μη χρησιμοποιείτε κινητήρα με ιπποδύναμη μεγαλύτερη από την αναφερόμενη στην πινακίδα δυναμικότητας.

EL



Πριν ξεκινήσετε

Η πλύση με το σκάφος και η χρήση του εξοπλισμού πρέπει να γίνεται με σωφροσύνη.

- ΜΗΝ λειτουργείτε το σκάφος σε βωτιστικούς χώρους.
- Προσδέστε τον αναδέκτη του διακόπτη κράτησης του κινητήρα στον χειριστή και βεβαιωθείτε ότι ο μοχλός ταχυτήτων είναι στη ΝΕΚΡΑ πριν θέσετε τον κινητήρα σε λειτουργία.
- Να γνωρίζετε την κατάσταση του σκάφους σας και το περιβάλλον στο οποίο σκοπεύετε να το χρησιμοποιήσετε.
- Να έχετε σχέδιο πλύσης και να ενημερώνετε τους άλλους για το χρόνο της επιστροφής σας.
- Στρώστε ή αποθηκεύστε τα ελαστικά αντικείμενα πριν ξεκινήσετε.
- Αποφύγετε τους απότομους ελιγμούς με μεγάλη ταχύτητα και μειώστε την ταχύτητά σας στα κύματα.
- Αν στο σκάφος δεν υπάρχει πινακίδα δυναμικότητας, επικοινωνήστε με τον αντιπρόσωπο ή με τον κατασκευαστή.

Χειριστήριο αλλαγής ταχύτητας/γκάζιου



ΠΡΟΕΙΔΟΠΟΙΗΣΗ

ΚΙΝΔΥΝΟΣ ΣΥΓΚΡΟΥΣΗΣ

Στην περίπτωση απώλειας του ελέγχου του γκαζιού, μπορεί να αυξηθούν υπερβολικά οι στροφές του κινητήρα, με αποτέλεσμα μια πιθανή σύγκρουση και θάνατο ή σοβαρό τραυματισμό. Φροντίστε να γίνεται τακτικά επιθεώρηση και κατάλληλη συντήρηση σε όλα τα συστήματα ελέγχου.

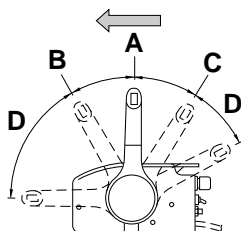
Το χειριστήριο αλλαγής ταχύτητας/γκάζιου διαφέρει ελαφρά ανάμεσα στα διάφορα μοντέλα και διατάξεις κινητήρων. Όλα τα συστήματα ελέγχου χρειάζονται περιοδική συντήρηση για να μην παρουσιάσουν προβλήματα και για να είναι ασφαλή. Ο περιοδικός τους έλεγχος έχει μεγάλη σημασία - συμβουλευθείτε τον αντιπρόσωπό σας.

ΣΗΜΕΙΩΣΗ

Στα σκάφη αναψυχής, τα χειριστήρια αλλαγής ταχύτητας/γκάζιου διαθέτουν συνήθως και έναν διακόπτη ασφαλείας για την εκκίνηση του κινητήρα με νεκρά. Επιθεωρείτε τακτικά το σύστημα ασφαλείας για την εκκίνηση του κινητήρα με νεκρά. ΜΗΝ χρησιμοποιείτε το σκάφος εάν υποψιάζεστε ότι δεν λειτουργεί σωστά το σύστημα ασφαλείας για την εκκίνηση του κινητήρα με νεκρά.

Μονός μοχλός - Επιφανειακή τοποθέτηση

Αυτό το χειριστήριο αποτελείται από έναν μόνο μοχλό και λειτουργεί ταυτόχρονα ως μοχλός αλλαγής ταχύτητας και ως γκάζι.



KC-0620_1

A. Θέση ΝΕΚΡΑΣ - Ο διακόπτης ασφαλείας επιτρέπει την εκκίνηση του κινητήρα μόνο σε αυτή τη θέση.

B. Θέση ΠΡΟΣΩ - Πατήστε το μπουτόν απελευθέρωσης κάτω από τη λαβή για να επιτρέψετε την αλλαγή στην θέση πρόσω (ή όπισθεν).

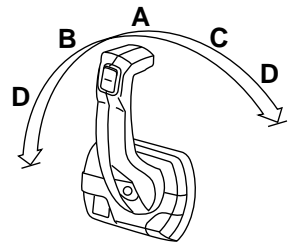
C. Θέση ΟΠΙΣΘΕΝ - Μην πιεζετε απότομες αλλαγές από πρόσω σε όπισθεν.

D. Θέση ΓΚΑΖΙΟΥ - Η προώθηση του μοχλού εμπρός ή το τράβηγμα προς τα πίσω, αυξάνει τις στροφές του κινητήρα.

Ποτέ μην πιεζετε την αλλαγή ταχύτητας χωρίς ο κινητήρας να βρίσκεται σε λειτουργία. Για την προθέρμανση του κινητήρα, υπάρχει ξεχωριστός μοχλός πάνω στο χειριστήριο, ο οποίος χρησιμοποιείται για περισσότερο γκάζι όταν η νεκρά είναι πιεσμένη.

Μονός μοχλός - Κρυφή τοποθέτηση

Αυτό το χειριστήριο αποτελείται από έναν μόνο μοχλό και λειτουργεί ταυτόχρονα ως μοχλός αλλαγής ταχύτητας και ως γκάζι.



KC-0671_1

A. Θέση ΝΕΚΡΑΣ - Ο διακόπτης ασφαλείας επιτρέπει την εκκίνηση του κινητήρα μόνο σε αυτή τη θέση.

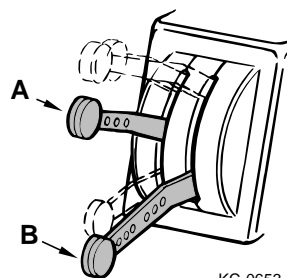
B. Θέση ΠΡΟΣΩ - Πατήστε το μπουτόν απελευθέρωσης κάτω από τη λαβή για να επιτρέψετε την αλλαγή στην θέση πρόσω (ή όπισθεν).

C. Θέση ΟΠΙΣΘΕΝ - Μην πιεζετε απότομες αλλαγές από πρόσω σε όπισθεν.

D. Θέση ΓΚΑΖΙΟΥ - Η προώθηση του μοχλού εμπρός ή το τράβηγμα προς τα πίσω, αυξάνει τις στροφές του κινητήρα.

Ποτέ μην πιεζετε την αλλαγή ταχύτητας χωρίς ο κινητήρας να βρίσκεται σε λειτουργία. Για την προθέρμανση του κινητήρα, υπάρχει μπουτόν στη βάση του μοχλού, το οποίο όταν είναι πατημένο, επιτρέπει να δοθεί περισσότερο γκάζι όταν η νεκρά είναι πιεσμένη στο κιβώτιο.

Διπλός μοχλός - Ένας κινητήρας



KC-0653_1

Το διπλό χειριστήριο διαθέτει ξεχωριστούς μοχλούς για την αλλαγή της σχέσης μετάδοσης και για το γκάζι.

A. Μοχλός αλλαγής ταχυτήτων - Η νεκρά είναι στην μεσαία θέση κράτησης. Σπρώξτε εμπρός το μοχλό για πρόσω και τραβήξτε πίσω για όπισθεν.

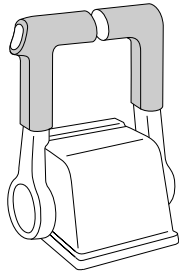
B. Μοχλός γκαζιού - Το πλήρες γκάζι είναι με το μοχλό τέρμα πάνω, ενώ στο τέρμα κάτω είναι το ρεζλαντί.

Για την προθέρμανση του κινητήρα, ο μοχλός ταχυτήτων πρέπει να βρίσκεται στο μέσον και ο μοχλός γκαζιού να τεντωθεί όσο πάνω είναι απαραίτητο.



Μονός μοχλός – Δύο κινητήρες

Τα χειριστήρια για δύο κινητήρες επιτρέπουν την ανεξάρτητη αλλαγή ταχύτητας και ρύθμιση του γκαζιού για κάθε κινητήρα, για διευκόλυνση των βλιγμών σε στενά σημεία. Ο κάθε μοχλός χειρισμού λειτουργεί τόσο για τις αλλαγές ταχυτήτων όσο και για το γκάζι της κάθε μηχανής, και αντιστοιχεί ο αριστερός μοχλός για την αριστερή μηχανή και ο δεξιός μοχλός για την δεξιά μηχανή.

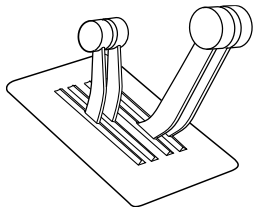


KC-0651_3

Κατά την εκκίνηση, οι μοχλοί βρίσκονται σε θέση κράτησης στη νεκρά (ακριβώς στην κατακόρυφη θέση) για λόγους ασφαλείας. Οι αλλαγές ταχυτήτων γίνονται με τη μετακίνηση του μοχλού κατά τις πρώτες 15° της διαδρομής του. Σπρώξτε εμπρός το μοχλό για πρόσω, και τραβήξτε πίσω για όπισθεν. Μετακινώντας το μοχλό πέραν των 15 μοιρών, μετακινείται από τη ζώνη αλλαγής ταχύτητας στη ζώνη γκαζιού.

Για την προθέρμανση της μηχανής, πατήστε το μπουτόν που βρίσκεται στη βάση του μοχλού, ο οποίος επιτρέπει την αύξηση των στροφών ενώ βρίσκεται στη νεκρά. Για βλιγμούς σε χαμηλές ταχύτητες, είναι επιθυμητό μερικές φορές να λειτουργεί η μία μηχανή πρόσω και η άλλη στην όπισθεν.

Διπλός μοχλός - Δύο κινητήρες



KC-0654_1

Το διπλό χειριστήριο σε σκάφη με δύο κινητήρες διαθέτει ξεχωριστούς μοχλούς για την αλλαγή της σχέσης μετάδοσης και για το γκάζι για κάθε κινητήρα. Αντιστοιχεί ο αριστερός μοχλός για την αριστερή μηχανή και ο δεξιός μοχλός για την δεξιά μηχανή. Τα χειριστήρια για δύο κινητήρες συνήθως ακολουθούν

μια διάταξη στην οποία οι μοχλοί αλλαγής σχέσης (όλοι με ίδιο μέγεθος και χρώμα) είναι ομαδοποιημένοι μαζί, το ίδιο και οι μοχλοί του γκαζιού (όλοι με ίδιο μέγεθος και χρώμα, αλλά συνήθως μεγαλύτεροι από τους μοχλούς αλλαγής σχέσης).

Για το μοχλό(ους) αλλαγής σχέσης, η ΝΕΚΡΑ είναι στη μεσαία θέση κράτησης στη διαδρομή του μοχλού. Με την προώθηση του μοχλού(ών) μπάνω ή εμπρός, πιλέγεται πρόσω, ενώ με το τράβηγμα του μοχλού(ών) πίσω, πιλέγεται η όπισθεν. Για το μοχλό(ους) γκαζιού, η θέση ολοταχώς βρίσκεται πλάιως μπάνω ή εμπρός, ενώ το ρεβαντί βρίσκεται στη θέση πλάιως κάτω ή πίσω.

Για την προθέρμανση της μηχανής, ο μοχλός(οι) ταχυτήτων πρέπει να βρίσκονται σε νεκρά και ο μοχλός(οι) γκαζιού σε θέση για όσο θέλουμε ανοικτό το γκάζι. Για βλιγμούς σε χαμηλές ταχύτητες, είναι επιθυμητό μερικές φορές να λειτουργεί η μία μηχανή πρόσω και η άλλη στην όπισθεν.

ΣΥΣΤΗΜΑ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗΣ

Όλα τα συστήματα διεύθυνσης χρειάζονται περιοδική συντήρηση για να μην παρουσιάσουν προβλήματα και για να είναι ασφαλή. Ελέγξτε τη λειτουργία του συστήματος διεύθυνσης και επιθεωρήστε το οπτικά για τυχόν εξαρτήματα που λείπουν ή που έχουν εξασφίξει πριν ταξιδέψετε με το σκάφος σας. Αν υποψιάζεστε ότι υπάρχει ζημιά στο σύστημα διεύθυνσης, συμβουλευθείτε τον αντιπρόσωπο. ΜΗΝ χρησιμοποιείτε το σκάφος εάν υποψιάζεστε ότι δεν λειτουργεί σωστά το σύστημα διεύθυνσης.

Αν το σκάφος διαθέτει συσκευή για τη διεύθυνσή του σε έκτακτη ανάγκη, φροντίστε να γνωρίζετε πού βρίσκεται και πώς λειτουργεί. Αν το σκάφος διαθέτει δύο κινητήρες, μπορείτε να ελέγξετε τη διεύθυνσή του χρησιμοποιώντας τα χειριστήρια του γκαζιού και λειτουργώντας ξεχωριστά τους κινητήρες.

Το σύστημα διεύθυνσης του σκάφους δεν επανέρχεται μόνο του στην ευθεία. Να κρατάτε πάντα καλά το τιμόνι για να μην χάνετε τον έλεγχο. Τα χειριστήρια που δεν συντηρούνται σωστά είναι επικίνδυνα.



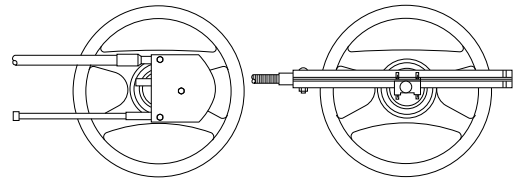
ΠΡΟΕΙΔΟΠΟΙΗΣΗ

ΚΙΝΔΥΝΟΣ ΑΠΩΛΕΙΑΣ ΕΛΕΓΧΟΥ ΚΑΙ ΕΠΙΣΦΑΛΟΥΣ ΠΟΡΕΙΑΣ

Οι κίνδυνοι από την ακατάλληλη συντήρηση του συστήματος διεύθυνσης είναι μεγάλοι και μπορεί να προκληθεί θάνατος ή σοβαρός τραυματισμός λόγω της ξαφνικής απώλειας ελέγχου. Φροντίστε να γίνεται τακτικά επιθεώρηση και συντήρηση σε όλα τα εξαρτήματα του συστήματος διεύθυνσης, στα συρματόσχοινα και στη στάθμη των υγρών.

Μηχανικό Σύστημα Διεύθυνσης

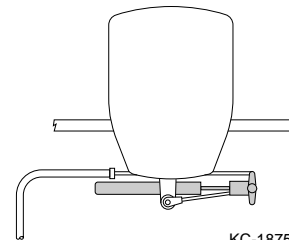
Στο μηχανικό σύστημα, η μονάδα στο θάλαμο πηδαλιουχίας μετατρέπει την περιστροφική κίνηση του πηδαλιού σε γραμμική κίνηση μέσω του συρματόσχοινου. Το συρματόσχοινο σπρώχνει ή τραβάει το βραχίονα διεύθυνσης.



KC-1871

Σύστημα Διεύθυνσης με Υποβοήθηση

Στο υποβοηθούμενο σύστημα διεύθυνσης, η μονάδα στο θάλαμο πηδαλιουχίας μετατρέπει την περιστροφική κίνηση του πηδαλιού σε γραμμική κίνηση μέσω του συρματόσχοινου. Αυτή η ενέργεια σπρώχνει ή τραβάει το συρματόσχοινο. Μόλις η κίνηση του συρματόσχοινου γίνει αντιληπτή, σηματοδοτείται μία υδραυλική αντλία η οποία κινεί το υδραυλικό έμβολο που συνδέεται με το τιμόνι.

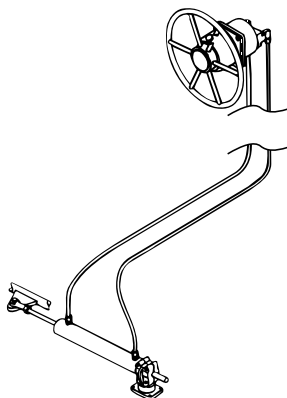


KC-1875



Υδραυλικό Σύστημα Διεύθυνσης

Το υδραυλικό σύστημα διεύθυνσης διαθέτει μία αντλία συνδεδεμένη απευθείας με το τιμόνι, με δύο σωληνάκια τα οποία οδύουν από την αντλία προς ένα υδραυλικό έμβολο. Όταν το τιμόνι στρέφεται, μετακινείται το υδραυλικό έμβολο το οποίο είναι συνδεδεμένο με το βραχίονα διεύθυνσης. Ένα δοχείο, ξεχωριστό ή ενιαίο με την αντλία, περιέχει επιπλέον υγρό ώστε να εμποδίζεται η είσοδος αέρα στο σύστημα.



KC-1880

Πρέπει να διατηρείται η στάθμη του υγρού στο κύκλωμα του υδραυλικού συστήματος με το κατάλληλο υγρό - συμβουλευθείτε τον αντιπρόσωπό σας.

ΒΑΛΒΙΔΕΣ

Οι βαλβίδες χρησιμοποιούνται στο σύστημα παροχής καυσίμου του σκάφους, στις συσκευές που λειτουργούν με καύσιμα και στα συστήματα παροχής νερού και δεξαμενής ψαριών, για τον έλεγχο της ροής του καυσίμου ή των υγρών.

Πρέπει να γνωρίζετε τους κινδύνους που συνδέονται με τα καύσιμα και τα άλλα συστήματα που λειτουργούν με καύσιμα.

Αποφύγετε την πρόκληση ζημιών στις γραμμές καυσίμου και τις συνδέσεις, καθώς και την επαφή του καυσίμου με ζεστά μέρη του κινητήρα. Καθαρίζετε άμεσα οποιοδήποτε καύσιμο έχει χυθεί και πητάτε τα πανιά σε κατάλληλο χώρο στην ξηρά.

Ανατρέξτε στις ενότητες ΑΝΕΦΟΔΙΑΣΜΟΣ ΚΑΥΣΙΜΩΝ και ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΠΑΡΟΧΗΣ ΝΕΡΟΥ για τις προειδοποιητικές σχηματικές με τις βαλβίδες που χρησιμοποιούνται στα αντίστοιχα συστήματα.

ΠΡΟΕΙΔΟΠΟΙΗΣΗ



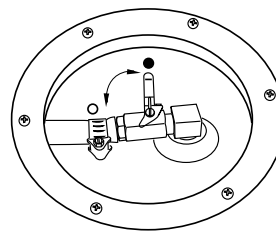
ΚΙΝΔΥΝΟΣ ΠΥΡΚΑΓΙΑΣ/ ΕΚΡΗΞΗΣ

Η βενζίνη και άλλα καύσιμα είναι εξαιρετικά εύφλεκτα και πολύ εκρηκτικά κάτω από ορισμένες συνθήκες.

- Μην καπνίζετε και μην επιτρέψετε την ύπαρξη ανοιχτής φλόγας ή σπινθήρων σε μικρή απόσταση κατά τον ανφοδιασμό.
- ΜΗΝ φράζετε τους αγωγούς εξαρτισμού της δεξαμενής καυσίμου.
- ΜΗΝ αποθηκεύετε καύσιμα σε δοχεία ή χώρους που δεν προορίζονται για φύλαξη καυσίμων και ΜΗΝ χρησιμοποιείτε αυτούς τους χώρους αποθήκευσης για κανέναν άλλο σκοπό.

Διακοπή Καυσίμου

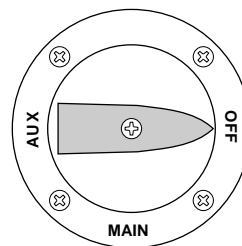
Οι βάνες διακοπής καυσίμου εμποδίζουν την παροχή καυσίμου στη μηχανή. Συνιστάται οι βάνες αυτές να είναι κλειστές σε μεγάλες περιόδους ακινησίας ή όταν το σκάφος φυλάσσεται.



KC-1003

Επιλογή Δεξαμενής Καυσίμου

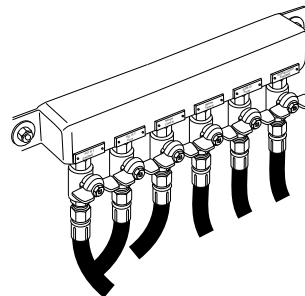
Τα μοντέλα με δύο ή τρεις δεξαμενές καυσίμου είναι εφοδιασμένα με βάνια για την επιλογή της δεξαμενής.



KC-1001_1

Πολλαπλή Καυσίμου

Οι πολλαπλές καυσίμου, που συνήθως βρίσκονται στο μηχανοστάσιο, χρησιμοποιούνται σε περιπτώσεις πολλών δεξαμενών καυσίμου και μηχανών. Οι βαλβίδες χρησιμοποιούνται για την άντληση καυσίμου από μία ή περισσότερες δεξαμενές ή για τη διακοπή της παροχής καυσίμου σε έναν ή περισσότερους κινητήρες.



KC-1004

Συσκευές που χρησιμοποιούν καύσιμα

Οι συσκευές που χρησιμοποιούν καύσιμα ή λειτουργούν με φλόγα, καταναλώνουν οξυγόνο από την καμπίνα και απελευθερώνουν προϊόντα της καύσης μέσα στο σκάφος. Απαιτείται εξαρτισμός κατά τη λειτουργία ή την αλλαγή κυλίνδρων καυσίμου για τέτοιους τύπους συσκευών. Βεβαιωθείτε ότι υπάρχει επαρκής εξαρτισμός και ότι η συσκευή λειτουργεί σωστά. ΜΗΝ χρησιμοποιείτε τέτοιους τύπους συσκευών για να θερμάνετε την κουζίνα ή χώρους της καμπίνας.



! ΚΙΝΔΥΝΟΣ




   

ΚΙΝΔΥΝΟΣ ΑΠΟ ΤΟ ΜΟΝΟΞΕΙΔΙΟ ΤΟΥ ΑΝΘΡΑΚΑ

Οι συσκευές που χρησιμοποιούν καύσιμα και λειτουργούν με φλόγα, καταναλώνουν οξυγόνο από την καμπίνα και απελευθερώνουν προϊόντα της καύσης μέσα στο σκάφος. Πρέπει να υπάρχει εξαερισμός όταν χρησιμοποιούνται τέτοιες συσκευές. Ανοίγουν τις καθορισμένες διόδους εξαερισμού όσο χρησιμοποιούνται τέτοιες συσκευές. Μην εμποδίζετε τις διόδους εξαερισμού και να βεβαιώνετε πάντα ότι οι συσκευές που καίνε καύσιμα λειτουργούν σωστά.

ΣΥΣΤΗΜΑ ΠΑΡΟΧΗΣ ΚΑΥΣΙΜΟΥ

! ΠΡΟΕΙΔΟΠΟΙΗΣΗ

ΚΙΝΔΥΝΟΣ ΠΥΡΚΑΓΙΑΣ/ ΕΚΡΗΞΗΣ

Η βενζίνη και άλλα καύσιμα είναι ξαιρετικά εύφλεκτα και πολύ εκρηκτικά κάτω από ορισμένες συνθήκες.

- Μην καπνίζετε και μην επιτρέψετε την ύπαρξη ανοιχτής φλόγας ή σπινθήρων σε μικρή απόσταση κατά τον ανφοδιασμό.
- ΜΗΝ φράζετε τους αγωγούς εξαερισμού της δεξαμενής καυσίμου.
- ΜΗΝ αποθηκεύετε καύσιμα σε δοχεία ή χώρους που δεν προορίζονται για φύλαξη καυσίμων και ΜΗΝ χρησιμοποιείτε αυτούς τους χώρους αποθήκευσης για κανέναν άλλο σκοπό.

Πριν ενεργοποιηθεί οποιαδήποτε ηλεκτρική συσκευή ή βάλτε μπροστά τον κινητήρα, ελέγξτε το μηχανοστάσιο για αναθυμιάσεις βενζίνης και, έπειτα, ανάψτε τον εξαεριστήρα για τέσσερα τουλάχιστον λεπτά. Χρησιμοποιείτε τον εξαεριστήρα κάθε φορά που το σκάφος κινείται με ταχύτητα μικρότερη από την ταχύτητα πλαναρίσματος.

Οι αγωγοί εξαερισμού της δεξαμενής καυσίμου συνήθως βρίσκονται στο κύτος ή στο ποδαρικό, κάτω από τα σημεία πλήρωσης καυσίμου και στην ίδια περιοχή με αυτά. Βεβαιωθείτε ότι οι σωληνώσεις πλήρωσης καυσίμου και εξαερισμού δεν εμποδίζονται και δεν έχουν στρεβλώσεις. Μην παραλείψετε να ελέγξετε περιοδικά το φίλτρο καυσίμου και να το καθαρίζετε αν χρειάζεται.

Ελέγξτε τακτικά τις γραμμές καυσίμου, τους σωλήνες εξαερισμού και τους σωλήνες αποστράγγισης για τυχόν διαρροές. Ορισμένα μοντέλα διαθέτουν αφαιρούμενες πλάκες για την επιβάρυνση των εξαρτημάτων του συστήματος καυσίμου. Αν παρουσιαστεί διαρροή γύρω από έναν σύνδεσμο, ίσως απλώς χρειάζεται να σφίξετε το κολάρο. Αν η διαρροή συνεχίζεται, αντικαταστήστε αμέσως τον σωλήνα ή τους συνδέσμους για να αποτραπεί η συγκέντρωση υγρών ή αερίων. Η ύπαρξη ρωγμών στην επιφάνεια των σωλήνων είναι ένδειξη φθοράς και πρέπει να αντικατασταθούν. Να χρησιμοποιείτε ανταλλακτικά συστήματος καυσίμου που έχουν πιστοποιηθεί για χρήση μόνο σε σκάφη. Μην πιεζήστε να τα αντικαταστήσετε με εξαρτήματα από το χώρο του αυτοκινήτου.

Για τη χωρητικότητα, τον τύπο του καυσίμου και τα σημεία πλήρωσης, ανατρέξτε στις συγκεκριμένες πληροφορίες του κατασκευαστή του σκάφους.

ΣΗΜΑΝΤΙΚΟ

Ανάλογα με τη ζυγοστάθμιση ή το φορτίο του σκάφους, ενδέχεται να μην είναι προς χρήση ολόκληρη η χωρητικότητα της δεξαμενής καυσίμων. Για λόγους ασφαλείας, διατηρείται πάντοτε ως φθόδρα 20% της χωρητικότητας δεξαμενής.

ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΠΑΡΟΧΗΣ ΝΕΡΟΥ

Σε αυτήν την ενότητα περιγράφονται τα βασικά στοιχεία ενός συστήματος παροχής νερού. Για να διατηρηθεί το σύστημα παροχής νερού σε καλή κατάσταση, χρειάζεται καθαρισμός, προετοιμασία για το χειμώνα και συντήρηση. Ανατρέξτε στις μεθόδους που συνιστά ο κατασκευαστής σχετικά με τη χρήση, τη φροντίδα και τη συντήρηση του συστήματος και των εξαρτημάτων του.

Δεξαμενή γλυκού νερού

Αν το σκάφος διαθέτει δεξαμενή γλυκού νερού, η καθαριότητα είναι πολύ σημαντική για την παροχή νερού. Συμβουλευθείτε τον αντιπρόσωπό σας σχετικά με το ποιο πρέπει να χρησιμοποιήσετε. ΜΗΝ αφήνετε νερό στο σύστημα για μεγάλες χρονικές περιόδους. Πρέπει να κάνετε συχνά έκπλυση και απολύμανση του συστήματος. Το σύστημα πρέπει να γμιζει μόνο με γλυκό νερό. Ανάλογα με τη ζυγοστάθμιση ή την κλίση του σκάφους, ενδέχεται να μην είναι προς χρήση ολόκληρη η ποσότητα του νερού που υπάρχει στο σύστημα.

! ΠΡΟΕΙΔΟΠΟΙΗΣΗ

ΑΠΟΦΥΓΕΤΕ ΤΗ ΧΡΗΣΗ ΔΗΛΗΤΗΡΙΩΝ ΣΤΗ ΔΕΞΑΜΕΝΗ ΓΛΥΚΟΥ ΝΕΡΟΥ

Τα χημικά που χρησιμοποιούνται στο σύστημα για τον καθαρισμό ή στη διάρκεια της αποθήκευσης πρέπει να είναι συμβατά με το σύστημα της δεξαμενής γλυκού νερού που διαθέτετε. Κατά την αποθήκευση ή σε μεγάλες περιόδους μη χρήσης του σκάφους, η δεξαμενή πρέπει να είναι άδεια.





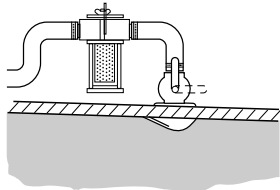
ΠΡΟΕΙΔΟΠΟΙΗΣΗ

ΡΥΠΑΝΣΗ ΤΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

Η απόρριψη χημικών στη θάλασσα πρέπει να γίνεται μόνο σε συγκεκριμένες περιοχές και σύμφωνα με τους τοπικούς κανονισμούς για την απόρριψη χημικών.

Κρουνοί θαλάσσης/Ανοίγματα στο κύτος

Κάθε σημείο εισόδου ή εξόδου νερού κάτω από την ίσαλο γραμμή διαθέτει έναν κρουνοί θαλάσσης. Οι κρουνοί θαλάσσης, που βρίσκονται τοποθετημένοι στο ενδιάμεσο διαμέρισμα του κύτους, θα πρέπει να παραμένουν κλειστοί σε μεγάλα διαστήματα απραξίας και να ανοίγουν μόνο όταν χρειάζεται.



KC-2165_1



ΠΡΟΕΙΔΟΠΟΙΗΣΗ

ΚΙΝΔΥΝΟΣ ΠΛΗΜΜΥΡΑΣ Ή ΠΝΙΓΜΟΥ

Η βλάβη ενός εξαρτήματος του συστήματος παροχής νερού μπορεί να προκαλέσει κίνδυνο πλημμύρας ή πνιγμού και θάνατο ή σοβαρό τραυματισμό. Όλα τα εξαρτήματα του συστήματος παροχής νερού πρέπει να συντηρούνται σωστά και οι κρουνοί θαλάσσης να παραμένουν κλειστοί σε μεγάλα διαστήματα απραξίας.

Ορισμένοι κρουνοί θαλάσσης για σημεία εισαγωγής νερού διαθέτουν παγίδες που κατακρατούν τις ακαθαρσίες από το νερό που εισέρχεται και αποτρέπουν το φράξιμο. Οι παγίδες αυτές θα πρέπει να ελέγχονται και να καθαρίζονται καθημερινά για να εξασφαλίζεται η επαρκής ροή ύδατος.

ΣΗΜΕΙΩΣΗ

Για να αποφύχετε ζημιά στη μηχανή, καθαρίστε την παγίδα και ανοίξτε τον κρουνοί θαλάσσης ψύξης του κινητήρα προτού τον θέσετε σε λειτουργία.

Αν το σκάφος διαθέτει κρουνοί θαλάσσης στα διαφράγματα της πρωραίας και πρυμναίας δεξαμενής ζυγοστάθμισης, κρατήστε τους κλειστούς εκτός εάν επιχρυσωθεί κένωση νερού στις κύριες περιοχές της σέντινας.

Δεξαμενή ψαριών

Υπάρχουν πολλοί τύποι αντλιών δεξαμενής ψαριών. Ο πιο συνηθισμένος είναι η βάνα ελέγχου, η οποία χρησιμοποιείται για την πλήρωση ή την κένωση της δεξαμενής ψαριών.

Οι βάνες αποστράγγισης δεξαμενής ψαριών, όταν είναι ανοικτές, επιτρέπουν την αποστράγγιση του νερού μέχρι τη στάθμη της θάλασσας. Για να αποστραγγιστεί τελείως τη δεξαμενή, θα πρέπει να βγάλει το υπόλοιπο νερό με το χέρι ή να βγάλει το σκάφος από το νερό.

ΣΗΜΕΙΩΣΗ

Αφήστε κλειστά τα φινιστρίνια, τα παράθυρα, τα καλύμματα κατά της διαβροχής, τις πόρτες και τις θυρίδες ή τις διόδους εξοπλισμού όταν ο καιρός είναι κακός ή όταν το σκάφος κινείται σε ταχύτητες πλαναρίσματος.

Εκτροπή Ύδατος

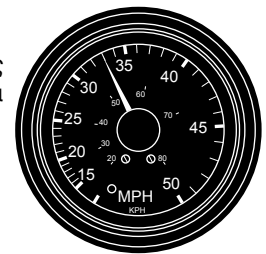
Η βάνη εκτροπής ύδατος επιτρέπει δύο διαφορετικά συστήματα να μοιράζονται την ίδια εισαγωγή ύδατος και κρουνοί θαλάσσης. Όταν χρησιμοποιείται εκτροπή, μπορεί να λειτουργεί το ένα σύστημα ή το άλλο, όχι όμως και τα δύο ταυτόχρονα.

ΟΡΓΑΝΑ

Αν το σκάφος σας διαθέτει περισσότερους από έναν κινητήρες, μπορεί να έχει ένα ή περισσότερα σετ μίττα όργανα που περιγράφονται σε αυτήν την ενότητα – ένα σετ για κάθε κινητήρα. Οι περιστασιακές διακυμάνσεις τις ενδείξεις των οργάνων δεν είναι ασυνήθιστες. Συμβουλευθείτε το εγχειρίδιο χειρισμού της μηχανής για τις φυσιολογικές διακυμάνσεις τους.

Ταχύμετρο

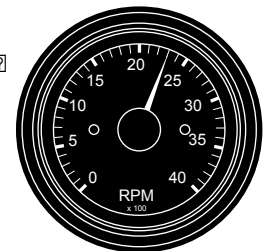
Δείχνει την ταχύτητα του σκάφους σε χιλιόμετρα, κόμβους ή μίλια ανά ώρα.



KC-0710

Στροφόμετρο

Μετρά τις στροφές της μηχανής σε στροφές ανά λεπτό.



KC-0700

Καύσιμο

Δείχνει την κατά προσέγγιση στάθμη καυσίμου στην δεξαμενή. Επειδή η ακρίβεια της ένδειξης εξαρτάται από τη ζυγοστάθμιση και την κλίση του σκάφους, συνιστάται να χρησιμοποιείται το ένα τρίτο των καυσίμων για να φτάσει στον προορισμό σας, το ένα τρίτο για να επιστρέψετε και το υπόλοιπο ένα τρίτο ως φθόδρικό.



KC-0720

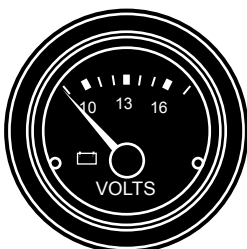


ΣΗΜΑΝΤΙΚΟ

Ανάλογα με τη ζυγοστάθμιση ή το φορτίο του σκάφους, ενδέχεται να μην είναι προς χρήση ολόκληρη η χωρητικότητα της δεξαμενής καυσίμων. Για λόγους ασφαλείας, διατηρήστε πάντοτε ως εφεδρεία 20% της χωρητικότητας δεξαμενής.

Βολτόμετρο

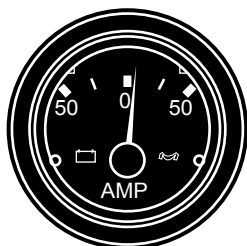
Δείχνει την κατάσταση της κύριας μπαταρίας ή της μπαταρίας εκκίνησης σε Volt συνεχούς (DC). Ελέγξτε το σύστημα φόρτισης και την κατάσταση της μπαταρίας αν η ένδειξη πέσει κάτω από τα 11,5.



KC-0750

Αμπέρόμετρο

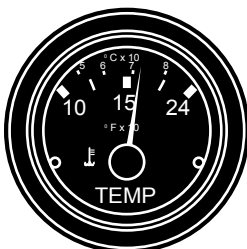
Δείχνει το ρεύμα φόρτισης του ηλεκτρικού συστήματος. Συμβουλευθείτε το εγχειρίδιο της μηχανής για την κανονική κλίμακα λειτουργίας.



KC-0760

Θερμοκρασία Νερού Μηχανής

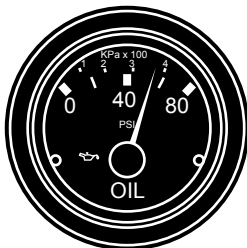
Δείχνει τη θερμοκρασία του ψυκτικού της μηχανής. Συμβουλευθείτε το εγχειρίδιο της μηχανής για την κανονική κλίμακα λειτουργίας.



KC-0770

Πίση Λαδιού Μηχανής

Δείχνει την πίση λαδιού της μηχανής. Συμβουλευθείτε το εγχειρίδιο της μηχανής για την κανονική κλίμακα λειτουργίας.



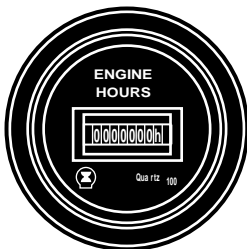
KC-0780

Θερμοκρασία Λαδιού Μηχανής

Δείχνει τη θερμοκρασία λαδιού της μηχανής. Συμβουλευθείτε το εγχειρίδιο της μηχανής για την κανονική κλίμακα λειτουργίας.

Ωρόμετρο

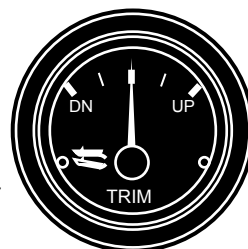
Παρακολουθεί το χρόνο λειτουργίας της μηχανής για τον προγραμματισμό της συντήρησης.



KC-0782

Διαγωγή

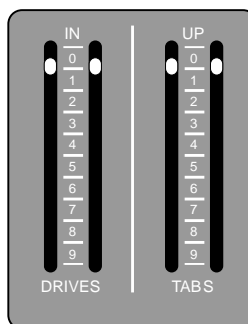
Δείχνει τη θέση του συστήματος μετάδοσης κίνησης και επισημαίνει τη σχετική θέση της πλώρας σε σχέση με το οριζόντιο επίπεδο. Χρησιμοποιείται το όργανο αυτό για να παρακολουθήσει την διαγωγή του σκάφους.



KC-0740

Δείκτης Θέσης Πτερυγίου Ζυγοσταθμιστάς

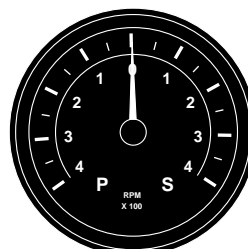
Δείχνει τη θέση του πτερυγίου ζυγοσταθμιστάς πάνω ή κάτω.



KC-0707

Συγχρονιστής Κινητήρων

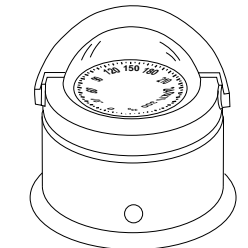
Δείχνει τη σχέση ανάμμεσα στις στροφές των δύο μηχανών, βοηθώντας έτσι το συγχρονισμό των ταχυτήτων των μηχανών. Αν η βελόνα είναι στο μηδέν, οι κινητήρες είναι συγχρονισμένοι. Αν η βελόνα δεν είναι στο μηδέν, ρυθμίστε τις στροφές μέχρι να συγχρονιστούν οι κινητήρες.



KC-0708

Πυξίδα

Χρησιμοποιείται για τον προσανατολισμό κατά την πλώση, δείχνοντας την κατεύθυνση του μαγνητικού ΒΟΡΡΑ.



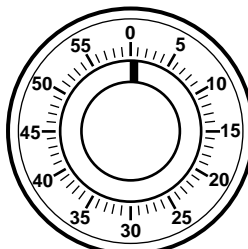
KC-0709

ΣΗΜΑΝΤΙΚΟ

Η πυξίδα πρέπει να βαθμονομηθεί από έναν πιστοποιημένο τεχνικό για να μπορεί να την χρησιμοποιήσετε αξιόπιστα για την πλοήγηση. Αν η πυξίδα δεν έχει βαθμονομηθεί, θα δίνει εσφαλμένες ενδείξεις. Για αναλυτικές πληροφορίες σχετικά με την πυξίδα, ανατρέξτε στο εγχειρίδιό της.

Ηχητικό Βυθόμετρο

Δείχνει την απόσταση ανάμεσα στην καρίνα του σκάφους και τον πυθμένα του βυθού ακριβώς κάτω από τον πομποδέκτη. Για να αποφύγετε την προσάραξη του σκάφους σε αβαθή νερά, να υπολογίζετε πάντα λιγότερο από την ένδειξη του οργάνου.



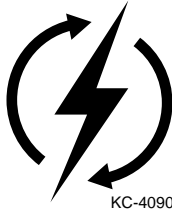
KC-0910

EL



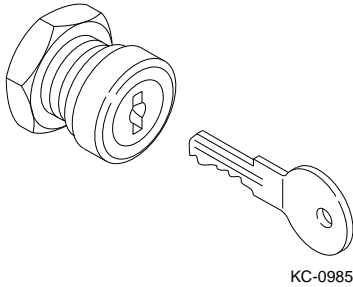
ΔΙΑΚΟΠΤΕΣ ΚΑΙ ΔΕΙΚΤΕΣ

Το κάθε ηλεκτρικό κύκλωμα του σκάφους είναι εξοπλισμένο με διακόπτη ελέγχου.



Ανάφλεξη

Γυρίστε το κλειδί πηλίκως δεξιά για να τρεφτεί στη λειτουργία η μίζα. Μόλις η μηχανή πάρει μπρος, αφήστε το κλειδί για να επανέλθει ο διακόπτης στη θέση ON (λειτουργίας)



Διακόπτης Κράτησης Μηχανής

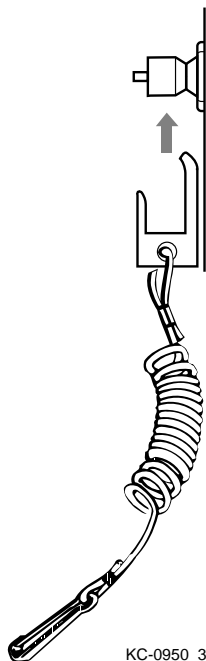
ΠΡΟΕΙΔΟΠΟΙΗΣΗ

ΚΙΝΔΥΝΟΣ ΑΠΩΛΕΙΑΣ ΕΛΕΓΧΟΥ ΚΑΙ ΕΠΙΣΦΑΛΟΥΣ ΠΟΡΕΙΑΣ

Αν δεν χρησιμοποιείται το σύστημα του διακόπτη κράτησης του κινητήρα ή αν δεν λειτουργεί σωστά, μπορεί να προκληθεί θάνατος ή σοβαρός τραυματισμός. ΜΗΝ χρησιμοποιείται το σκάφος αν δεν λειτουργεί σωστά το σύστημα του διακόπτη κράτησης του κινητήρα.

Προσδέστε τον αναδέκτη του διακόπτη κράτησης του κινητήρα στο χειριστή πριν θέσετε τον κινητήρα στη λειτουργία. Έτσι θα αποφύγετε τον κίνδυνο να πάρει το σκάφος ανεξέλεγκτη πορεία στην περίπτωση που πέσει ο χειριστής.

Ο διακόπτης κράτησης αποσκοπεί στο σβήσιμο του κινητήρα όταν ο χειριστής φύγει από το θάλαμο διακυβέρνησης υπό επικίνδυνες συνθήκες, είτε κατά λάθος (αν χάσει την ισορροπία του), είτε λόγω πτώσης ή έκτιναξης στη θάλασσα.



Το σύστημα αποτελείται από έναν διακόπτη που τοποθετείται στο πηδάλιο και έναν διακόπτη με κλιπ/αναδέκτη ο οποίος προσδένεται στον διακόπτη κράτησης και στο χειριστή. Στη περίπτωση που χρειαστεί να σβήσει γρήγορα ο κινητήρας, αυτό είναι εφικτό τραβώντας το καλώδιο ώστε να απελευθερωθεί το κλιπ από τον διακόπτη.

Για να επαναφέρετε το διακόπτη μετά την ενεργοποίησή του, τοποθετήστε την αρπάγη ξανά. Το κλιπ πρέπει να είναι ενωμένο στο στοπ για να λειτουργήσει ο κινητήρας.

ΣΗΜΑΝΤΙΚΟ

Αυτός ο διακόπτης κράτησης πρέπει να χρησιμοποιείται μόνο σε περιπτώσεις κινδύνου. ΔΕΝ πρέπει να τον χρησιμοποιείτε κάθε φορά που θέλετε να σβήσετε τον κινητήρα σε κανονικές συνθήκες.

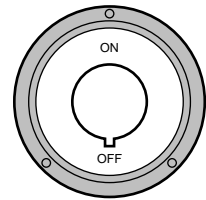
Ο διακόπτης κράτησης είναι αποτελεσματικός μόνο εφόσον βρίσκεται σε καλή κατάσταση. Προσέξτε τα παρακάτω:

- Ποτέ μην αφαιρέτε ή τροποποιήτε το διακόπτη κράτησης ή/και τον αναδέκτη.
- Ο αναδέκτης πρέπει να προφυλάσσεται από κάθε τι που θα μπορούσε να επηρεάσει την ελεύθερη λειτουργία του.

ΜΙΑ ΦΟΡΑ ΤΟ ΜΗΝΑ: Ελέγξτε τη σωστή λειτουργία του διακόπτη κράτησης και βεβαιωθείτε ότι ο αναδέκτης δεν παρουσιάζει φθορές. Με τον κινητήρα σε λειτουργία, τραβήξτε τον αναδέκτη. Αν ο κινητήρας δεν σβήσει, απευθυνθείτε στον αντιπρόσωπο για άμεση αντικατάσταση του διακόπτη κράτησης.

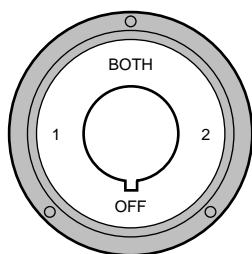
Διακόπτης μπαταρίας

Απομονώνει όλη την ισχύ της μπαταρίας στο σκάφος, εκτός από την αυτόματη αντλία (ή τις αυτόματες αντλίες) της σεντίνας, εφόσον υπάρχουν. Αν το σκάφος διαθέτει σύστημα με δύο μπαταρίες, βεβαιωθείτε ότι ο διακόπτης επιλογής είναι στη θέση ON για τουλάχιστον μία μπαταρία. Ο διακόπτης μπαταρίας παρέχει επίσης θετική αποσύνδεση της μπαταρίας για προστασία κατά παρэмβάσεων και αποφόρτισης. Γυρίστε το διακόπτη στη θέση OFF όταν το σκάφος δεν χρησιμοποιείται. Για περισσότερες πληροφορίες, συμβουλευθείτε το εγχειρίδιο του κατασκευαστή.



Διακόπτης Επιλογής μπαταρίας

Απομονώνεται τις μπαταρίες και ενεργοποιείται την κύρια, την εφεδρική ή και τις δύο μπαταρίες ταυτόχρονα. Στην κανονικές συνθήκες, ο διακόπτης πρέπει να βρίσκεται στη θέση ON για τη μία μόνο μπαταρία και όχι και για τις δύο ταυτόχρονα. Αυτό θα κρατά σε εφεδρεία τη μία μπαταρία σε περίπτωση βλάβης της άλλης. Επιλέξτε τη μπαταρία όταν ο κινητήρας είναι εκτός λειτουργίας και να αλλάσετε τις μπαταρίες καθημερινά. Στη θέση OFF, απομονώνεται την παροχή ισχύος από τις μπαταρίες στο σκάφος, εκτός από την αυτόματη αντλία (ή τις αυτόματες αντλίες) της σβιντίνας, εφόσον υπάρχουν. Ο διακόπτης επιλογής μπαταρίας συνδέει επίσης και τις δύο μπαταρίες αν χρειάζεται μεγαλύτερη ισχύς για την εκκίνηση. Γυρίστε το διακόπτη στη θέση OFF (εκτός) όταν το σκάφος δεν χρησιμοποιείται. Για περισσότερες πληροφορίες, συμβουλευθείτε το εγχειρίδιο του κατασκευαστή.



KC-0705_2

ΣΗΜΑΝΤΙΚΟ

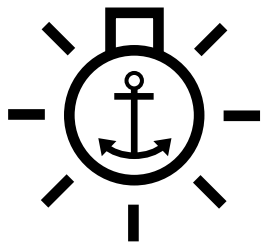
Ο σκοπός του διακόπτη επιλογής μπαταρίας είναι να διατηρεί τη μία από τις μπαταρίες σε εφεδρεία. Αν και οι δύο μπαταρίες βρίσκονται σε λειτουργία (ON) και η μία χρησιμοποιείται για την εκκίνηση του κινητήρα και η άλλη για το βοηθητικό εξοπλισμό, θα αποφορτιστούν και οι δύο μπαταρίες. Αυτό θα έχει ως αποτέλεσμα να μην έχουν εφεδρεία και ενδέχεται να μείνουν κάπου αβοήθητοι.

Απομονωτής μπαταρίας

Επιτρέπει την φόρτιση περισσότερων από μία μπαταριών, ανιχνύοντας την ποσότητα φόρτισης που χρειάζεται καθμία από αυτές. Προφυλάσσει από τυχόν υπερφόρτιση κάποιας από τις μπαταρίες και αποτρέπει τυχόν φόρτιση μπαταρίας σε βάρος κάποιας άλλης. Για περισσότερες πληροφορίες, συμβουλευθείτε το εγχειρίδιο του κατασκευαστή του απομονωτή.

Φως Αγκυροβολίας

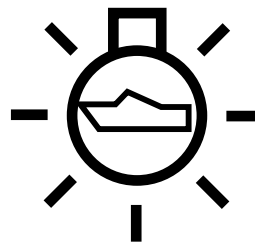
Ανάβει μόνο το λευκό φως νυκτερινής αγκυροβολίας.



KC-4065

Φώτα Πλώσης

Ελέγχει τα φώτα πλώσης και αγκυροβολίας και το φωτισμό των οργάνων για νυκτερινή διακυβέρνηση.






KC-4060

ΣΗΜΑΝΤΙΚΟ

Ποτέ μην κινείστε στη θάλασσα μεταξύ της δύσης και της ανατολής του ηλίου χωρίς τα φώτα πλώσης. Τα φώτα πλώσης απαιτούνται για να δείχνουν την κατεύθυνση και την προτεραιότητα, κατά την πλώση τη νύχτα.

Εξαεριστήρας

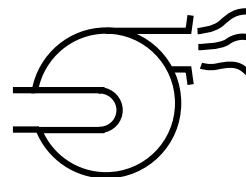
ΠΡΟΕΙΔΟΠΟΙΗΣΗ



**ΚΙΝΔΥΝΟΣ ΠΥΡΚΑΓΙΑΣ/
ΕΚΡΗΞΗΣ**

Οι αναθυμιάσεις της βενζίνης είναι εκρηκτικές όταν κτυθούν σε ανοιχτή φλόγα ή σπινθήρες και μπορούν να προκαλέσουν θάνατο ή σοβαρό τραυματισμό. **Ανάψτε τον εξαεριστήρα για τέσσερα τουλάχιστον λεπτά ΠΡΙΝ ενεργοποιήσετε οποιαδήποτε ηλεκτρική συσκευή ή βάλτε μπροστά τον κινητήρα.**

Ενεργοποιεί τον εξαεριστήρα του μηχανοστασίου, για την απομάκρυνση των εκρηκτικών αναθυμιάσεων από το χώρο αυτό.



KC-4040



ΣΗΜΑΝΤΙΚΟ

ΑΝΑΨΤΕ τον Ξεαδριστήρα ή τους Ξεαδριστήρες για τέσσερα τουλάχιστον λεπτά ΠΡΙΝ ενθρογποισίσει οποιαδήποτε ηλεκτρική συσκευή ή βάλει μπροστά τον κινητήρα ή τους κινητήρες. Η χρήση του συστήματος ανμιστήρα σντινας δν ΑΠΟΤΕΛΕΙ ΕΓΓΥΗΣΗ ότι οι κρηκτικές αναθυμιάσεις έχουν απομακρυνθεί. ΠΡΙΝ ενθρογποισίσει οποιαδήποτε ηλεκτρική συσκευή ή βάλει μπροστά τον κινητήρα ή τους κινητήρες, πρέπει να ελέγξει ΠΑΝΤΑ το μηχανοστάσιο και τους χώρους της σντινας για την ύπαρξη αναθυμιάσεων κασίμου. Αν υπάρχει οσμή κασίμου, ΜΗΝ ενθρογποισίσει οποιαδήποτε ηλεκτρική συσκευή και ΜΗΝ βάλει μπροστά τον κινητήρα ή τους κινητήρες. Διρβυνήσει το θέμα αμέσως. Χρησιμοποιεί τον Ξεαδριστήρα κάθε φορά που το σκάφος κινείται με ταχύτητα μικρότερη από την ταχύτητα πλαναρίσματος.

Αντλία Σντινας

ΠΡΟΕΙΔΟΠΟΙΗΣΗ

ΚΙΝΔΥΝΟΣ ΒΥΘΙΣΗΣ Ή ΠΝΙΓΜΟΥ

Το σύστημα αντλιών της σντινας δν έχει σχεδιαστεί για αποκατάσταση ζημιών. Η συνολική ικανότητα του συστήματος δν προορίζεται να χρησιμοποιηθεί για την κκένωση του σκάφους από τα νρά στην περίπτωση ζημιάς.

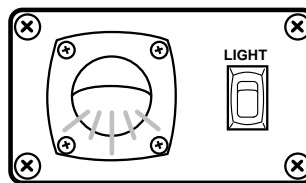
ΣΗΜΕΙΩΣΗ

Ελέγξει τακτικά τη λειτουργία των αντλιών της σντινας. Καθαρίσει τις εισαγωγές των αντλιών από τις ακαθαρσίες. Αν το σκάφος διαθέτει κρουούς θαλάσσης στα διαφράγματα της πρωραίας και πρυμναίας δεξαμνής ζυγοστάθμισης, πρέπει να παραμένουν κλειστοί και να ανοίγουν μόνο για να μπει νρό στις κύριες πριοχές της σντινας.

Θέπει σε λειτουργία με άμεσο χειρισμό την αντλία σντινας. Για πληροφορίες σχετικά με τη λειτουργία και τη συντήρηση της αντλίας, συμβουλευθείτε το εγχειρίδιο του κατασκευαστή της.

Φώτα Επιβίβασης και Νυκτός

Ελέγχονται από επιλογικούς διακόπτες, για τη λειτουργία των φώτων επιβίβασης και νυκτός για το θάλαμο διακυβέρνησης. Ο γενικός διακόπτης (Master Power) συνεχούς ρύματος θα πρέπει να έχει προηγουμένως τεθεί στη θέση ON, για να ενεργοποιηθεί ο φωτισμός.



KC-0935_1

Υαλοκαθαριστήρες

Ελέγξει τη λειτουργία των υαλοκαθαριστήρων.



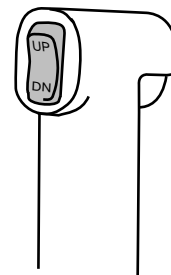
KC-4070

Μηχανισμός Θυρίδων

Ανυψώνει και κατεβάζει τις ηλεκτρικές θυρίδες του μηχανοστασίου.

Διαγωγή Μηχανής

Ο διακόπτης αυτός ενεργοποιεί τη λειτουργία διαγωγής/κλίσης. Πατήστε και κρατήστε πατημένο το διακόπτη μέχρι η μηχανή να βρεθεί στην επιθυμητή γωνία. Χρησιμοποιήστε το διακόπτη αυτό σε συνδυασμό με το όργανο ένδειξης διαγωγής για να βελτιστοποιήσετε τις επιδόσεις του σκάφους κατά την πλώση. Ο διακόπτης κλίσης ανασκόνει τη μονάδα λήψης κίνησης, για ρυμούλκηση.

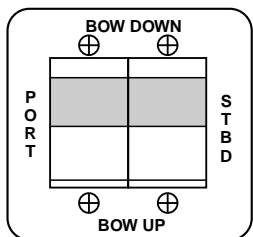


KC-0931_2



Παύση Ζυγοστάθμισης

Αυτοί οι διακόπτες ελέγχουν τα παύση ζυγοστάθμισης τα οποία βρίσκονται στο αριστερό και δεξιό ποδαρικό. Ρυθμίζοντας τα παύση ζυγοστάθμισης, βλάπτονται η άνωση στο σκάφος και διορθώνεται η κλίση λόγω των μεταβαλλόμενων συνθηκών.



KC-0932_1

Δίκτης Καυσίμου

Σας επιτρέπεται να ελέγξετε την ποσότητα καυσίμου στην δεξαμενή, όταν τα φώτα πλώσης είναι σβηστά ή όταν είναι σβηστός ο διακόπτης εκκίνησης.

ΑΝΙΧΝΕΥΤΕΣ

Οι ανιχνευτές παρακολουθούν τα επικίνδυνα αέρια που ενδέχεται να εμφανιστούν στο σκάφος σας.

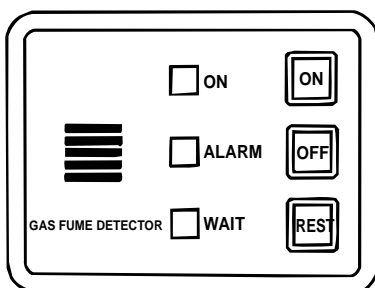
Αναθυμιάσεις Καυσαερίων

ΠΡΟΕΙΔΟΠΟΙΗΣΗ

ΚΙΝΔΥΝΟΣ ΠΥΡΚΑΓΙΑΣ/ΕΚΡΗΞΗΣ

Οι αναθυμιάσεις της βενζίνης είναι εκρηκτικές όταν εκτεθούν σε ανοιχτή φλόγα ή σπινθήρες και μπορεί να προκαλέσουν θάνατο ή σοβαρό τραυματισμό. **Ανάψτε τον εξαεριστήρα για τέσσερα τουλάχιστον λεπτά ΠΡΙΝ ενεργοποιήσετε οποιαδήποτε ηλεκτρική συσκευή ή βάλτε μπροστά τον κινητήρα.**

Θα ηχησει συναγερμός αν ανιχνυθούν αναθυμιάσεις καυσαερίων. Θέστε σε λειτουργία τον εξαεριστήρα της σπινθίνας για να απομακρύνετε τις αναθυμιάσεις αυτές. Ο αισθητήρας του ανιχνυτή αναθυμιάσεων βρίσκεται στο χώρο της σπινθίνας, όπου συσσωρεύονται οι αναθυμιάσεις. Δοκιμάστε τη λειτουργία της μονάδας πριν από κάθε πλώση για να βεβαιωθείτε ότι λειτουργεί σωστά.



KC-0936

Αναθυμιάσεις μονοξειδίου του άνθρακα (CO)

Θα ηχησει συναγερμός αν ανιχνυθούν αναθυμιάσεις μονοξειδίου του άνθρακα (CO). Μεταφέρετε αμέσως τους επιβάτες στον καθαρό αέρα και εξαριστε καλά το χώρο.

ΚΙΝΔΥΝΟΣ

ΚΙΝΔΥΝΟΣ ΑΠΟ ΤΟ ΜΟΝΟΞΕΙΔΙΟ ΤΟΥ ΑΝΘΡΑΚΑ

Η έκθεση σε μονοξείδιο του άνθρακα (CO) θα προκαλέσει θάνατο ή σοβαρές βλάβες. Το μονοξείδιο του άνθρακα (CO) είναι άχρωμο, άοσμο και εξαιρετικά επικίνδυνο. Όλοι οι κινητήρες και όλες οι συσκευές που χρησιμοποιούν καύσιμα παράγουν CO στα καυσαερία τους. Η άμση και παρατηταμένη έκθεση στο CO προκαλεί **ΒΛΑΒΕΣ ΤΟΥ ΕΓΚΕΦΑΛΟΥ** ή τον **ΘΑΝΑΤΟ**. Οι ενδείξεις έκθεσης στο CO περιλαμβάνουν ναυτία, ζαλάδες και υπνηλία. **Ββαιωθείτε ότι ο ανιχνυτής CO λειτουργεί σωστά.**

EL

Ηχητικός συναγερμός

Αν ακουστεί ο ηχητικός συναγερμός κινδύνου, ελέγξτε τα όργανα και σβήστε τη μηχανή. Το ηχητικό σήμα εδοποιεί για την υπερθέρμανση και/ή την ανεπαρκή λίπανση. Μερικά μοντέλα διαθέτουν μία λειτουργία δοκιμής του συναγερμού, το οποίο θα ηχησει κατά την εκκίνηση.



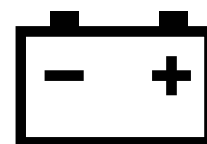
KC-5020

ΑΣΦΑΛΕΙΕΣ ΚΑΙ ΑΥΤΟΜΑΤΟΙ ΔΙΑΚΟΠΤΕΣ

Όλα τα ηλεκτρικά κυκλώματα προστατεύονται από υπερφόρτωση μέσω ασφαλειών ή αυτόματων διακοπών. Στην περίπτωση υπερφόρτωσης ή βραχυκυκλώματος, θα καεί η ασφάλεια ή θα πέσει ο αυτόματος διακόπτης. Αν κάποιο κύκλωμα συνεχώς υπερφορτώνεται σε κανονικές συνθήκες λειτουργίας, τότε το σκάφος σας θα πρέπει να ελεγχθεί αμέσως από τον αντιπρόσωπό σας.

ΜΠΑΤΑΡΙΑ/ΕΣ

Η/οι μπαταρία/ες πρέπει να είναι ασφαλισμένη/ες στο σκάφος και οι ακροδέκτες καλυμμένοι. Διατηρείτε τους πόλους καθαρούς και ελέγξτε τους περιοδικά.



KC-4080

Ο ηλεκτρολύτης της μπαταρίας περιέχει οξύ. Ο χειρισμός πρέπει να γίνεται με προσοχή. Αν έρθει ο ηλεκτρολύτης σε επαφή με το δέρμα ή άλλο σημείο του σώματος, πλύντε με άφθονο νερό και αναζητήστε ιατρική φροντίδα.

Διατηρείτε τις συνδέσεις της μπαταρίας καθαρές, σφιχτές και μονωμένες για να την πρόληψη ηλεκτρικού τόξου, βραχυκυκλώματος και πρόκλησης έκρηξης ή πυρκαγιάς.



Να είστε προσεκτικοί όταν συνδέετε ή αποσυνδέετε τη μπαταρία. Βεβαιωθείτε ότι η βάση και οι συνδέσεις είναι στερωμένες καλά και οι πόλοι καλυμμένοι με προστατευτικές τάπες. ΜΗΝ φορτίζετε τις μπαταρίες πάνω στο σκάφος και μην φράσσετε τις οπές ξεαρισμού.

⚠ ΠΡΟΕΙΔΟΠΟΙΗΣΗ

**ΚΙΝΔΥΝΟΣ ΠΥΡΚΑΓΙΑΣ/
ΕΚΡΗΞΗΣ**

Μια πιθανή έκρηξη ή πυρκαγιά λόγω των αερίων του υδρογόνου που παράγουν οι μπαταρίες μολύβδου-οξέος θα προκαλέσει θάνατο ή σοβαρό τραυματισμό.

- Φοράτε ατομικό προστατευτικό εξοπλισμό όταν εργάζεστε στις μπαταρίες ή κοντά σε αυτές.
- ΜΗΝ φορτίζετε ή χρησιμοποιείτε βοηθητική συσκευή μπαταρίας για να βάλτε μπροστά τον κινητήρα.
- Η φόρτιση της μπαταρίας πρέπει να γίνεται έξω από το σκάφος.
- Μην καπνίζετε και μην επιτρέψτε την ύπαρξη φλόγας κοντά σε μια μπαταρία.
- Μην σκυβείτε απευθείας πάνω από μια μπαταρία όταν συνδέετε ή αποσυνδέετε ηλεκτρικές επαφές.
- Σε περίπτωση ανάφλεξης των αερίων από σπινθήρα ή φλόγα, θα προκληθεί ισχυρή έκρηξη και ψεκασμός του οξέος της μπαταρίας ή θραύση του περιβλήματός της.
- ΜΗΝ βραχυκυκλώνετε τους πόλους με μεταλλικά αντικείμενα για να δείτε αν η μπαταρία είναι φορτισμένη.

Ορισμένα σκάφη διαθέτουν δύο ηλεκτρικά συστήματα: ένα σύστημα συνεχούς ρεύματος (DC) που τροφοδοτείται από μπαταρία και ένα σύστημα εναλλασσόμενου ρεύματος (AC) που τροφοδοτείται από γεννήτρια ή από την ξηρά. Τα συστήματα αυτά διαθέτουν ένα κεντρικό πίνακα φορτίων, ο οποίος χρησιμεύει σαν κεντρικός πίνακας διανομής. Το σύστημα συνεχούς παρέχει ισχύ σε όλα τα ηλεκτρικά κυκλώματα του σκάφους (φωτισμό, αντλίες, ξεαριστήρες, ανάφλεξη κλπ.)

⚠ ΠΡΟΕΙΔΟΠΟΙΗΣΗ

Μην εργάζεστε στην ηλεκτρική εγκατάσταση όταν είναι ενεργοποιημένη η παροχή ρεύματος στο σύστημα και μην τροποποιείτε το ηλεκτρικό σύστημα ή τα σχετικά σχέδια. Η εγκατάσταση, οι τροποποιήσεις και η συντήρηση του ηλεκτρικού συστήματος πρέπει να γίνεται από έναν ηλεκτρολόγο ειδικευμένο σε συστήματα σκαφών. Μην αλλάζετε ή τροποποιείτε την ονομαστική ένταση ρεύματος (αμπέρ) των συσκευών προστασίας από υπερτάσεις και χρησιμοποιείτε μόνο ηλεκτρικές συσκευές τα εξαρτήματα των οποίων δεν υπερβαίνουν την ονομαστική ένταση ρεύματος (αμπέρ) του κυκλώματος. Όταν φύγετε από το σκάφος, απενεργοποιήστε όλα τα ηλεκτρικά συστήματα εκτός από τα κυκλώματα της αυτόματης αντλίας της σεντίνιας, της πυροπροστασίας και του συναγερμού.

Το σύστημα εναλλασσόμενου (AC) ρεύματος παρέχει ισχύ στις ηλεκτρικές πρίζες και στα συστήματα που λειτουργούν με εναλλασσόμενο ρεύμα (ηλεκτρική κουζίνα, θέρμαντήρας νερού, μικροκύματα, ψυγείο, κ.λπ.) όταν το σκάφος είναι προσδεδεμένο σε μόλο ή αποβάθρα.

ΗΛΕΚΤΡΙΚΑ ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ

⚠ ΚΙΝΔΥΝΟΣ



**ΚΙΝΔΥΝΟΣ ΠΥΡΚΑΓΙΑΣ/
ΕΚΡΗΞΗΣ/ΗΛΕΚΤΡΟΠΛΗΞΙΑΣ**

Η λανθασμένη χρήση των συστημάτων εναλλασσόμενου (AC) και συνεχούς (DC) ρεύματος θα προκαλέσει πυρκαγιά, έκρηξη ή ηλεκτροπληξία με αποτέλεσμα το θάνατο ή τον σοβαρό τραυματισμό. ΜΗΝ εργάζεστε σε ένα σύστημα όταν είναι ενεργοποιημένη η παροχή ρεύματος και μην κολυπάτε κοντά στο σκάφος όταν παίρνει ρεύμα από την ξηρά. Να είστε προσεκτικοί όταν συνδέετε ή αποσυνδέετε μια παροχή ρεύματος από την ξηρά.



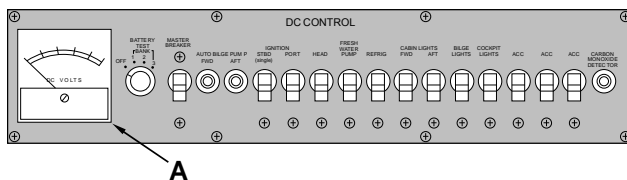
ΠΡΟΕΙΔΟΠΟΙΗΣΗ

Μην τροποποιείτε τα ηλεκτρικά συστήματα ή τα σχετικά σχέδια. Η εγκατάσταση, οι τροποποιήσεις και η συντήρηση πρέπει να γίνεται από έναν ηλεκτρολόγο ειδικευμένο σε συστήματα σκαφών. Το σύστημα πρέπει να επιθεωρείται τουλάχιστον κάθε δύο χρόνια. Τα μεταλλικά περιβλήματα των εγκατεστημένων ηλεκτρικών συσκευών πρέπει να συνδέονται στο προστατευτικό σύστημα αγωγών του σκάφους (χρώματος πράσινου ή πράσινου με κίτρινη ρίγα) και χρησιμοποιείται ηλεκτρικές συσκευές με διπλή μόνωση ή γειωμένες. Μην χρησιμοποιείτε το ηλεκτρικό σύστημα αν έχει ενεργοποιηθεί η ένδειξη αντιστροφής πολικότητας. Διορθώστε το σφάλμα πολικότητας πριν ενεργοποιηθεί το ηλεκτρικό σύστημα στο σκάφος. Μην τροποποιείτε τους ακροδέκτες των καλωδίων παροχής ισχύος από την ξηρά. Να χρησιμοποιείτε μόνο συμβατούς ακροδέκτες.

Για να ελαχιστοποιήσετε τους κινδύνους ηλεκτροπληξίας και πυρκαγιάς:

- Απενεργοποιήστε τη σύνδεση παροχής ισχύος από την ξηρά πριν ανώσετε ή αφαιρέσετε το καλώδιο.
- Ενώστε στην υποδοχή του σκάφους το καλώδιο παροχής ισχύος από την ξηρά πριν αυτή ενεργοποιηθεί.
- Για να αποσυνδέσετε το καλώδιο παροχής ισχύος από την ξηρά, βγάλτε πρώτα την άκρη που ενώνεται στην ξηρά.
- Αν έχει ενεργοποιηθεί η ένδειξη αντιστροφής πολικότητας, αποσυνδέστε αμέσως το καλώδιο.
- Κλείστε καλά το κάλυμμα της υποδοχής σύνδεσης του καλωδίου παροχής ισχύος από την ξηρά.

Κεντρικός Πίνακας DC (Πολύ Χαμηλή Τάση)



KC-1633_1

Ένας τυπικός κεντρικός πίνακας DC μπορεί να περιλαμβάνει ένα βολτόμετρο, έναν διακόπτη ελέγχου της μπαταρίας, μια σειρά από αυτόματους ασφαλειοδιακόπτες με δυνατότητα επαναφοράς, που δίνουν στον χρήστη τη δυνατότητα επιλογής θέσης, και τον κεντρικό ασφαλειοδιακόπτη.

Βολτόμετρο (A)

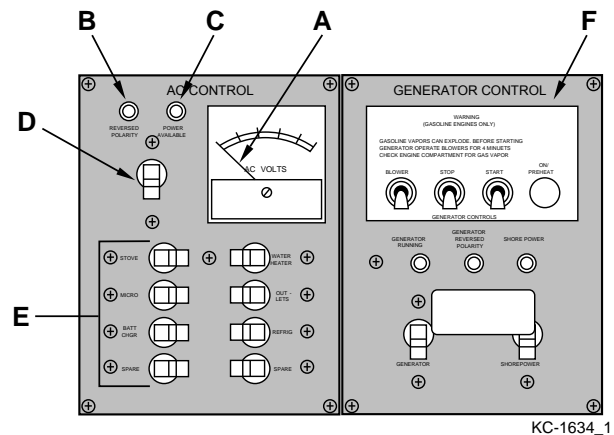
Ο δείκτης αυτός σας επιτρέπει να ελέγξετε την κατάσταση των μπαταριών. Με τον κεντρικό ασφαλειοδιακόπτη στη θέση OFF, γυρίστε το διακόπτη ελέγχου της μπαταρίας να εξετάσετε την τάση της.

ΣΗΜΑΝΤΙΚΟ

Ποτέ μην επαναφέρετε έναν πνιγμένο αυτόματο διακόπτη χωρίς προηγούμενα να εντοπιστεί και να διορθωθεί την αιτία της πτώσης του.

Οι ασφαλειοδιακόπτες που δίνουν στον χρήστη τη δυνατότητα επιλογής θέσης, έχουν δύο λειτουργίες. Σας επιτρέπουν να ενεργοποιηθεί ή να διακοπεί μηχανικά ένα κύκλωμα θέτοντας το διακόπτη στη θέση on ή off, και προστατεύουν το ρυματοδοτούμενο σύστημα ανοίγοντας αυτόματα το κύκλωμα σε περίπτωση βραχυκυκλώματος ή υπερφόρτισης.

Πίνακας Ελέγχου AC/Γεννήτριας (Χαμηλή τάση)



KC-1634_1

Πολλοί πίνακες ελέγχου εναλασσόμενου αποτελούνται από βολτόμετρο ή κύριο αυτόματο διακόπτη εναλασσόμενου, ενδεικτική λυχνία αντιστραμμένης πολικότητας και επί μέρους αυτόματους διακόπτες.

Βολτόμετρο (A)

Αν υπάρχει, το βολτόμετρο επιτρέπει να παρακολουθείτε την τάση του εναλασσόμενου.

Λυχνία Αντιστραμμένης Πολικότητας (B)

Η ενδεικτική λυχνία αντιστραμμένης πολικότητας δηλώνει ότι έχει αντιστραφεί η πολικότητα της παροχής ισχύος από την ξηρά, αλλά δεν θα σας ειδοποιηθεί στην περίπτωση αντιστροφής της πολικότητας του σκάφους (καλωδίωση).



ΚΙΝΔΥΝΟΣ



ΚΙΝΔΥΝΟΣ ΠΥΡΚΑΓΙΑΣ/ ΕΚΡΗΞΗΣ/ΗΛΕΚΤΡΟΠΛΗΞΙΑΣ

Η αντιστροφή της πολικότητας ή η λανθασμένη χρήση των συστημάτων εναλλασσόμενου (AC) ρεύματος θα προκαλέσει πυρκαγιά, έκρηξη ή ηλεκτροπληξία με αποτέλεσμα το θάνατο ή τον σοβαρό τραυματισμό. ΜΗΝ χρησιμοποιήσετε την παροχή ισχύος από την ξηρά αν έχει αντιστραφεί η πολικότητα. Απενεργοποιήστε την παροχή ισχύος από την ξηρά και αποσυνδέστε το καλώδιο παροχής. ΜΗΝ τροποποιήσετε το καλώδιο παροχής ισχύος από την ξηρά.

Λυχνία Παροχής Ισχύος (C)

Η λυχνία παροχής ισχύος δηλώνει ότι ο πίνακας διανομής δέχεται ισχύ από την ξηρά ή από τη γνήστρια. Η λυχνία αυτή πρέπει να ανάβει προτού τθθθί ο γνικός αυτόματος διακόπτης εναλλασσόμενου ρεύματος στη θέση on.

Γνικός Αυτόματος Διακόπτης Εναλλασσόμενου (AC) (D)

Ο γνικός αυτόματος διακόπτης AC ενεργοποιεί και απενεργοποιεί ολόκληρο το σύστημα εναλλασσόμενου. Αυτό σας επιτρέπει να ελέγξετε αν η τάση και η πολικότητα είναι σωστή, αμέσως μετά από τη σύνδεση παροχής ρεύματος από την ξηρά, πριν ενεργοποιηθούν τα επί μέρους κυκλώματα.

Επί Μέρους Αυτόματοι Διακόπτες (E)

Οι επί μέρους αυτόματοι διακόπτες επιτρέπουν την ενεργοποίηση ή απενεργοποίηση ενός κυκλώματος με κάθε διακόπτη. Επίσης προστατεύουν το τροφοδοτούμενο κύκλωμα διακόπτοντας αυτόματα το κύκλωμα στην περίπτωση βραχυκυκλώματος ή υπερφόρτισης.

ΣΗΜΑΝΤΙΚΟ

Ποτέ μην επαναφέρετε έναν πθσμένο αυτόματο διακόπτη χωρίς προηγούμενα να εντοπίσετε και να διορθώσετε την αιτία της πώσης του.

Πίνακας Ελέγχου Γνήστριας (F)

Αν το σκάφος σας διαθέτει γνήστρια, αυτός ο πίνακας ελέγχου περιλαμβάνει τα χειριστήρια εκκίνησης και διακοπής της λειτουργίας της και τα χειριστήρια μεταγωγής ισχύος μεταξύ παροχής από την ξηρά και γνήστριας.

Όταν πρόκειται να χρησιμοποιήσετε τη γνήστρια, ανάψτε τον εξαεριστήρα του μηχανοστασίου για τέσσερα τουλάχιστον λεπτά πριν την ενεργοποίησή και αφήστε τον σε λειτουργία όσο χρησιμοποιείται η γνήστρια, ώστε να απομακρύνει τα επικίνδυνα αέρια ή αναθυμιάσεις. Για τη λειτουργία της γνήστριας απαιτούνται ορισμένες διαδικασίες. Διαβάστε το εγχειρίδιο της γνήστριας προτού τη θέσετε σε λειτουργία για πρώτη φορά. Συμβουλευθείτε το εγχειρίδιο του κατασκευαστή για πληροφορίες σχετικά με τη λειτουργία και τη συντήρηση της γνήστριας.

ΠΡΟΕΙΔΟΠΟΙΗΣΗ



ΚΙΝΔΥΝΟΣ ΠΥΡΚΑΓΙΑΣ/ ΕΚΡΗΞΗΣ

Οι αναθυμιάσεις της βενζίνης είναι εκρηκτικές όταν εκτεθούν σε ανοιχτή φλόγα ή σπινθήρες και μπορεί να προκαλέσουν θάνατο ή σοβαρό τραυματισμό. Ανάψτε τον εξαεριστήρα για τέσσερα τουλάχιστον λεπτά ΠΡΙΝ ενεργοποιήσετε οποιαδήποτε ηλεκτρική συσκευή ή βάλτε μπροστά τον κινητήρα.

ΠΡΟΕΙΔΟΠΟΙΗΣΗ



ΚΙΝΔΥΝΟΣ ΕΜΠΛΟΚΗΣ

Σε περίπτωση επαφής με τα κινούμενα μέρη, μπορεί να μπροδευτείτε, να κοπείτε και να προκληθεί θάνατος ή σοβαρός τραυματισμός. Μην πλησιάζετε σε κινούμενα μέρη.

Σύνδεση παροχής ρεύματος από την ξηρά

ΚΙΝΔΥΝΟΣ



ΚΙΝΔΥΝΟΣ ΠΥΡΚΑΓΙΑΣ/ ΕΚΡΗΞΗΣ/ΗΛΕΚΤΡΟΠΛΗΞΙΑΣ

Η λανθασμένη χρήση των συστημάτων εναλλασσόμενου (AC) και συνεχούς (DC) ρεύματος θα προκαλέσει πυρκαγιά, έκρηξη ή ηλεκτροπληξία με αποτέλεσμα το θάνατο ή τον σοβαρό τραυματισμό. ΜΗΝ εργάζεστε σε ένα σύστημα όταν είναι ενεργοποιημένη η παροχή ρεύματος και μην κολυμπάτε κοντά στο σκάφος όταν παίρνει ρεύμα από την ξηρά. Να είστε προσεκτικοί όταν συνδέετε ή αποσυνδέετε μια παροχή ρεύματος από την ξηρά.



Για να γίνει σωστά η παροχή ισχύος από την ξηρά, απαιτείται ένα βιδικό καλώδιο για θαλάσσιες χρήσεις, με τρεις αγωγούς. Οι συνδέσεις στην προβλήτα και οι βινώσεις παροχής ισχύος από την ξηρά γίνονται με τυποποιημένα βύσματα. Επίσης, οι συνδέσεις σταθροποιούνται με έναν βιδωτό σφιγκτήρα ασφαλείας. Όταν δεν χρησιμοποιείται η σύνδεση παροχής ισχύος από την ξηρά, βεβαιωθείτε ότι το καπάκι είναι στη θέση του.

Μην αφήνετε το καλώδιο παροχής ισχύος να κρέμεται στο νερό. Μπορεί να δημιουργηθεί ηλεκτρικό πεδίο και να προκαλέσει τον τραυματισμό ή θάνατο ανθρώπων που κολυμπούν σε μικρή απόσταση.

Για σύνδεση:

- Απενεργοποιήστε τον ΚΥΡΙΟ αυτόματο διακόπτη AC του σκάφους, από τον Πίνακα Ελέγχου.
- Αν στην αποβάθρα η παροχή διαθέτει διακόπτη αποσύνδεσης, απενεργοποιήστε την.
- Συνδέστε το καλώδιο παροχής ισχύος από την ξηρά, αρχίζοντας από την άκρη που βιώνεται στο σκάφος.
- Αφήστε τον περισσώτρω μπόσικα από ό,τι στα σχοινιά προσόρμισης.
- Συνδέστε το καλώδιο στην παροχή ισχύος της αποβάθρας.
- Αν το σκάφος διαθέτει γνήθρια, γυρίστε τον διακόπτη επιλογής Ξηράς/Γνήθριας στη θέση SHORE (Ξηρά).
- Πατήστε τον διακόπτη αποσύνδεσης της αποβάθρας στη θέση ON.
- Αν ενεργοποιηθεί η προειδοποιητική λυχνία αντιστροφής πολικότητας στον Πίνακα Ελέγχου, αποσυνδέστε το καλώδιο από την παροχή της αποβάθρας και απευθυνθείτε στον αντιπρόσωπο.

Για αποσύνδεση:

- Απενεργοποιήστε τους κύριους αυτόματους διακόπτες του σκάφους.
- Αν στην αποβάθρα η παροχή διαθέτει διακόπτη αποσύνδεσης, απενεργοποιήστε την.
- Αποσυνδέστε την πρίζα παροχής ισχύος στην αποβάθρα.
- Αποσυνδέστε το καλώδιο από το σκάφος και κλείστε το καπάκι.

Συσκευές


Το σκάφος μπορεί να είναι εξοπλισμένο με πολλές συσκευές, όπως φούρνο, ηλεκτρικά μάτια μαγιρέματος, γκριλ, φούρνο μικροκυμάτων, ψυγείο ή και παγομηχανή. Οι συσκευές καταναλώνουν ρεύμα πολλών αμπερ ή μπορεί να καίνε καύσιμο με αποτέλεσμα την καύση οξυγόνου σε έναν κλειστό χώρο. Συμβουλευθείτε τα εγχειρίδια των κατασκευαστών αυτών των προϊόντων για πληροφορίες σχετικά με τη λειτουργία, τη συντήρηση και την ασφαλή χρήση τους. ΜΗΝ χρησιμοποιείτε τις συσκευές για να θερμάνετε ή να ψύξετε την κουζίνα ή την καμπίνα.

ΑΝΕΦΟΔΙΑΣΜΟΣ ΚΑΥΣΙΜΩΝ

Κλείστε τυχόν πόρτες, παράθυρα, θυρίδες και ανοίγματα από όπου θα μπορούσαν να μπουν στο σκάφος αναθυμιάσεις καυσίμου. Μη γυμνίζετε υποβολικά τις δεξαμενές καυσίμου. Κατά τον ανεφοδιασμό, αφήνετε περιθώριο για τουλάχιστον 2% διαστολή του καυσίμου. Αν η θερμοκρασία του καυσίμου είναι 0°C (32°F) ή χαμηλότερη, αφήνετε περιθώριο για διαστολή τουλάχιστον 6%.

Την πρώτη φορά που θα γυμνίζετε τη δεξαμενή ή τις δεξαμενές καυσίμου του σκάφους και, στη συνέχεια, μετά από κάθε ανεφοδιασμό, να ελέγχετε ολόκληρο το σύστημα παροχής καυσίμου για τυχόν διαρροές ή/και φθορές σε εξαρτήματα. Οι διαρροές και/ή τα χαλασμένα εξαρτήματα πρέπει να επισκευάζονται και ο χώρος να εξεπρίζεται για να απομακρυνθούν οι εκρηκτικές αναθυμιάσεις.

! ΠΡΟΕΙΔΟΠΟΙΗΣΗ



**ΚΙΝΔΥΝΟΣ ΠΥΡΚΑΓΙΑΣ/
ΕΚΡΗΞΗΣ!**

Οι αναθυμιάσεις της βενζίνης είναι εκρηκτικές όταν εκτεθούν σε ανοιχτή φλόγα ή σπινθήρες και μπορεί να προκαλέσουν θάνατο ή σοβαρό τραυματισμό. Ανάψτε τον εξεπριστήρα για τέσσερα τουλάχιστον λεπτά ΠΡΙΝ ενεργοποιήσετε οποιαδήποτε ηλεκτρική συσκευή ή βάλτε μπροστά τον κινητήρα.

- Σταματήστε όλους τους κινητήρες, τα μοτέρ και τους ανμιστήρες προτού αρχίσετε τον ανεφοδιασμό.
- Μην καπνίζετε και μην επιτρέψτε την ύπαρξη ανοιχτής φλόγας ή σπινθήρων σε μικρή απόσταση, 15 μέτρα (50 πόδια), κατά τον ανεφοδιασμό.
- Διατηρείτε συνεχώς σε επαφή το ακροφύσιο με την δεξαμενή καυσίμου, για να εμποδιστεί η δημιουργία ηλεκτροστατικού σπινθήρα. ΜΗΝ χρησιμοποιείτε πλαστικό χωνί.

Κάνετε ανεφοδιασμό μόνο σε εγκεκριμένες εγκαταστάσεις όπως οι χώροι ανεφοδιασμού καυσίμων σε μαρίνες ή οι σταθμοί ανεφοδιασμού αυτοκινήτων. Οι εγκεκριμένες εγκαταστάσεις διαθέτουν προφυλάξεις για να μειώνεται το ενδεχόμενο στατικής εκκένωσης.

Διαβάστε και ακολουθήστε ΟΛΕΣ τις προειδοποιήσεις στην αντλία ή στο χώρο της αντλίας.

Διατηρείτε την επαφή μεταξύ του ακροφύσιου του καυσίμου και του σωλήνα πλήρωσης ανά πάσα στιγμή, πριν και κατά τον ανεφοδιασμό, για να εμποδιστεί η δημιουργία ηλεκτροστατικού σπινθήρα.

ΜΗΝ ξαναμπείτε στο σκάφος κατά τη διάρκεια του ανεφοδιασμού. Η είσοδος και η έξοδος από το όχημα ενδέχεται να δημιουργήσει στατικό φορτίο, το οποίο μπορεί να προκαλέσει την ανάφλεξη των αναθυμιάσεων του σωλήνα πλήρωσης.

Σε περίπτωση που προκληθεί πυρκαγιά, ΜΗΝ πανικοβληθείτε.

- ΜΗΝ αφαιρέσετε το ακροφύσιο από τη δεξαμενή βενζίνης.
- Απομακρύνετε όλους τους επιβάτες από το σκάφος και από την περιοχή ανεφοδιασμού και ενημερώστε αμέσως το προσωπικό του σταθμού ανεφοδιασμού ώστε να χρησιμοποιήσει τη διαδικασία επείγουσας διακοπής και πυροσβεστήρες.




Μετά τον ανφοδιασμό

- Κλείνουν καλά την/τις τάπα/ες πλήρωσης.
- Σκουπίστε καλά κάθε καύσιμο που έχει χυθεί. Πετάξτε τα πανιά σε κατάλληλο χώρο στη στέρια.
- Ανοίξτε όλες τις πόρτες, τα παράθυρα, τα ανοίγματα και τις θυρίδες για να εξαεριστούν όλοι οι χώροι. Ελέγξτε για την ύπαρξη αναθυμιάσεων καυσίμου προτού θέσετε σε λειτουργία κινητήρες ή συσκευές.
- Αν υπάρχει ανμιστήρας, θέστε τον σε λειτουργία τουλάχιστον για τέσσερα λεπτά πριν από κάθε εκκίνηση του κινητήρα.

Κατά την εκκίνηση

ΠΡΟΕΙΔΟΠΟΙΗΣΗ



**ΚΙΝΔΥΝΟΣ ΠΥΡΚΑΓΙΑΣ/
ΕΚΡΗΞΗΣ**

Οι αναθυμιάσεις της βενζίνης είναι επικερτικές όταν εκτεθούν σε ανοιχτή φλόγα ή σπινθήρες και μπορεί να προκαλέσουν θάνατο ή σοβαρό τραυματισμό. Ανάψτε τον εξαεριστήρα για τέσσερα τουλάχιστον λεπτά ΠΡΙΝ ενεργοποιήσετε οποιαδήποτε ηλεκτρική συσκευή ή βάλτε μπροστά τον κινητήρα.

ΠΡΟΕΙΔΟΠΟΙΗΣΗ



**ΚΙΝΔΥΝΟΣ ΠΥΡΚΑΓΙΑΣ/
ΕΚΡΗΞΗΣ Ή ΑΣΦΥΞΙΑΣ!**

Οι αναθυμιάσεις από υύφλκτα διαλυτικά μπορεί να προκαλέσουν πυρκαγιά, έκρηξη ή ασφυξία με αποτέλεσμα τον θάνατο ή τον σοβαρό τραυματισμό. ΜΗΝ χρησιμοποιείτε υύφλκτα διαλυτικά για τον καθαρισμό της σντινας.

Φροντίστε να μην χύνονται καύσιμα ή λάδια τον χώρο της σντινας ώστε να είναι πάντα καθαρός. ΜΗΝ αποθηκεύετε μουσκέμενα πανιά στο σκάφος. Να τα απορρίπτετε σε κατάλληλο χώρο στην ξηρά.

ΕΚΚΕΝΩΣΗ ΚΑΙ ΑΠΟΡΡΙΨΗ ΑΠΟΡΡΙΜΜΑΤΩΝ

Τα απορρίμματα περιλαμβάνουν σκουπίδια κάθε είδους, πλαστικά, ανακυκλώσιμα υλικά, τροφές, ξύλα, απορρυπαντικά, λύματα, ακόμα και υπολείμματα ψαριών σε ορισμένες περιοχές - με λίγα λόγια, σχεδόν τα πάντα. Συνιστούμε να πιστρέψτε μαζί σας κάθε είδους απόρριμμα για να πεταχτεί στην ξηρά, στα ενδεδειγμένα σημεία.

Αν διαθέτετε εγκατεστημένο σύστημα υγιεινής για θαλάσσια χρήση (τουαλέτα θαλάσσης), χρησιμοποιήστε εγκατεστημένο τύπου εγκατάσταση αποχέτευσης στην μαρίνα ελλιμνισμού σας. Σε πολλές περιοχές απαγορεύεται η εκκένωση ακάθαρτων υδάτων στη θάλασσα ή ακόμα και η ρίψη απορριμμάτων εν πλω.

ΘΟΡΥΒΟΣ ΠΟΥ ΕΝΟΧΛΕΙ

Η έννοια του θορύβου περιλαμβάνει το θόρυβο που προέρχεται από τη μηχανή, τα ηχοσυστήματα ή ακόμα και από τις φωνές. Πολλές θαλάσσιες υπηρέσεις έχουν θοσπίστικά όρια για το θόρυβο. Μην χρησιμοποιείτε την εξάτμιση μέσω του ποδαρικού μέχρι να απομακρυνθείτε πολύ από τη στέρια. Η μουσική και η δυνατή συνομιλία ακούγονται σε μεγάλη απόσταση στο νερό, ειδικά τις νυχτερινές ώρες.

ΑΠΟΝΕΡΑ

Να προσέχετε για περιοχές όπου "απαγορεύονται τα απόνερα". Μπορεί να θεωρηθείτε υπεύθυνοι για οποιαδήποτε ζημιά ή τραυματισμό που ενδέχεται να προκληθεί από τα απόνερά σας. Πριν μπείτε σε μια περιοχή όπου απαγορεύονται τα απόνερα, πιβραδύνετε από την ταχύτητα πλαναρίσματος και κινηθείτε με την ελάχιστη ταχύτητα που επιτρέπει τον έλεγχο του σκάφους.

ΕΚΠΟΜΠΕΣ ΚΑΥΣΑΕΡΙΩΝ

Οι αυξημένες εκπομπές καυσαερίων (υδρογονάνθρακες) ρυπαίνουν τις θαλάσσιες και την ατμόσφαιρα. Διατηρήστε το σκάφος σας σε καλή μηχανική κατάσταση και το κύτος του καθαρό, για τη βέλτιστη απόδοσή του. Συμβουλευθείτε τον αντιπρόσωπό σας και το εγχειρίδιο της μηχανής για περισσότερες πληροφορίες.



ΦΡΟΝΤΙΔΑ ΓΙΑ ΤΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

Η ενασχόλησή σας με τη ναυσιπλοία σημαίνει ότι ασφαλώς εκτιμάτε τη φυσική ομορφιά και τη γαλήνη της απεραντοσύνης της θάλασσας. Ευθύνη σας είναι και να προστατεύετε το φυσικό περιβάλλον, διατηρώντας τις θαλάσσιες καθαρές.

Μην βάζετε στο νερό τίποτα που δεν θα θέλατε να πιείτε ή να φάτε!

Να γνωρίζετε και να τηρείτε την τοπική νομοθεσία σχετικά με την εκκένωση δεξαμενών και λυμάτων.

ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗ MARPOL

Η διεθνής Συνθήκη για την Πρόληψη της Ρύπανσης από πλοία, που είναι γνωστή με την ονομασία Συνθήκη MARPOL (MARine POLLution) απαγορεύει τη ρίψη απορριμμάτων από το πλοίο στη θάλασσα για όλα τα πλαστικά, χημικά, σκουπίδια και λάδια που υπάρχουν στο πλοίο.

ΔΙΑΡΡΟΗ ΚΑΥΣΙΜΟΥ ΚΑΙ ΛΑΔΙΟΥ

Η ρίψη καυσίμων ή λαδιών στη θάλασσα ρυπαίνει το περιβάλλον και θέτει σε κίνδυνο το οικοσύστημα. Ποτέ μην εκκινώνετε ή απορρίπτετε καύσιμα ή λάδια στο νερό. Απαγορεύεται και μπορεί να σας επιβληθεί πρόστιμο. Δύο είναι οι συνήθεις τρόποι αθέλητης διαρροής στο νερό:

- Η υπερβολική πλήρωση της δεξαμενής καυσίμου
- Η άντληση ακάθαρτου νερού από τη σντινα



ΒΑΦΕΣ

Αν το σκάφος σας φυλάσσεται σε νερό όπου η ανάπτυξη θαλάσσιων οργανισμών αποτελεί πρόβλημα, μπορείτε να μειώσετε το ρυθμό ανάπτυξης τους χρησιμοποιώντας βαφή με αντιρρυπαντική σύνθεση. Να έχετε υπόψη σας τους περιβαλλοντικούς κανονισμούς οι οποίοι θα προσδιορίσουν την επιλογή βαφής. Για περισσότερες πληροφορίες, επικοινωνήστε με τις κατά τόπους λιμνικές αρχές.

ΚΑΘΑΡΙΣΤΙΚΑ

Τα οικιακής χρήσης καθαριστικά θα πρέπει να χρησιμοποιούνται με φειδώ και να μην απορρίπτονται στη θάλασσα. Ποτέ μην αναμιγνύετε τα καθαριστικά και φροντιστή να ξεαμείβετε καλά τους κλειστούς χώρους. ΜΗΝ χρησιμοποιείτε προϊόντα που περιέχουν φωσφορικά άλατα, χλώριο, διαλυτικά, μη βιοδιασπώμενα προϊόντα ή προϊόντα με βάση το πετρέλαιο. Τα καθαριστικά με βάση τα σπυριδοειδή είναι ξηραγωγικά για τον καθαρισμό σκαφών, αλλά και ασφαλή τόσο για εσάς όσο και για το περιβάλλον. Συμβουλευθείτε το κφάλαιο ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ για περισσότερες πληροφορίες.



ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ

ΔΙΑΒΡΩΣΗ ΑΠΟ ΤΟ ΘΑΛΑΣΣΙΝΟ ΝΕΡΟ

Αμέσως μετά από τη χρήση στη θάλασσα, ολόκληρο το σκάφος πρέπει να ξεπλυθεί με γλυκό νερό. Αν το σκάφος χρησιμοποιείται κυρίως σε αλμυρό νερό, το κύτος πρέπει να κερώνεται μία φορά το μήνα και να τοποθετείται αντιδιαβρωτική ουσία σε όλο τον εξοπλισμό.

ΚΑΘΑΡΙΣΜΟΣ

Ο τακτικός, περιοδικός καθαρισμός θα βοηθήσει τις επιφανείες του σκάφους να παραμείνουν στην καλύτερη δυνατή κατάσταση. Ο αντιπρόσωπός σας διαθέτει ειδικά προϊόντα καθαρισμού για την αφαίρεση της μούχλας. Τα σκάφη που παραμένουν σε υπαίθριους χώρους θα φθαρούν σταδιακά λόγω της έκθεσης στον ήλιο, το νερό, τη σκόνη και τις χημικές ουσίες της ατμόσφαιρας.

ΠΡΟΕΙΔΟΠΟΙΗΣΗ

ΚΙΝΔΥΝΟΣ ΟΛΙΣΘΗΡΩΝ ΕΠΙΦΑΝΕΙΩΝ

Ο καθαρισμός των επιφανειών ενός σκάφους μπορεί να τις κάνει να γλιστράνε, με αποτέλεσμα να προκληθεί σοβαρός τραυματισμός ή θάνατος. Να είστε προσεκτικοί όταν χρησιμοποιείτε καθαριστικά και να ξεπλένετε καλά τις επιφανείες.

Κατά το πλύσιμο του σκάφους σας, να χρησιμοποιήσετε μαλακό απορρυπαντικό και διάλυμα σε χλιαρό νερό. ΜΗΝ χρησιμοποιείτε λειαντικά καθαριστικά, διαλυτικά, αμμωνία ή χλώριο, επειδή προκαλούν φθορές στην στιλπνή επιφάνεια. ΜΗΝ απλώνετε κρύο σε σαφές επιφανειακό και γυνικά σε τμήματα των πατωμάτων, του καταστρώματος ή της κουπαστής όπου περπατά κόσμος. Σε ξηραγωγικά προϊόντα, μπορούν να χρησιμοποιηθούν ειδικά καθαριστικά για την αφαίρεση θαλάσσιων οργανισμών, υπολείμματα ή αλγή από το κύτος. Απυθύνονται στον αντιπρόσωπο.

ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΤΗΣ ΚΑΡΙΝΑΣ

Οι συγκέντρώσεις θαλάσσιου οργανικού υλικού ή οργανισμών θα αυξήσουν την αντίσταση του κύτους και θα επηρεάσουν τις επιδόσεις και την απόδοση του σκάφους. Ποτέ μη χρησιμοποιείτε συρματόβουρτσες ή σφουγγάρια με σύρμα στην καρίνα του σκάφους σας. Οι μικροκδορές έχουν την τάση να συγκέντρωνουν ακαθαρσίες και υπολείμματα.

Το φούσκωμα της στιλπνής επιφανείας (ωσμωτική διόγκωση) είναι ένα φυσικό φαινόμενο. Οι διογκώσεις ενδέχεται να εμφανιστούν σε οποιαδήποτε στιλπνή επιφάνεια που παραμένει βυθισμένη στο νερό για παρατεταμένο χρονικό διάστημα.

Ο καλύτερος τρόπος να αποφύγετε το φούσκωμα είναι να ελαχιστοποιήσετε τον χρόνο παραμονής του σκάφους στο νερό.

ΤΑΠΕΤΣΑΡΙΕΣ

Η τακτική πλύση με μαλακό απορρυπαντικό ή καθαριστικά οσωπτικού αυτοκινήτου αρκεί για να παραμείνουν οι επιφάνειες από βινύλιο σε καλή κατάσταση. Εμποδίστε το μούσκωμα των επιφανειών των μαξιλαριών, και στεγνώστε τις καλά μετά το πλύσιμο, ώστε να προλάβετε το μούχλιασμα. Τοποθετήστε τα μαξιλάρια στο κατάστρωμα ώστε να επιτρέψετε την κυκλοφορία του αέρα, και ψεκάστε τα με σπρέι κατά της μούχλας.

ΣΗΜΑΝΤΙΚΟ

Ορισμένα καθαριστικά αυτοκινήτου, οικιακής ή βιομηχανικής χρήσης μπορεί να προκαλέσουν ζημιά και αλλοίωση των χρωμάτων. Διαλυτικά και ουσίες για στεγνό καθάρισμα ή προϊόντα που περιέχουν χρωστικές, όπως κεριά, πρέπει να χρησιμοποιούνται με προσοχή.

ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ ΠΑΤΩΜΑΤΩΝ

Τα υγρά και οι λεκέδες χρειάζονται άμεση φροντίδα. Όσο περισσότερο παραμένει ένας λεκές, τόσο πιο δύσκολη γίνεται η αφαίρεσή του.

ΣΕΝΤΙΝΑ ΚΑΙ ΑΝΤΛΙΑ

Οι ηλεκτρικές αντλίες της σεντίνας μπορεί να εμφανίσουν δυσλειτουργίες και δεν μπορούν να υποκαταστήσουν την τακτική επιθεώρηση της σεντίνας, ειδικά σε περιόδους έντονης βροχόπτωσης, στην ανοικτή θάλασσα ή σε συνθήκες θύελλας. Είναι επίσης σημαντικό να παραμένει η σεντίνα καθαρή για λόγους ασφάλειας.

Να ελέγχετε περιοδικά τις παγίδες διασποράς των αντλιών σεντίνας για ακαθαρσίες. Οι ακαθαρσίες ενδέχεται να μπράξουν τις παγίδες ή να παραμείνουν στο στροφάλιο της αντλίας σεντίνας, κάτι που θα προκαλέσει ανωμαλία στη λειτουργία της. Να ελέγχετε σε τακτική βάση αν όλα οι σωληνώσεις και τα κολάρα τους είναι σφικτά και να βεβαιώσετε ότι οι κρουνοί θαλάσσης είναι κλειστοί όταν δεν χρησιμοποιούνται.

Να ακολουθείτε πάντα τις οδηγίες του κατασκευαστή της αντλίας σχετικά με την τακτική επιθεώρηση και τη συντήρησή της. Να έχετε στο σκάφος έναν κουβά ή μια συσκευη χημική αδιάσπαστος νερού για την περίπτωση βλάβης της αντλίας της σεντίνας. Φροντίστε το νερό στη σεντίνα να είναι το ελάχιστο δυνατό.



ΣΗΜΑΝΤΙΚΟ

Οι αντλίες της σάντινας και τα συστήματα αντλιών δέν έχουν σχεδιαστεί για αποκατάσταση ζημιών. Ελέγχετε τακτικά τη λειτουργία των αντλιών της σάντινας. Καθαρίστε τις εισαγωγές από τις ακαθαρσίες. Αν το σκάφος διαθέτει κρουνοί θαλάσσης στα διαφράγματα της πρωραίας και πρυμναίας δεξαμενής ζυγοστάθμισης, πρέπει να παραμένουν κλειστοί και να ανοίγουν μόνο για να μπει νερό στις κύριες περιοχές της σάντινας.

ΣΗΜΑΝΤΙΚΟ

Μην απορρίπτετε λάδι ή καθαριστικά στο νερό. Συμβουλευθείτε σχετικά το κφάλαιο ΦΡΟΝΤΙΔΑ ΓΙΑ ΤΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ.

ΠΛΕΞΙΓΚΛΑΣ®

Το πλεξιγκλάς είναι υάλωτο σφικτοδρές. Όταν καθαρίζετε τις επιφάνειές αυτές, να χρησιμοποιείτε πάντα καθαρό, χλιαρό νερό και να τις σκουπίζετε με μαλακό πανί χωρίς χνούδι.

ΑΝΟΞΕΙΔΩΤΟΣ ΧΑΛΥΒΑΣ

Ο ανοξείδωτος χάλυβας δέν είναι απόλυτα ανθεκτικός στη διάβρωση. Να διατηρείτε όλα τα μέρη από ανοξείδωτο χάλυβα σε άριστη κατάσταση:

- Καθαρίζετε συχνά όλα τα μέρη από ανοξείδωτο χάλυβα με σαπούνι και νερό. Μην χρησιμοποιείτε ποτέ σκληρά γυαλιστικά όπως το ατσάλοσυρμα, οξέα ή λυκαντικά επάνω στον ανοξείδωτο χάλυβα.
- Αφαιρέστε τις σκουριές το ταχύτερο δυνατόν με γυαλιστικό χρωμίου ή μπρούντζου. Μπορείτε να δημιουργηθούν σημάδια τα οποία θα παραμείνουν επάνω στις επιφάνειές από ανοξείδωτο χάλυβα.
- Για την προστασία των μερών από ανοξείδωτο χάλυβα χρησιμοποιείτε καλής ποιότητας γυαλιστικό αυτοκινήτου.

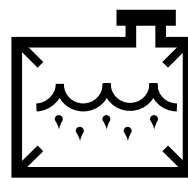
Να ελέγχετε περιοδικά στο σκάφος σας για τη σύσφιγξη και την εφαρμογή βιδών, σφικτήρων και εξαρτημάτων σύνδεσης.

ΤΟΥΑΛΕΤΕΣ

Συμβουλευθείτε το εγχειρίδιο του κατασκευαστή για πληροφορίες σχετικά με τη φροντίδα και τη λειτουργία τους. Μην επιτρέπτε στους επισκέπτες σας να ρίχνουν πανιά, χαρτοπέτσες ή άλλα, στερεά αντικείμενα στην λίκνη της τουαλέτας.

ΔΕΞΑΜΕΝΗ ΛΥΜΑΤΩΝ

Αν στο σκάφος έχει εγκατασταθεί δεξαμενή λυμάτων, υπάρχουν διάφορα χημικά με τα οποία μπορείτε να περιορίσετε τις οσμές και να διαλύσετε τα στερεά απόβλητα. Συμβουλευθείτε τον αντιπρόσωπό σας για να μάθετε ποιο είναι το καλύτερο που μπορείτε να χρησιμοποιήσετε. Αφού αδειάσετε τη δεξαμενή λυμάτων, γμίστε την πάλι με γλυκό νερό και αντλήστε το ξανά, ώστε να ξεπλυθεί η δεξαμενή.



KC-4055

ΣΗΜΑΝΤΙΚΟ

Τα χημικά που χρησιμοποιούνται για τον καθαρισμό και την εξάλειψη της δυσσμίας στη διάρκεια της αποθήκευσης πρέπει να είναι συμβατά με το σύστημα δεξαμενής λυμάτων που διαθέτετε. Κατά την αποθήκευση, σε μεγάλες περιόδους μη χρήσης του σκάφους ή σε θερμοκρασίες κοντά στο μηδέν, οι δεξαμενές πρέπει να είναι άδειες. Η απόρριψη λυμάτων στη θάλασσα πρέπει να γίνεται μόνο σε εγκριμένες περιοχές και σύμφωνα με τους τοπικούς κανονισμούς για την εκκένωση χημικών ή λυμάτων.

Υπάρχουν πολλές μαρίνες οι οποίες διαθέτουν δυνατότητα άντλησης της δεξαμενής λυμάτων σας.

ΓΑΛΒΑΝΙΚΗ ΔΙΑΒΡΩΣΗ

Τα σκάφη που χρησιμοποιούνται σε αλμυρό, ρυπαρό ή υφάλμυρο νερό πρέπει να εξοπλίζονται με ανόδους ψευδαργύρου στο ποδαρικό, ώστε να αποτρέπονται οι φθορές στα μεταλλικά μέρη που έρχονται σε επαφή με το νερό. Ο ψευδάργυρος από τη φύση του είναι αυτοφθιρόμενος. Η άνοδος αυτή καταστρέφεται σταδιακά λόγω της ηλεκτρολυτικής δράσης και απαιτεί τον τακτικό έλεγχο για τη φθορά της. Αν ο ψευδάργυρος έχει καταναλωθεί υπερβολικά, θα πρέπει να αντικαθίσταται για να συνχιστεί να προσφέρει προστασία, διαφορετικά θα υποστούν φθορά τα άλλα μεταλλικά μέρη. Οι περισσότερες μηχανές είναι εφοδιασμένες με μία ή περισσότερες ανόδους ψευδαργύρου, οι οποίες πρέπει να ελέγχονται περιοδικά για σημάδια φθοράς.

ΠΡΟΣΟΧΗ

Ποτέ μη βάζετε ή καλύψετε τις ανόδους ή καθόδους ψευδαργύρου με οποιοδήποτε υλικό. Αν καλυφθούν, δέν παρέχουν καμία προστασία από τη γαλβανική διάβρωση. Αντικαταστήστε τις ανόδους εάν η φθορά τους φτάσει ή ξεπεράσει το 50%.

ΕΠΙΣΚΕΥΕΣ, ΑΦΑΙΡΕΣΕΙΣ ΚΑΙ ΑΝΤΙΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ

Μην επιχειρήσετε να προβείτε σε επισκευές, παρά μόνο αν έχετε τη σχετική αρμοδιότητα, διαθέτετε τις απαραίτητες πληροφορίες σχετικά με την επισκευή και χρησιμοποιείτε εγκριμένου τύπου ανταλλακτικά.



ΥΛΙΚΑ ΚΑΙ ΕΞΑΡΤΗΜΑΤΑ

Το σκάφος σας έχει σχεδιαστεί για την ασφαλή χρήση στις αντιξοές θαλάσσιες συνθήκες, και έχει δοκιμαστεί και πιστοποιηθεί σχολαστικά για τη συμμόρφωση με τα ισχύοντα πρότυπα ασφαλείας. Εξαιτίας της πιθανότητας αλλοίωσης των σχεδιαστικών χαρακτηριστικών του σκάφους, δίνουμε συνιστούμε την τοποθέτηση από τον ιδιοκτήτη πρόσθετου εξοπλισμού ή την τροποποίηση του βρογασιακού εξοπλισμού του σκάφους.

Ο αντιπρόσωπός σας είναι εξουσιοδοτημένος για την εκτέλεση επισκευών, προσθηκών ή τροποποιήσεων στο σκάφος σας, οι οποίες δίνουν θα θέσουν σε κίνδυνο την ασφάλεια και τη σχεδιαστική πληρότητα ούτως ή αλλιώς θα ακυρώσουν την εγγύηση σας.

ΦΥΛΑΞΗ ΚΑΤΑ ΤΟΥΣ ΧΕΙΜΕΡΙΝΟΥΣ ΜΗΝΕΣ

Η φύλαξη για τους χειμερινούς μήνες απαιτεί ειδική προετοιμασία για να μην πάθει ζημιά το σκάφος. Χωρίς τη σωστή προετοιμασία, η φύλαξη μπορεί να προκαλέσει σκουριές ή διάβρωση στα μεταλλικά μέρη, μούχλιασμα στις επιφάνειες των δαπέδων και τις ταπετσαρίες ή ζημιές από τον παγετό, λόγω της παρουσίας νερού στο βρωμιακό εξαρτημάτων ή σωληνώσεων.

Καθώς οι ζημιές στο σκάφος λόγω της κακής φύλαξης δίνονται καλύπτονται από την εγγύηση, ζητήστε από τον αντιπρόσωπό σας να προετοιμάσει το σκάφος σας για φύλαξη.

ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ

Επιθεωρήστε οπτικά όλο τον εξοπλισμό και ββαιωθείτε ότι τα κολάρα και οι σύνδεσμοι έχουν σφίξει καλά. Ελέγξτε όλους τους σωλήνες, τις δεξαμενές, τα εξαρτήματα που διατηρούν το κύτος και τις στεγανοποιήσεις για τυχόν διαρροές. Ελέγξτε όλη την καλωδίωση για διάβρωση ή άλλες φθορές πριν βάλτε το σκάφος στο νερό. Οι έλεγχοι αυτοί πρέπει να γίνονται στην αρχή της κάθε σεζόν, και σε τακτά διαστήματα κατά τη διάρκεια της. Στο έργο αυτό μπορεί να σας βοηθήσει ο αντιπρόσωπός σας.

ΣΑΜΠΑΝΙΑΡΙΣΜΑ / ΑΝΕΛΚΥΣΗ

Αν πρόκειται να απομακρύνετε το σκάφος σας από το νερό χωρίς τρέιλινγκ, ακολουθήστε τις παρακάτω οδηγίες:

- Ποτέ μην προσδένετε τα συρματόσχοινα ανέλκυσης σε τάκους, γάντζους πρόσδεσης των σκι ή χιρολαβές. Να δένετε τα συρματόσχοινα μόνο στη σημειωμένη ειδική πλήμνη ανέλκυσης στο ποδαρικό και την πλώρα.
- Να καλύπτετε τα συρματόσχοινα ανέλκυσης για να μην προξενείται ζημιά στο σκάφος.
- Να τοποθετείτε οδηγούς στην πλώρα και την πρύμνη για να καθυθύνετε την κίνηση κατά την ανύψωση.
- Αν χρησιμοποιήσετε σαμπάνια, να χρησιμοποιείτε σαμπάνια μεγάλου πλάτους, τύπου ιμάντα με πλάτος τουλάχιστον 130 χιλιοστών.
- Μην αφήνετε τα σαμπάνια να έρχονται σε επαφή με εξαρτήματα που βρίσκονται κάτω από το νερό όπως τους υλικοφόρους άξονες.
- Χρησιμοποιήστε δοκούς απόστασης με τα σαμπάνια για να μην ασκείται πίεση στα πλευρά του σκάφους.
- Να διατηρείτε την πλώρα ελαφρά υψηλότερα από την πρύμνη ώστε να αποφευχθεί ζημιά στη μηχανή.



KC-5000

EL

ΒΑΦΗ

Προτού επιλέξετε βαφή για την καρίνα, συμβουλευθείτε άλλους ιδιοκτήτες σκαφών και τον αντιπρόσωπό σας για να επιλέξετε το πιο αποτελεσματικό προϊόν για την περιοχή σας. Η επιλογή της βαφής μπορεί να εξαρτάται από πολλούς τοπικούς παράγοντες.

ΠΡΟΕΙΔΟΠΟΙΗΣΗ



ΚΙΝΔΥΝΟΣ ΠΥΡΚΑΓΙΑΣ/ ΕΚΡΗΞΗΣ/ΑΣΦΥΞΙΑΣ

Τα καθαριστικά και τα συστατικά των βαφών μπορεί να είναι εύφλεκτα ή/και εκρηκτικά ή επικίνδυνα για το αναπνευστικό. Ββαιωθείτε ότι υπάρχει επαρκής εξαερισμός, φοράτε ατομικό προστατευτικό εξοπλισμό και απορρίψτε τα πανιά σε κατάλληλο χώρο στην ξηρά.

Οι αναθυμιάσεις από εύφλεκτα διαλυτικά μπορεί να προκαλέσουν πυρκαγιά, έκρηξη ή ασφυξία με αποτέλεσμα τον θάνατο ή τον σοβαρό τραυματισμό.

Μην επιτρέψτε την ύπαρξη ανοιχτής φλόγας ή σπινθήρων το χώρο εργασίας. ΜΗΝ βάψετε σε χώρο που δεν αερίζεται καλά.



ΣΗΜΑΝΤΙΚΟ

Συμβουλευθείτε τις προδιαγραφές του προϊόντος και τις οδηγίες χρήσης του, πριν το χρησιμοποιήσετε.

Συμβουλευθείτε τις κατά τόπους λιμπνικές αρχές σχετικά με τους κανονισμούς για το πύριβάλλον, πριν από τη βαφή του κύτους. Επίσης ακολουθήστε με ακρίβεια τις οδηγίες του κατασκευαστή της βαφής.



CONTENIDO

INTRODUCCIÓN.....	135
INFORMACIÓN ACERCA DE LA EMBARCACIÓN.....	135
DESCRIPCIÓN DE LA EMBARCACIÓN.....	136
CATEGORÍA DE DISEÑO DE LA EMBARCACIÓN.....	136
LIMITACIONES DE LA EMBARCACIÓN.....	136
Masa de la embarcación.....	136
Carga máxima.....	136
Número máximo de personas.....	136
Carga.....	136
ESTABILIDAD Y FLOTABILIDAD.....	137
RESCATE EN EL AGUA (HOMBRE AL AGUA).....	137
ZOZOBRA Y RECUPERACIÓN.....	137
DEFENSAS DE AMARRE Y ATRAQUE.....	137
REMOLQUE.....	137
CUBIERTA DE TRABAJO.....	137
MOTOR(ES).....	137
EMISIONES DE RUIDOS.....	137
SEGURIDAD EN LA NAVEGACIÓN.....	137
ALARMAS DE SEGURIDAD.....	137
Niveles de riesgo.....	137
Símbolos gráficos.....	138
EQUIPOS DE SEGURIDAD REQUERIDOS.....	138
EQUIPOS DE SEGURIDAD RECOMENDADOS.....	138
CHALECOS SALVAVIDAS.....	138
BALSAS SALVAVIDAS.....	139
EXTINTORES DE INCENDIOS.....	139
SEÑALES VISUALES DE SOCORRO.....	140
LAS DROGAS Y LA NAVEGACIÓN.....	140
RIESGOS DEL MONÓXIDO DE CARBONO (CO).....	140
INFORMACIÓN GENERAL.....	141
MANDOS.....	141
Antes de partir.....	141
Cambio/acelerador.....	142
GOBIERNO.....	143
Gobierno mecánico.....	143
Gobierno asistido.....	143
Gobierno hidráulico.....	143
VÁLVULAS.....	144
Corte de combustible.....	144
Selección del depósito de combustible.....	144
Colector de combustible.....	144
Aparatos de combustión.....	144
SISTEMA DE COMBUSTIBLE.....	145
SISTEMAS DE AGUA.....	145
Depósito de agua dulce.....	145
Grifos de mar.....	145
Pozo de pesca.....	146
Válvula derivadora de agua.....	146
INSTRUMENTOS.....	146
INTERRUPTORES E INDICADORES.....	147
Encendido.....	147
Interruptor de parada del motor.....	148
Interruptor de batería.....	148
Interruptor selector de batería.....	148
Aislante de Baterías.....	148
Luz de fondeo.....	148
Luces de navegación.....	149
Interruptor de ventilador.....	149
Bomba de achique.....	149



Luces de abordaje y de cortesía.....	149
Limpiaparabrisas	149
Movimiento de escotillas	149
Inclinación del motor	150
Aletas de asiento	150
Indicador de combustible.....	150
DETECTORES	150
Gases	150
Vapores de monóxido de carbono (CO).....	150
Alarma	150
FUSIBLES Y RUPTORES.....	150
BATERÍA(S).....	150
SISTEMAS ELÉCTRICOS	151
Tablero general de CC (voltaje extra bajo)	151
Tablero de control de CA y/o generador (voltaje bajo).....	152
Conexión a la corriente de la red eléctrica en tierra	153
Aparatos	153
REPOSTAJE DE COMBUSTIBLE	153
Después de repostar	154
Al arrancar	154
CONSIDERACIONES AMBIENTALES.....	154
TRATADO MARPOL.....	154
DERRAMES DE COMBUSTIBLE Y ACEITE	154
DESCARGA Y ELIMINACIÓN DE DESECHOS	154
RUIDO EXCESIVO	154
ESTELA Y REMOLINOS	154
EMISIONES DEL ESCAPE.....	154
PINTURAS.....	155
PRODUCTOS DE LIMPIEZA	155
MANTENIMIENTO.....	155
CORROSIÓN POR EL AGUA SALADA	155
LIMPIEZA	155
MANTENIMIENTO DE LOS FONDOS.....	155
TAPICERÍA	155
ALFOMBRADO	155
SENTINA Y BOMBA	155
PLEXIGLÁS	156
ACERO INOXIDABLE	156
RETRETE MARINO	156
TANQUE DE RETENCIÓN	156
CORROSIÓN GALVÁNICA	156
REPARACIONES Y TRABAJOS DE MONTAJE Y DESMONTAJE	156
MATERIALES Y COMPONENTES.....	156
ALMACENAMIENTO EN INVIERNO	157
INSPECCIÓN	157
ESLINGADO/IZADA	157
PINTURA	157



INTRODUCCIÓN

Este manual del propietario contiene la información mínima necesaria para hacer funcionar su embarcación debidamente. También contiene algunos temas de seguridad y consejos de funcionamiento y mantenimiento. Léalo atentamente. También debe familiarizarse con la embarcación antes de hacerla funcionar. ¿Es ésta su primera embarcación o está cambiando a un tipo de embarcación que no ha manejado nunca? Para su propia comodidad y seguridad, consiga un poco de formación sobre funcionamiento y manejo antes de asumir el control de su embarcación.

El manual del propietario no debería sustituir a un curso de seguridad de la navegación. Un curso de seguridad de la navegación le proporcionará información vital sobre cómo navegar, anclar y atracar su embarcación. Su concesionario, su federación nacional de navegación o su club náutico pueden ofrecerle información sobre escuelas e instructores locales. Además, este manual no es una guía exhaustiva de funcionamiento, mantenimiento o resolución de problemas.

MANTENGA ESTE MANUAL Y CUALQUIER OTRO DOCUMENTO ADJUNTO EN UN LUGAR SEGURO. SI VENDE LA EMBARCACIÓN, ENTREGUE ESTE MANUAL AL NUEVO PROPIETARIO.

Debido a nuestra política de mejora continua de los productos, tal vez las ilustraciones utilizadas en este manual no sean las mismas que en su embarcación. Estas ilustraciones pretenden ser imágenes representativas para su referencia. Del mismo modo, algunos equipos de los que se habla en este manual pueden ser opcionales para su embarcación.

El fabricante de embarcaciones suministrará información específica sobre el funcionamiento de los equipos y los sistemas de los que dispone su embarcación. Lea, comprenda y conserve toda la información suministrada. Tanto usted como su tripulación deberían familiarizarse con la embarcación y todos sus equipos antes de hacerla funcionar.

Si desea realizar alguna modificación en su embarcación, grande o pequeña, emplee un profesional que haya recibido formación para realizarla. No modifique las características de seguridad de la embarcación. Cualquier cambio en el peso de la posición vertical de la embarcación puede afectar de forma significativa a la estabilidad de su embarcación. Por ejemplo, la incorporación de una torre para pescar, una unidad de radar o un mástil para estibar pueden hacer que la embarcación esté sobrecargada. Además, cambiar el motor también podría afectar a la estabilidad de la embarcación y / o hacer que la embarcación tenga que utilizar demasiada potencia.

Si tiene previsto realizar alguna modificación que pudiera afectar a la seguridad de su embarcación, póngase en contacto con el fabricante de embarcaciones y obtenga una autorización por escrito que indique que el cambio propuesto no afectará al funcionamiento seguro de la embarcación.

Cualquier embarcación, no importa lo resistente que pueda ser, puede resultar gravemente dañada si se maneja y trata de forma inadecuada. Las acciones irresponsables e inseguras no son compatibles con una navegación segura. Ajuste siempre la velocidad de la embarcación a las condiciones marítimas y evite un exceso de golpes de las olas.

En situaciones de emergencia, tal vez tenga que tomar medidas extraordinarias. Considere siempre los riesgos de las situaciones peligrosas y la necesidad de proteger a las personas y equipos. Mantenga la calma durante una situación de emergencia y piense siempre primero en la seguridad.

Todo el mundo que se encuentre en la cubierta debería llevar un salvavidas personal o un chaleco salvavidas adecuado. Algunos países precisan salvavidas personales o chalecos salvavidas especiales que cumplan sus reglamentaciones y también precisan que todo el mundo los lleve en cualquier momento.

Su embarcación debería estar equipada con todos los equipos de seguridad apropiados (chalecos salvavidas, arnés, etc.) según el tipo de embarcación, condiciones meteorológicas, etc. Si su embarcación está provista de una balsa salvavidas, lea las instrucciones de funcionamiento y aprenda y entienda cómo utilizarla de forma segura. Este equipo es obligatorio en algunos países.

La tripulación debería estar familiarizada con todos los equipos de seguridad. La tripulación también debería estar familiarizada con las maniobras de emergencia para recuperación de hombre al agua, remolque y cualquier otra situación de emergencia.

Las Reglamentaciones sobre Colisión de la Organización Marítima Internacional (COLREGS) definen las reglas para una navegación segura, las luces de navegación, etc. en todo el mundo. Asegúrese de conocer estas reglas y de contar con un folleto explicativo de las mismas a bordo.

Incluso si todo se ha planificado bien y diseñado de forma segura, una navegación segura depende de las condiciones meteorológicas, el estado del mar y la experiencia y forma física de la tripulación. Nadie puede garantizar una seguridad total. Es su responsabilidad como propietario u operador conocer los equipos de la embarcación, sus capacidades y las limitaciones de funcionamiento y el uso pretendido de la embarcación.

Escuche o lea siempre la previsión meteorológica antes de cualquier viaje o sesión de navegación. Asegúrese de que las condiciones del viento y el mar se correspondan a la categoría de diseño de la embarcación y que usted y su tripulación puedan manejar la embarcación en estas condiciones. Mantenga las luces de babor, las ventanillas, las falcas, las puertas y las portillas (o aberturas de ventilación) cerradas en condiciones meteorológicas adversas y con el mar agitado o a velocidades de planeo.

En muchos países se le pedirá que tenga un permiso de navegación o una autorización. También se le puede pedir que tenga formación sobre el funcionamiento de su embarcación. Asegúrese de tener estas autorizaciones legales antes de operar la embarcación.

INFORMACIÓN ACERCA DE LA EMBARCACIÓN

Su embarcación ha sido evaluada de conformidad con las partes relevantes de la directiva sobre embarcaciones de recreo 94/25/CE, modificada por 2003/44/CE del Parlamento Europeo. La marcación CE significa que la embarcación satisface todas las normas actuales de la "International Organization for Standardization" (ISO) y las directivas vigentes en la fecha de su fabricación.



KC-0455



KC-0456

ES



DESCRIPCIÓN DE LA EMBARCACIÓN

Gran parte de esta información consta también en la placa de fabricación, colocada en el casco, que debe consultarse con regularidad al operar la embarcación.

CATEGORÍA DE DISEÑO DE LA EMBARCACIÓN

Altura significativa de una ola –

Es la altura promedio del tercio más alto de las olas, que corresponde aproximadamente a la altura de ola estimada por un observador experimentado. Ciertas olas tendrán el doble de esta altura.

OCÉANO - categoría A –

Embarcación diseñada para operar en vientos que posiblemente excedan Fuerza 8 en la Escala Beaufort y con alturas de ola significativas de 4 m o más, y que es mayormente autosuficiente. Se excluyen condiciones anormales tales como huracanes. Pueden darse estas condiciones en viajes largos, tal como al cruzar océanos, o en la navegación costera en aguas no resguardadas del viento y las olas durante varios cientos de millas náuticas.

MAR ABIERTO - categoría B –

Embarcación diseñada para operar en vientos de hasta fuerza 8 en la escala Beaufort y las alturas de ola asociadas, y alturas de ola significativas de hasta 4 m. Pueden darse estas condiciones en viajes en mar abierto de una longitud suficiente o en aguas costeras cuando no estén resguardadas contra el viento y las olas durante varias docenas de millas náuticas. Pueden también experimentarse estas condiciones en mares interiores del tamaño suficiente para que se genere la altura de olas.

EN LA COSTA - categoría C –

Embarcación diseñada para operar en vientos de hasta fuerza 6 en la escala Beaufort y las alturas de ola asociadas, y alturas de ola significativas de hasta 2 m. Pueden encontrarse estas condiciones en aguas interiores no resguardadas, en estuarios y en aguas costeras en condiciones meteorológicas moderadas.

AGUAS RESGUARDADAS - categoría D –

Embarcación diseñada para operar en vientos de hasta Fuerza 4 en la Escala Beaufort y alturas de ola asociadas (ocasionalmente con olas de 0,5 m de altura como máximo). Dichas condiciones pueden encontrarse en aguas interiores resguardadas y en aguas costeras con buen tiempo.

LIMITACIONES DE LA EMBARCACIÓN

ADVERTENCIA

RIESGO DE HUNDIMIENTO O LLENADO DE AGUA

No sobrepase NUNCA el límite de masa de la embarcación, el peso total de todas las personas, las capacidades de material y fluidos. Sobrepasar las limitaciones de la embarcación puede ocasionar el hundimiento o que la embarcación se llene de agua, ocasionando la muerte o graves lesiones.

Masa de la embarcación

La masa de la embarcación en el estado totalmente cargado es la suma de la masa de la embarcación, en el estado de embarcación ligera, más la carga máxima.

Carga máxima

La carga máxima se refiere a la "carga máxima recomendada por el fabricante". Ésta no será superior a la carga total que puede añadirse a la masa de embarcación ligera sin superar los requisitos de estabilidad, francobordo, flotación y polín, y tendrá en cuenta la categoría de diseño de la embarcación. Como mínimo tendrá en cuenta la masa de lo siguiente:

- El número de personas de 75 kg (de media) cada una. Si hay niños que formen parte de la tripulación, puede sobrepasarse el número máximo de personas siempre que la masa de cada niño no sobrepase un límite de 37,5 kg (promedio) y la masa total por personas no se sobrepase. Esto significa que dos niños de 37,5 kg pueden llevarse como una persona de 75 kg.
- Equipo básico de, pero no inferior a, 10 kg.
- Mercancías y productos que puedan estibarse o provisiones secas, fluidos perecederos y equipos varios no incluidos en la masa de embarcación ligera.

Número máximo de personas

ADVERTENCIA

RIESGO DE SOBRECARGA

Sobrecargar la embarcación más allá del número máximo de personas o más allá de la carga máxima puede ocasionar la muerte o graves lesiones. NO sobrepase la carga máxima.

Se considera el número máximo de personas recomendado por el fabricante como el número de personas para el cual la embarcación haya pasado con éxito los requisitos de francobordo, estabilidad y flotación, y para los cuales haya asignado espacio de asiento. El límite de número máximo de personas está indicado en la placa de constructor de la embarcación.

Carga

ADVERTENCIA

RIESGO DE SOBRECARGA

Sobrecargar la embarcación más allá de la carga máxima o modificar la estabilidad, la flotabilidad o el centro de gravedad de la embarcación puede ocasionar la muerte o graves lesiones. NO sobrepase la carga máxima ni modifique el centro de gravedad de la embarcación.

El peso total de todas las personas, equipos y fluidos jamás debe exceder la carga máxima. Cargue siempre la embarcación con cuidado y distribuya la carga de forma uniforme. Poner cargas pesadas altas o modificar el centro de gravedad de la embarcación tendrá un efecto negativo en la estabilidad. Asegúrese de que todos los equipos y materiales estén estibados o fijados.



ESTABILIDAD Y FLOTABILIDAD

Los cambios en la posición vertical de las masas abordo (por ejemplo, la incorporación de una torre para pescar, equipo de radar, un mástil para estibar, cambio de motor, achicar un exceso de agua de sentina), olas rompientes, elevación de objetos pesados con una grúa o jarcia, remolque de masas excesivas o depósitos de aire pinchados pueden afectar de forma significativa a la estabilidad de la embarcación. No altere, perfore ni realice cambios definitivos a cualquier estructura que pueda afectar la estabilidad o flotabilidad de la embarcación sin una autorización por escrito del constructor de la embarcación o su representante legal.

RESCATE EN EL AGUA (HOMBRE AL AGUA)

El mejor método para evitar que se produzca una situación de hombre al agua es asegurarse de que todos los pasajeros estén sentados en zonas designadas como ubicaciones para ocupantes cuando la embarcación esté en marcha. NO permita que nadie se sienta en la zona de cabina de proa cuando la embarcación se desplace rápido. En caso de producirse una situación de hombre al agua, reaccione dirigiéndose inmediatamente hacia la persona que haya caído por la borda. No pierda de vista en ningún momento a la víctima. Dirija la embarcación de forma segura hacia la víctima lo antes posible. Lance un chaleco salvavidas a la persona. Pare el motor y ayude a la persona a subir a la embarcación.

ZOZOBRA Y RECUPERACIÓN

Una embarcación puede zozobrar o volcarse cuando menos se lo espere. Igual que para los incendios, hemos previsto por adelantado qué hacer si su embarcación zozobra o vuelca. Intente detener el motor. Si había más gente a bordo, intente localizarlos, asegúrese de que estén conscientes y de que puedan nadar. ¡PERMANEZCA EN LA EMBARCACIÓN! Súbase al casco e intente conseguir ayuda. NO intente nadar hasta la orilla. Normalmente está más lejos de lo que parece.

DEFENSAS DE AMARRE Y ATRAQUE

Utilice defensas de nylon de trenzado doble de buena calidad y un número suficiente de cabos para proteger la embarcación contra daños. Utilice sólo mordazas, el ojal de proa y los ojales de popa para asegurar la embarcación. NO utilice las barandillas ni el parabrisas. Las barandillas de la cubierta de proa sólo deberían utilizarse para atar una "piola" en una situación de emergencia.

REMOLQUE

AVISO

Un remolque sobrecargado puede ocasionar daños en la embarcación o el remolque. Asegúrese de que el remolque tenga el tamaño correcto para la embarcación y su masa. NO sobrecargue el remolque.

CUBIERTA DE TRABAJO

En algunas embarcaciones, la cubierta de trabajo se limita a la cabina, mientras que en otras puede circundar toda la zona de cubierta cuando las barandillas que rodean la cubierta tienen la altura apropiada. La cubierta puede utilizarse para la recuperación en situación de hombre al agua o como ubicación para desplegar una escalerilla. Algunas de estas zonas no deberían utilizarse cuando la embarcación esté en marcha.

MOTOR(ES)

Este manual incluye información sobre el tipo de motor, las capacidades, el tipo de combustible y refrigerante, la resolución de problemas e información general. Para información referente al (a los) motor(es), consulte el manual del propietario del motor.

EMISIONES DE RUIDOS

En algunos estados miembros hay leyes y reglamentaciones en vigor limitando el ruido y las emisiones de escape de embarcaciones de recreo y motores para proteger la salud humana, el medio ambiente y, donde sea apropiado, la salud de los animales domésticos. Para embarcaciones de recreo con un motor a bordo o motores accionados desde popa con o sin escape integral es necesario mantener la embarcación y el sistema de escape en un estado que, de forma práctica, asegure el cumplimiento de los valores límites de ruido especificados cuando se utilice de forma normal. Consulte en el manual de propietario del motor las emisiones de ruidos.



SEGURIDAD EN LA NAVEGACIÓN

ALARMAS DE SEGURIDAD



Esta sección abarca la seguridad básica en la navegación. En este manual, precauciones y símbolos específicos identifican la información relacionada con la seguridad.

Existen dos tipos de alarmas que pueden ser utilizadas por separado o conjuntamente para comunicar la información:

Niveles de riesgo

! PELIGRO

Indica que existe un riesgo intrínseco severo que puede resultar en alta probabilidad de lesiones graves o mortales si no se toman las debidas precauciones.

! ADVERTENCIA

Indica que existe un riesgo que puede resultar en lesiones graves o mortales si no se toman las debidas precauciones.



PRECAUCIÓN

Sirve para recordar los métodos de seguridad o para poner de relieve métodos inseguros que pueden resultar en lesiones personales o daños en la embarcación o componentes.

AVISO

AVISO se utiliza para ocuparse de prácticas no relacionadas con las lesiones personales.

Símbolos gráficos

Los símbolos gráficos que aparecen debajo se han incluido a modo de referencia únicamente. Los símbolos reales variarán dependiendo del asunto de que se trate.



Señales de advertencia - Identifican peligros.



Señales de acción - Comunican una acción obligatoria que debería realizarse para evitar el peligro.



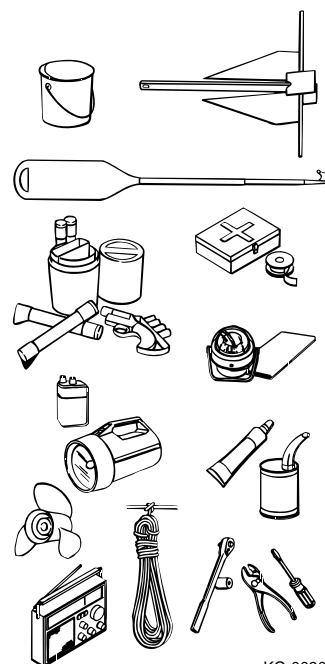
Señales de prohibición - Comunican una acción prohibida.

EQUIPOS DE SEGURIDAD REQUERIDOS

El propietario de la embarcación es responsable de obtener los equipos de seguridad necesarios y realizarles el mantenimiento correspondiente. Los equipos de seguridad requeridos que debe tener a bordo pueden variar según la región u organismo encargado del agua. Para más información acerca de los equipos requeridos sírvase contactar con los organismos de navegación locales.

EQUIPOS DE SEGURIDAD RECOMENDADOS

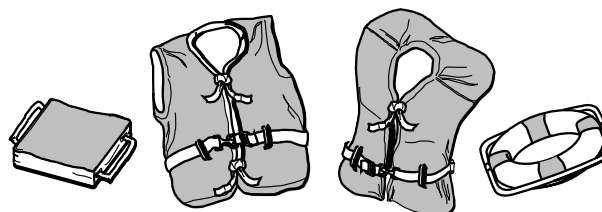
- Equipos salvavidas requeridos
- Equipo extintor de incendios requerido
- Radiobaliza indicadora de posición de emergencia
- Achicador manual (cubo, bomba manual, etc.)
- Ancla de mar con el cabo suficiente
- Reflector de radar
- Cabos y defensas de amarre
- Baterías de repuesto para la radio y la linterna de destellos
- Binoculares
- Gafas de sol y crema protectora solar
- Provisiones de agua y alimentos (para viajes largos)
- Llaves de repuesto de la embarcación y batería de arranque auxiliar
- Fusibles y bombillas de repuesto
- Teléfono móvil



KC-0090

CHALECOS SALVAVIDAS

Un chaleco salvavidas puede salvarle la vida, pero sólo si lo lleva puesto. Mantenga los chalecos en un sitio de fácil acceso (no en un compartimiento cerrado ni guardados debajo de otros accesorios). **Deben tenerse también disponibles aros salvavidas arrojables para uso inmediato.**



KC-0041_2a

ADVERTENCIA

PELIGRO DE AHOGAMIENTO

No llevar a bordo o no utilizar los chalecos salvavidas en una emergencia puede ocasionar la muerte o graves lesiones. Asegúrese de que su embarcación esté provista del número y el tipo adecuados de chalecos salvavidas.



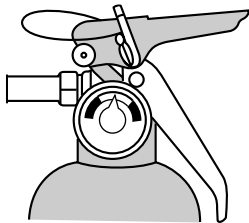
Es especialmente importante que los niños, las personas discapacitadas y las que no sepan nadar lleven un chaleco salvavidas correctamente ajustado para su necesidad específica en todo momento. Los niños y las personas que no sepan nadar necesitan instrucciones especiales sobre el uso de los chalecos salvavidas. Informe a todos los pasajeros sobre la ubicación de los equipos de seguridad, los equipos de recuperación en situación de hombre al agua y la ubicación y el despliegue de la escalerilla.

Compruebe el estado de los chalecos salvavidas regularmente. Pruebe los chalecos salvavidas antes de salir a navegar y ajústelos para que sienten bien. Lea la etiqueta en el chaleco salvavidas y siga las instrucciones al pie de la letra.

BALSAS SALVAVIDAS

Las embarcaciones más grandes utilizadas mar adentro pueden estar preparadas para una balsa salvavidas. Guarde siempre la balsa salvavidas en el lugar identificado y destinado para ello, haciendo uso de una bolsa o depósito para protegerla de los elementos. Si no existe ningún lugar específico para su almacenamiento, póngala en un lugar accesible alejado del tránsito, para evitar que se dañe. Siga siempre las instrucciones del fabricante para botarla y para realizarle mantenimiento.

EXTINTORES DE INCENDIOS



KC-0083_1

Se precisan extintores de incendios en la mayoría de las embarcaciones. Mantenga todos los equipos extintores de incendios fácilmente accesibles. Todos los pasajeros deben conocer la ubicación y el funcionamiento de cada extintor de incendios.

Haga funcionar el extintor de incendios desde una distancia

segura, 1 o 2 metros, y a continuación avance hacia el fuego una vez empiece a extinguirse. No todos los extintores de incendios pueden hacerse funcionar desde la misma distancia. Asegúrese de conocer las recomendaciones de distancia para su extintor de incendios.

Haga comprobar los equipos extintores de incendios a los intervalos indicados en el equipo, cambie los extintores de incendios portátiles, si están caducados o descargados, por dispositivos de tipo y capacidades de extinción de incendios idénticos. Cambie o haga llenar los sistemas fijos cuando estén caducados o descargados. Consulte el manual del propietario del extintor de incendios.

Los modelos equipados con un Sistema Extintor de Incendios Automático funcionan automáticamente cuando las temperaturas alcanzan un límite prefijado. Al accionarse, podrá oírse un ruido seco y fuerte, seguido del "rugido" del aire que sale. Cuando se produzca una descarga, apague inmediatamente todos los sistemas eléctricos y mecánicos, así como la ventilación motorizada.

⚠️ ADVERTENCIA



RIESGO DE INCENDIO Y/O EXPLOSIÓN

El gas del sistema extintor de incendios desplaza el oxígeno para "sofocar" el fuego. **NO abra la escotilla. El oxígeno puede avivar un incendio y puede producirse una llamarada que puede ocasionar la muerte o graves lesiones.**

Si el sistema extintor de incendios de a bordo se descarga, espere al menos 15 minutos antes de abrir la escotilla del motor.

⚠️ ADVERTENCIA



PIEZAS MÓVILES

El contacto con las piezas móviles puede atrapar, cortar y ocasionar la muerte o graves lesiones. Permanezca alejado de las piezas móviles.

No se acerque nunca lo suficiente como para entrar en contacto con ninguna pieza móvil de maquinaria en funcionamiento, es decir, el motor, el generador o el propulsor.

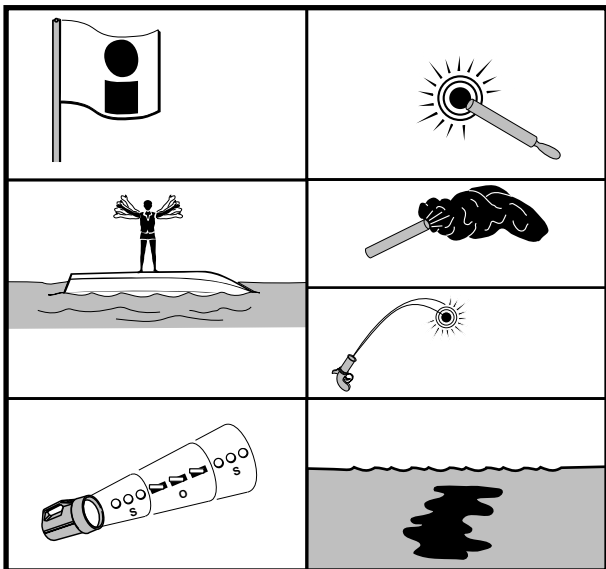
El contacto puede ocasionar una pérdida de miembros del cuerpo, estrangulación, quemaduras y / o un pérdida importante de sangre, ocasionando graves lesiones o la muerte. Mantenga colocadas todas las protecciones de la maquinaria cuando se trabaje con la misma.

ES



SEÑALES VISUALES DE SOCORRO

La mayoría de embarcaciones que navegan en aguas costeras requieren llevar señales visuales de socorro aprobadas. Compruebe con las autoridades locales.



KC-0082_2

ADVERTENCIA



RIESGO DE INCENDIO Y/O EXPLOSIÓN

Los dispositivos de señalización pirotécnicos pueden ocasionar un incendio y / o una explosión, la muerte, graves lesiones y daños en la propiedad si se manipulan de forma inadecuada. Siga las instrucciones del fabricante en el uso de dispositivos de señalización portátiles.

LAS DROGAS Y LA NAVEGACIÓN

No opere la embarcación estando bajo la influencia de drogas o alcohol. La combinación de ruido, vibración, sol, viento y movimiento se combinan para producir fatiga al navegar. Los efectos del alcohol son más fuertes en el mar que en tierra. Las drogas y la navegación no combinan bien. Operar cualquier embarcación bajo la influencia del alcohol u otras drogas es peligroso e ilegal. La visión o el juicio disminuido en el agua pueden rápidamente conducir al desastre.



ADVERTENCIA

RIESGO DE FUNCIONES DISMINUIDAS

Operar cualquier embarcación bajo la influencia del alcohol u otras drogas puede ocasionar la muerte o graves lesiones. NO opere ninguna embarcación bajo la influencia de ningún producto químico que tenga efecto psicológico.

RIESGOS DEL MONÓXIDO DE CARBONO (CO)

El envenenamiento por monóxido de carbono no debe confundirse con mareo, intoxicación o insolación. Si alguien se queja de irritación de los ojos, dolor de cabeza, náusea, debilidad o vértigo, o si se sospecha el envenenamiento por monóxido de carbono, saque inmediatamente a esa persona al aire fresco, investigue la causa y tome las medidas correctoras pertinentes. Solicite atención médica en caso necesario.

PELIGRO



RIESGO DE MONÓXIDO DE CARBONO

La exposición al monóxido de carbono ocasionará la muerte o graves lesiones. NO utilice la plataforma de abordaje para ninguna otra finalidad que no sea subir a la embarcación o prepararse para entrar en el agua, y NO utilice la plataforma de abordaje cuando el motor esté en marcha.

PELIGRO

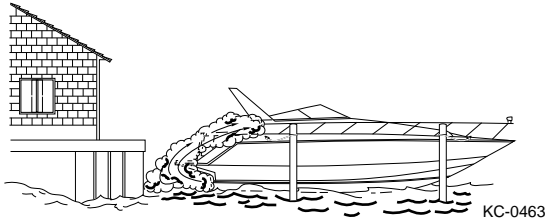
RIESGO DE MONÓXIDO DE CARBONO

El óxido de carbono (CO) es incoloro, inodoro y sumamente peligroso. Todos los motores y aparatos de combustión producen CO como escape. Evite la exposición directa y prolongada con al CO. El CO ocasionará DAÑOS CEREBRALES o la MUERTE. Las señales de exposición al CO incluyen náusea, vértigo y somnolencia.

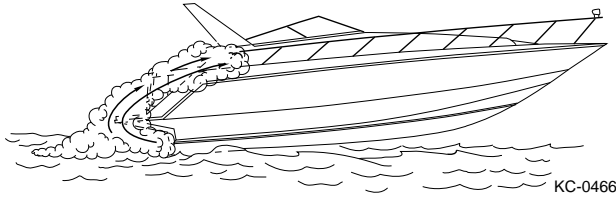


Las fuentes de CO incluyen:

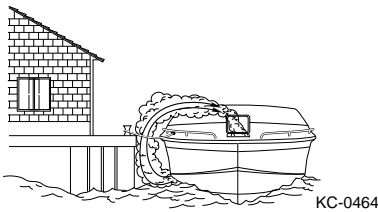
- Obstrucciones que afectan a la disipación de escape en la parte trasera.



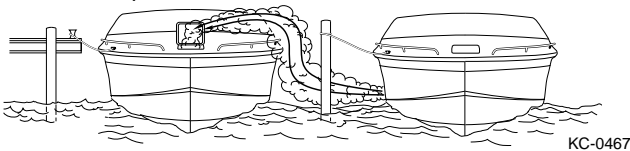
- Funcionamiento con un ángulo de proa elevado.



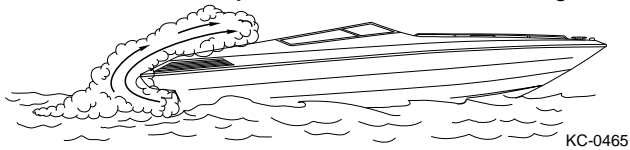
- Obstrucciones que afectan a la disipación de escape en los lados.



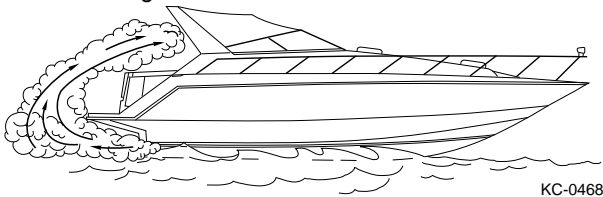
- Otros escapes en zonas cerradas.



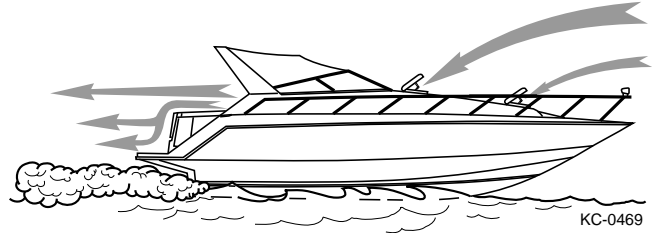
- Funcionamiento a baja velocidad o al ralentí en el agua.



- Navegación con lonas y cortinas laterales colocadas sin ventilación alguna.

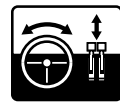


Para reducir las acumulaciones de CO, debe ventilarse el interior de la embarcación abriendo las ventanas y/o las lonas para obtener una buena ventilación. Las escotillas de cubierta pueden abrirse a baja velocidad o al ralentí en el agua, pero deben cerrarse a velocidades de planeo o superiores para evitar la entrada de agua, daños y posibles lesiones personales.



¡ASEGÚRESE DE QUE HAYA CIRCULACIÓN DE AIRE FRESCO A TRAVÉS Y ALREDEDOR DE LA EMBARCACIÓN!

ES



INFORMACIÓN GENERAL

MANDOS

IMPORTANTE

Una embarcación con exceso de potencia puede ocasionar la pérdida de control y ser insegura. NO exceda la potencia de su embarcación ni utilice un motor que supere la potencia nominal indicada en la chapa de capacidad.

Antes de partir

Sea inteligente al navegar y al usar los equipos.

- NO opere la embarcación en interiores.
- El operador debe sujetarse el cordón tirafrictor "hombre al agua" del interruptor de parada y asegurarse de que la palanca del cambio esté en la posición de PUNTO MUERTO antes de arrancar el motor.
- Conozca las condiciones de su embarcación y el entorno en el cual tiene prevista operar la embarcación.
- Prepare una guía o descripción detallada de su itinerario e informe a otros cuándo tiene previsto regresar.
- Asegure o guarde los elementos sueltos antes de ponerse en marcha.
- Evite maniobras repentinas a alta velocidad y reduzca la velocidad en las olas.
- Si la embarcación no cuenta con ninguna placa de capacidad, póngase en contacto con el concesionario de ventas o el fabricante de la embarcación.



Cambio/acelerador

ADVERTENCIA

RIESGO DE COLISIÓN

Un motor con exceso de velocidad, derivada de pérdida de control del acelerador, puede ocasionar una colisión dando como resultado la muerte o graves lesiones. Asegúrese de que todos los sistemas de control se inspeccionen regularmente y se mantengan debidamente.

Los mandos del cambio/acelerador varían ligeramente conforme a los modelos y configuraciones de motor. Todos los sistemas de control requieren un mantenimiento periódico para que actúen sin problemas y con seguridad. Las comprobaciones regulares son esenciales. Consulte con el concesionario.

AVISO

Los controles de acelerador / cambio de embarcaciones de recreo normalmente están equipados con un interruptor de seguridad de arranque desde punto muerto. Inspeccione regularmente el sistema de seguridad de arranque desde punto muerto. NO opere la embarcación si sospecha que el sistema de seguridad de arranque desde punto muerto funciona mal.

Palanca única - montaje en superficie

Este control de palanca única de una sola mano opera como un cambio de marchas y un acelerador.

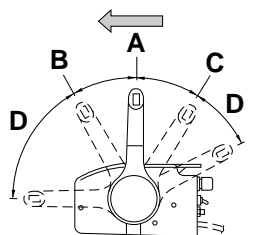
A. Posición de PUNTO MUERTO - el interruptor de seguridad permite el arranque sólo desde esta posición.

B. Posición de MARCHA AVANTE - Oprima el botón de suelta, bajo la manilla, para poder cambiar a la posición de MARCHA AVANTE (o MARCHA ATRÁS).

C. Posición de MARCHA ATRÁS - No cambie rápidamente de MARCHA AVANTE a MARCHA ATRÁS.

D. Posición del ACELERADOR - Empujando la palanca para MARCHA AVANTE, o tirando de ella para MARCHA ATRÁS, se aumenta la velocidad del motor.

Jamás trate de cambiar con el motor parado. Para el calentamiento del motor se emplea una palanca adicional en el mando para avanzar el acelerador con la palanca en PUNTO MUERTO.



KC-0620_1

Palanca única - montaje empotrado

Este control de palanca única de una sola mano opera como un cambio de marchas y un acelerador.

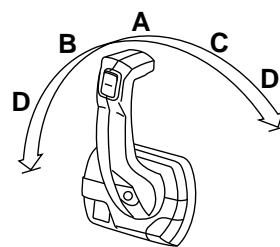
A. Posición de PUNTO MUERTO - el interruptor de seguridad permite el arranque sólo desde esta posición.

B. Posición de MARCHA AVANTE - Oprima el botón de suelta, bajo la manilla, para poder cambiar a la posición de MARCHA AVANTE (o MARCHA ATRÁS).

C. Posición de MARCHA ATRÁS - No cambie rápidamente de MARCHA AVANTE a MARCHA ATRÁS.

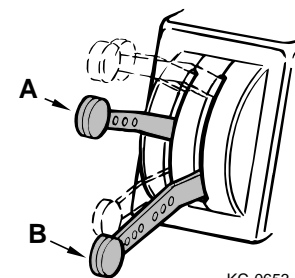
D. Posición del ACELERADOR - Empujando la palanca para MARCHA AVANTE, o tirando de ella para MARCHA ATRÁS, se aumenta la velocidad del motor.

Jamás trate de cambiar con el motor parado. Para el calentamiento del motor se emplea un botón en la base de la palanca que, al oprimirlo, permite avanzar el acelerador con la transmisión en PUNTO MUERTO.



KC-0671_1

Palanca doble - motor único



KC-0653_1

Los controles de palanca doble tienen palancas individuales para el acelerador del motor y el cambio de la transmisión.

A. Palanca del cambio - El PUNTO MUERTO está en la posición central retenida. Empuje la palanca para MARCHA AVANTE o tire de la misma para MARCHA ATRÁS.

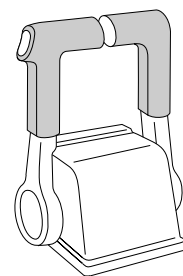
B. Palanca del acelerador - Se obtiene máxima aceleración con la palanca totalmente alzada, o ralentí con la palanca totalmente bajada.

Para calentar el motor, se coloca la palanca del cambio en PUNTO MUERTO y se avanza la palanca del acelerador según se requiera.

Palanca única - motor doble

Los controles de motor doble permiten el control de acelerador y cambio independientes para cada motor para maniobrar más fácilmente en lugares reducidos. Cada palanca de mando actúa como cambio de marcha y acelerador para su propio motor. La palanca de la izquierda es para el motor de babor y la palanca de la derecha para el motor de estribor.

Para mayor seguridad en el arranque, las palancas tienen un mecanismo de retención en la posición de PUNTO MUERTO (recta). El cambio de marcha se obtiene moviendo la palanca a los primeros 15° de su carrera (hacia el frente para MARCHA AVANTE o hacia atrás para MARCHA ATRÁS). Avanzando la palanca más allá de los 15° se pasa de la gama del cambio a la gama del acelerador.

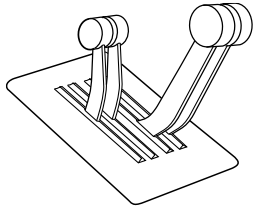


KC-0651_3



Para calentar el motor, oprima el botón en la base de la palanca para poder avanzar el acelerador con la transmisión en PUNTO MUERTO. Para maniobrar a baja velocidad, convendrá a veces operar un motor en MARCHA AVANTE y el otro en MARCHA ATRÁS.

Palanca doble - motor doble



KC-0654_1

Los controles de palanca doble en las embarcaciones de motor doble tienen palancas individuales para el acelerador del motor y el cambio de la transmisión para cada motor, las palancas de la izquierda para el motor de babor y las palancas de la derecha para el motor de estribor. Los controles de motor doble normalmente se disponen en forma

de palancas del cambio (todas en un tamaño y color) agrupadas y palancas de acelerador (todas del mismo tamaño y color, pero normalmente más grandes que las palancas del cambio) agrupadas.

Para la(s) palanca(s) del cambio, PUNTO MUERTO es la posición de parada en medio del recorrido de la palanca. Empujando la(s) palanca(s) hacia arriba o hacia adelante cambia la(s) transmisión(es) a la MARCHA AVANTE, mientras que tirando de la(s) palanca(s) hacia abajo o hacia atrás cambia la(s) transmisión(es) a la MARCHA ATRÁS. Para las palancas del acelerador, la posición de máxima aceleración es con la palanca totalmente alzada o hacia el frente, mientras que el ralentí se obtiene con la palanca totalmente bajada o hacia atrás.

Para calentar el motor, posicione en PUNTO MUERTO la(s) palanca(s) del cambio y avance la(s) palanca(s) del acelerador según se requiera. Para maniobrar a baja velocidad, convendrá a veces operar un motor en MARCHA AVANTE y el otro en MARCHA ATRÁS.

GOBIERNO

Todos los sistemas de gobierno requieren un mantenimiento periódico para obtener un funcionamiento seguro y sin problemas. Compruebe el funcionamiento de gobierno e inspeccione visualmente si hay partes sueltas o que falten antes de operar la embarcación. Si sospecha que el sistema de gobierno está dañado, acuda a su concesionario. NO opere la embarcación si sospecha que el sistema de gobierno funciona mal.

Si la embarcación está equipada con un dispositivo de gobierno de emergencia, conozca su ubicación y funcionamiento. Si la embarcación está equipada con motores dobles, el gobierno puede controlarse utilizando los controles de acelerador y operando un motor cada vez.

El sistema de gobierno de la embarcación no es autocentrable. Agarre siempre bien el volante para mantener el control. Los mandos en malas condiciones de mantenimiento son peligrosos.



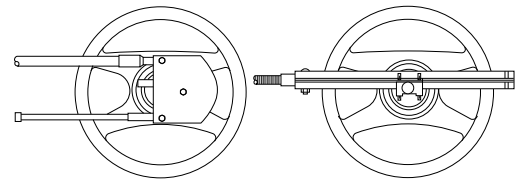
ADVERTENCIA

RIESGO DE PÉRDIDA DE CONTROL Y EMBARCACIÓN INSEGURA

Es peligroso realizar un mantenimiento inadecuado del sistema de gobierno y puede ocasionar la muerte o graves lesiones derivadas de una pérdida repentina del control. Asegúrese de que todos los cables, los niveles de fluidos y las partes de gobierno se inspeccionen y mantengan regularmente

Gobierno mecánico

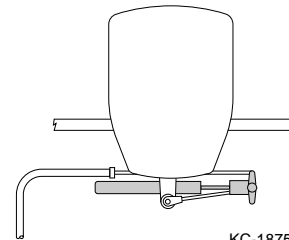
La unidad de timón convierte el movimiento giratorio del volante en movimiento lineal en el cable cuando se gira el volante en un sistema de gobierno mecánico. El cable suelta o tira de la palanca de gobierno.



KC-1871

Gobierno asistido

La unidad de timón convierte el movimiento giratorio del volante en movimiento lineal en el cable cuando se gira el volante en un sistema de gobierno asistido. Esta acción suelta o tira del cable. Al detectarse el movimiento del cable se envía una señal a una bomba hidráulica que acciona el cilindro hidráulico acoplado a la palanca de gobierno.

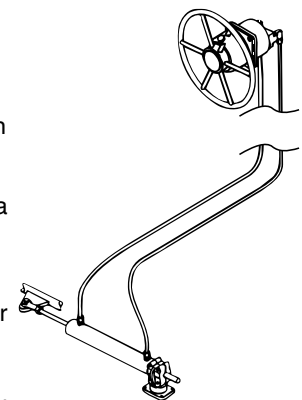


KC-1875

Gobierno hidráulico

Un sistema de gobierno hidráulico tiene una bomba montada directamente en el volante del timón, con dos mangueras entre la bomba y un cilindro hidráulico. Al girar el volante, se mueve el cilindro hidráulico acoplado a la palanca de gobierno. Un depósito, por separado o incorporado en la bomba, contiene aceite hidráulico adicional para impedir que entre aire al sistema.

Utilice el aceite correcto para mantener el nivel de aceite en el sistema hidráulico.



KC-1880



VÁLVULAS

Se utilizan válvulas en el sistema de combustible de la embarcación, los aparatos de combustión, los sistemas de agua y pozo de pesca, según se necesiten para controlar combustibles o fluidos.

Conozca los riesgos asociados a los combustibles y otros sistemas de combustión.

Cuide de no dañar los conectores y líneas de combustible, y evite el contacto del combustible con partes calientes del motor. Limpie inmediatamente los derrames de combustible y, una vez en tierra, elimine debidamente los trapos contaminados.

Consulte en los SISTEMAS DE AGUA y REPOSTAJE las advertencias referentes a las válvulas utilizadas en estos tipos de sistemas.

⚠ ADVERTENCIA



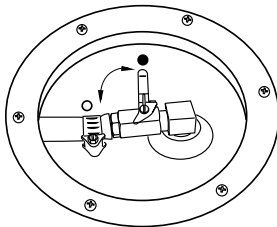
RIESGO DE INCENDIO Y/O EXPLOSIÓN

La gasolina y otros combustibles son sumamente inflamables y, en ciertas condiciones, altamente explosivos.

- Al repostar, NO fume ni permita que existan chispas o llamas expuestas en las proximidades.
- NO bloquee los respiraderos de combustible.
- NO almacene combustible en ningún recipiente ni compartimento que no esté designado para el almacenamiento de combustible y NO utilice estas zonas de almacenamiento para ninguna otra finalidad.

Corte de combustible

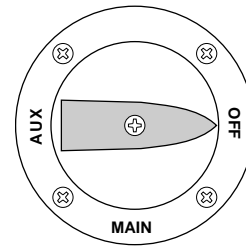
Las válvulas de corte de combustible impiden que el combustible llegue al motor. Se recomienda cerrar estas válvulas en largos períodos de inactividad o almacenamiento.



KC-1003

Selección del depósito de combustible

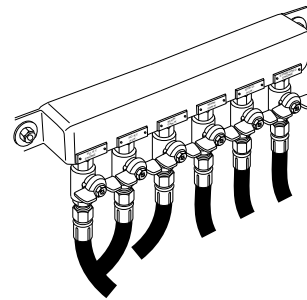
Los modelos con dos o tres depósitos de combustible tienen una válvula para seleccionar el depósito.



KC-1001_1

Colector de combustible

Los colectores de combustible, generalmente situados en el compartimento del motor, se emplean con múltiples depósitos de combustible y motores. Las válvulas se utilizan para atraer combustible desde uno o más depósitos, o para detener el suministro de combustible hacia uno o más motores.



KC-1004

Aparatos de combustión

Los aparatos de combustión o llamas expuestas consumen oxígeno de cabina y liberan productos de combustión en la embarcación. Se precisa ventilación al operar o cambiar cilindros de combustible para estos tipos de aparatos. Cerciérese de que hay una ventilación adecuada y que el aparato funciona debidamente. NO utilice estos tipos de aparatos para calentar los espacios de cabina o cocina.

⚠ PELIGRO




RIESGO DE MONÓXIDO DE CARBONO (CO)

La exposición al monóxido de carbono ocasionará la muerte o graves lesiones. NO obstruya la ventilación de entrada y asegúrese de que el aparato tenga un escape adecuado.



SISTEMA DE COMBUSTIBLE

⚠ ADVERTENCIA



RIESGO DE INCENDIO Y/O EXPLOSIÓN

La gasolina y otros combustibles son sumamente inflamables y, en ciertas condiciones, altamente explosivos.

- **Al repostar, NO fume ni permita que existan chispas o llamas expuestas en las proximidades.**
- **NO bloquee los respiraderos de combustible.**
- **NO almacene combustible en ningún recipiente ni compartimento que no esté designado para el almacenamiento de combustible y NO utilice estas zonas de almacenamiento para ninguna otra finalidad.**

Antes de conectar cualquier dispositivo eléctrico o arrancar el motor, compruebe que no haya vapores de gasolina en el compartimento del motor y a continuación opere el ventilador durante al menos cuatro minutos. Opere el ventilador siempre que esté por debajo de la velocidad de planeo.

Los respiraderos de combustible normalmente se encuentran en el casco o en el yugo de popa inferior y en la misma zona general que los dispositivos de llenado de combustible. Compruebe que las líneas de respiración y llenado de combustible estén libres de obstrucciones y que no estén enroscadas. Asegúrese de comprobar el filtro de combustible periódicamente y limpiarlo cuando sea necesario.

Compruebe con frecuencia si hay fugas en las líneas de combustible, las mangueras de respiración y las mangueras de drenaje. Algunos modelos están equipados con placas de inspección extraíbles para la inspección de los componentes del sistema de combustible. Si se produce una fuga alrededor de la fijación, tal vez sólo sea necesario apretar las abrazaderas de la manguera. Si la fuga perdura, cambie la manguera o cualquier fijación inmediatamente para evitar una acumulación de fluidos y gases. El agrietamiento superficial de la manguera indica desgaste y hay que cambiarla. Utilice piezas de sistema de combustible homologadas sólo para uso náutico; no utilice piezas de automoción en aplicaciones náuticas.

Para conocer las ubicaciones de las fijaciones del sistema de combustible, el tipo de combustible y la capacidad, consulte la información específica de la embarcación suministrada por el fabricante de embarcaciones.

IMPORTANTE

Tal vez no toda la capacidad del depósito de combustible pueda utilizarse según la carga o el asiento de la embarcación. Para estar seguro, reserve siempre un 20% de la capacidad del depósito de combustible.

SISTEMAS DE AGUA

Esta sección habla sobre los componentes básicos de un sistema de agua. El sistema de agua debe limpiarse, acondicionarse para el invierno y mantenerse para proteger su integridad. Consulte los métodos del fabricante para uso, cuidado y mantenimiento del sistema y los componentes.

Depósito de agua dulce

Si la embarcación cuenta con un depósito de agua dulce, la limpieza es muy importante para el suministro de agua. El concesionario marino le asesorará sobre lo que puede usar. NO deje que el agua dulce permanezca en el sistema durante períodos prolongados. Enjuague y desinfecte el sistema con frecuencia. Llene el sistema sólo con agua dulce. Tal vez no todo el agua dulce del sistema pueda utilizarse debido a la actitud de la embarcación (asiento y escora).

ES

⚠ ADVERTENCIA

EVITE LA UTILIZACIÓN DE PRODUCTOS TÓXICOS EN EL DEPÓSITO DE AGUA DULCE

Los productos químicos utilizados en el sistema para limpiar o durante el almacenamiento deben ser compatibles para su sistema de depósito de agua dulce. El depósito debería estar vacío durante el almacenamiento y durante largos períodos de no utilización.

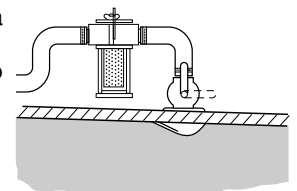
⚠ ADVERTENCIA

POLUCIÓN MEDIOAMBIENTAL

La descarga por la borda de productos químicos sólo debe realizarse en zonas autorizadas y siguiendo las reglamentaciones locales para la descarga de productos químicos.

Grifos de mar

Cualquier toma o salida de agua por debajo de la línea de flotación está provista de un grifo de mar. Los grifos de mar, situados en el accesorio que atraviesa el casco, deben mantenerse cerrados en largos períodos de inactividad y abrirse solamente cuando se requieran.



KC-2165_1



ADVERTENCIA

RIESGO DE INUNDACIÓN O LLENADO DE AGUA

El fallo de un componente del sistema de agua puede causar un riesgo de inundación o llenado de agua que puede ocasionar la muerte o graves lesiones. Realice el mantenimiento de todos los componentes del sistema de agua y mantenga los grifos de mar cerrados durante los períodos de inactividad.

Algunos grifos de mar para tomas de agua están equipados con filtros para eliminar los desechos del agua entrante impidiendo el bloqueo posterior. Estos filtros deben comprobarse y limpiarse a diario para asegurar un caudal de agua adecuado.

Si la embarcación está equipada con grifos de mar en los mamparos de rase de proa y popa, manténgalos cerrados a no ser que esté intentando drenar agua hacia las zonas de sentina principales.

AVISO

Para no dañar el motor, limpie el filtro y abra el grifo de mar correspondiente al enfriamiento del motor antes de arrancar el motor.

Pozo de pesca

Se emplean varios tipos de válvulas en el pozo de pesca. La más común es la válvula de control que sirve para llenar o vaciar el pozo de pesca.

Al abrir las válvulas de drenaje del pozo de pesca, permiten vaciar el agua hasta el nivel de flotación. Para vaciar totalmente el depósito hay que achicar manualmente el resto del agua o sacar la embarcación del agua.

Válvula derivadora de agua

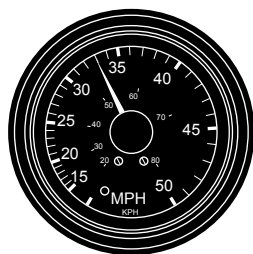
La válvula derivadora de agua permite que dos sistemas diferentes compartan una sola toma de agua y un solo grifo de mar. Cuando se emplea una válvula derivadora, puede operarse con un sistema o el otro pero no con ambos a la vez.

INSTRUMENTOS

Si su embarcación está equipada con múltiples motores, puede haber dos o más conjuntos de los instrumentos descritos en esta sección - un conjunto para cada motor. Las fluctuaciones ocasionales en las indicaciones de las agujas no son inusuales. Consulte el manual del motor para las gamas normales.

Velocímetro

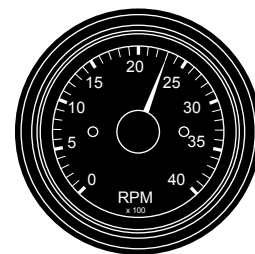
Mide la velocidad de la embarcación en kilómetros/hora, nudos o millas/hora.



KC-0710

Tacómetro

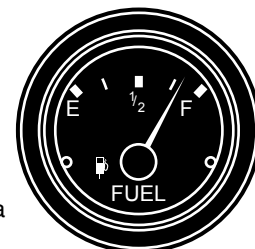
Mide la velocidad del motor en revoluciones por minuto.



KC-0700

Combustible

Indica el nivel aproximado de combustible en el depósito. Dado que la precisión varía con la actitud de la embarcación (asiento y escora), utilice un tercio de su combustible para salir, un tercio para volver y un tercio como reserva.



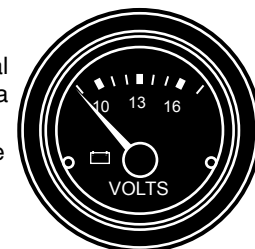
KC-0720

IMPORTANTE

No toda la capacidad del depósito de combustible podrá ser utilizable, dependiendo de la carga o asiento de la embarcación. Para estar seguro, reserve siempre un 20% de la capacidad del depósito de combustible.

Voltímetro

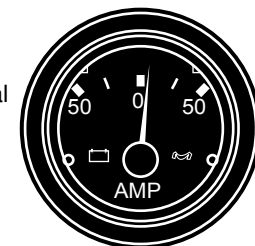
Mide el estado de la batería principal o de arranque en voltios de CC. Si da una indicación inferior a 11,5 V compruebe el estado del sistema de carga y de la batería 11,5.



KC-0750

Amperímetro

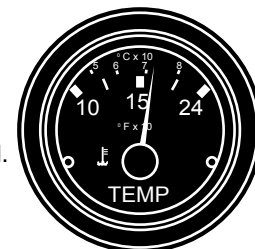
Mide la corriente de carga en el sistema eléctrico. Consulte el manual del motor para la gama operativa normal.



KC-0760

Indicador de temperatura del agua del motor

Mide la temperatura del refrigerante del motor. Consulte el manual del motor para la gama operativa normal.

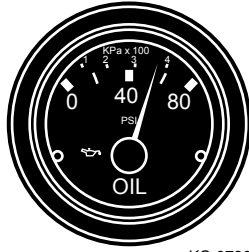


KC-0770



Presión de aceite del motor

Mide la presión del aceite del motor. Consulte el manual del motor para la gama operativa normal.



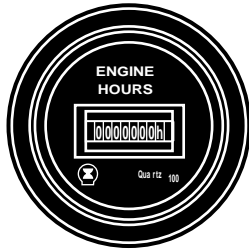
KC-0780

Temperatura de aceite del motor

Mide la temperatura de aceite del motor. Consulte el manual del motor para la gama operativa normal.

Cuentahoras

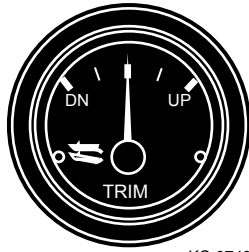
Mide el tiempo de trabajo del motor para planificar el mantenimiento.



KC-0782

Planeo

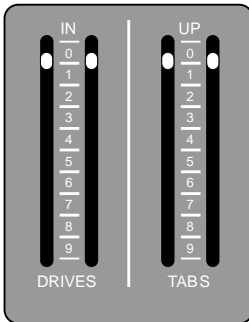
Muestra la posición de la unidad de propulsión e indica la posición relativa de la proa en el plano horizontal. Utilice este indicador para controlar el planeo de la embarcación.



KC-0740

Indicador de posición de la aleta de asiento

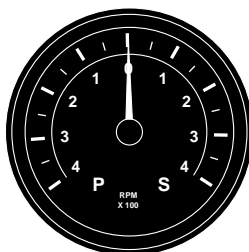
Indica la posición ALZADA o BAJADA de la aleta de asiento.



KC-0707

Sincronizador del motor

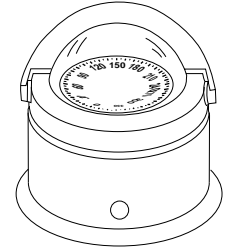
Muestra la relación existente entre las RPM indicadas para dos motores, facilitando así la sincronización de sus velocidades. Si la aguja marca cero, los motores están sincronizados. Si la aguja no marca cero, ajuste la velocidad del motor hasta que la aguja marque cero.



KC-0708

Brújula

Se utiliza en la navegación para indicar la posición del NORTE magnético.



KC-0709

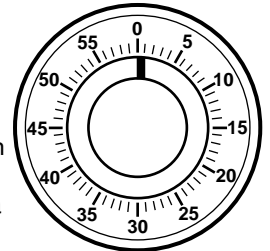
IMPORTANTE

La brújula debe ser calibrada por un técnico cualificado antes de ser utilizada para la navegación. Si la brújula no está calibrada, proporcionará lecturas falsas. Para obtener información detallada sobre la brújula, consulte el manual del propietario de la brújula.

ES

Sondeador de profundidad

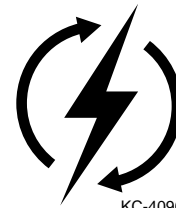
Indica la distancia entre el fondo de la embarcación y la superficie terrestre directamente bajo el transductor. Para no embarrancar en aguas poco profundas, sustraiga siempre un poco más de distancia a la indicación del medidor.



KC-0910

INTERRUPTORES E INDICADORES

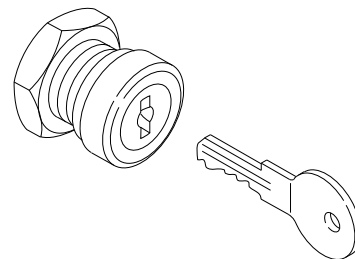
Cada circuito eléctrico de la embarcación está dotado de un interruptor de control.



KC-4090

Encendido

El motor de arranque se activa girando la llave totalmente en sentido horario. Tan pronto como arranque el motor, suelte la llave para dejar que el interruptor regrese a la posición ON.



KC-0985



Interruptor de parada del motor

⚠ ADVERTENCIA

RIESGO DE PÉRDIDA DE CONTROL Y EMBARCACIÓN INSEGURA

Un sistema de interruptor de parada del motor que no se utilice o no funcione debidamente puede ocasionar la muerte o graves lesiones. NO opere la embarcación si el sistema de interruptor de parada de emergencia no funciona debidamente.

Antes de arrancar el motor, el operador debe sujetarse el cordón tirafrictor "hombre al agua" del interruptor de parada. Esto impedirá que la embarcación siga avanzando si el operador sale despedido accidentalmente de la embarcación.

El interruptor de parada del motor de emergencia detiene el motor cuando el operador de la embarcación deja la estación de control en una situación insegura, ya sea accidentalmente perdiendo el equilibrio o cayendo o saliendo despedido por la borda.

El interruptor de parada consta de un interruptor montado en el timón y un clip de interruptor / cordón tirafrictor "hombre al agua" / clip de cordón tirafrictor "hombre al agua", que está conectado entre el interruptor de parada y el operador. Si el motor debe pararse rápidamente, tirar del cordón para liberar el clip del interruptor parará el motor.

Para reposicionar el interruptor después de activarlo, vuelva a colocar la presilla del interruptor. Para que funcione el motor, la presilla debe estar sujeta al interruptor de parada.

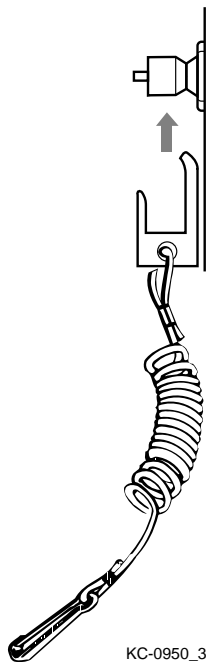
IMPORTANTE

Este interruptor de parada debe utilizarse únicamente en casos de emergencia. NO debería utilizarse como el método normal de parada del motor.

El interruptor de parada sólo puede ser eficaz si está en buenas condiciones. Tenga en cuenta lo siguiente:

- Jamás desmonte o modifique el interruptor de parada y/o el tirafrictor "hombre al agua".
- El cordón tirafrictor "hombre al agua" debe estar siempre libre de obstrucciones que pudiesen interferir con esta operación.

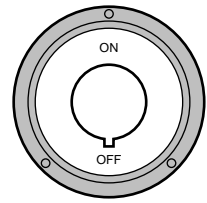
UNA VEZ AL MES: Compruebe que el interruptor de parada funcione correctamente y asegúrese de que el cordón tirafrictor "hombre al agua" no esté desgastado ni dañado. Con el motor en marcha, tire del cordón tirafrictor "hombre al agua". Si el motor no se detiene, acuda a su concesionario para cambiar inmediatamente el interruptor de parada.



KC-0950_3

Interruptor de batería

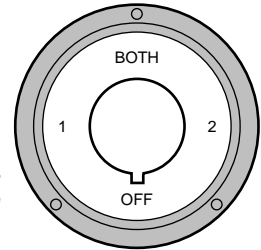
Aísle la corriente de las baterías a la embarcación, excepto a la bomba automática de sentina (o bombas) si está instalada. Si tiene un sistema de batería doble, asegúrese de que el interruptor selector de batería esté en la posición ON al menos para una batería. El interruptor de batería permite también dejar desconectada la batería para evitar que se descargue y proteger contra el uso indebido. Haga girar el interruptor hasta la posición OFF cuando no se esté utilizando la embarcación. Consulte el manual del fabricante para obtener información adicional.



KC-0704_2

Interruptor selector de batería

Aísle la embarcación de las baterías y conecta la batería principal, la secundaria o ambas. En condiciones normales, este interruptor debe dejarse en la posición ON para una batería, en lugar de la posición ON para ambas baterías. Esto dejará una batería de reserva por si falla la otra. Seleccione la batería con el motor parado y alterne diariamente las baterías. En la posición OFF, la embarcación está aislada de las baterías, excepto a la bomba automática de sentina (o bombas) si se instala. El interruptor selector de batería también conecta las dos baterías si se requiere mayor energía para el arranque. Cuando no se usa la embarcación, gire el interruptor a la posición "OFF". Consulte el manual del fabricante para obtener información adicional.



KC-0705_2

IMPORTANTE

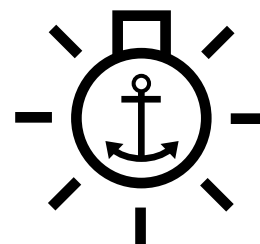
La finalidad del interruptor selector de batería es dejar una de ellas de reserva. Si las dos baterías se dejan en la posición "ON" y una de ellas se emplea para arrancar el motor y la otra para los accesorios, ambas se descargarán. Esto eliminará la capacidad de reserva y podrá dejarle varado.

Aislante de Baterías

Permite la carga de múltiples baterías, detectando cuánta carga necesita cada batería. Previene el exceso de carga y evita que una batería se descargue en otra. Consulte el manual del fabricante del aislante para más información.

Luz de fondeo

Enciende solamente la luz blanca circundante para fondeo nocturno.

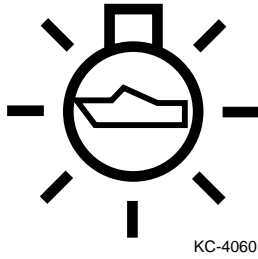


KC-4065



Luces de navegación

Controla las luces de navegación y de fondeo, así como la iluminación de los indicadores para operación nocturna.




KC-4060

IMPORTANTE

Jamás haga funcionar la embarcación entre el atardecer y el amanecer sin las luces de navegación encendidas. Las luces de navegación se requieren para indicar el sentido y la preferencia de paso durante la noche.

Interruptor de ventilador

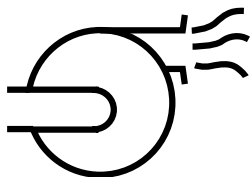
⚠ ADVERTENCIA



RIESGO DE INCENDIO Y/O EXPLOSIÓN

Los vapores de gasolina son altamente explosivos cuando están expuestos a llamas expuestas o chispas, pudiendo ocasionar la muerte o graves lesiones. Haga funcionar el ventilador durante al menos cuatro minutos ANTES de conectar ningún dispositivo eléctrico o arrancar el motor.

Acciona el ventilador del compartimiento del motor para extraer los gases explosivos.



KC-4040

IMPORTANTE

HAGA FUNCIONAR el(los) ventilador(es) de sentina durante al menos cuatro minutos ANTES de conectar cualquier dispositivo eléctrico o arrancar el(los) motor(es). El uso del sistema de ventilación de la sentina NO GARANTIZA que se han eliminado los gases explosivos. ANTES de conectar cualquier dispositivo eléctrico o arrancar el(los) motor(es), compruebe SIEMPRE si hay vapores de combustible en las zonas de sentina y motor. Si huele a combustible, NO enciende equipos eléctricos NI arranque los motores. Investigue inmediatamente. Opere el ventilador siempre que esté por debajo de las velocidades de planeo.

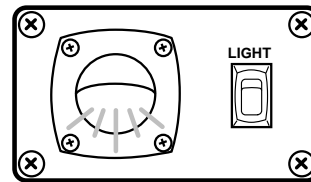
ES

Bomba de achique

Sirve para arrancar y parar manualmente la bomba de achique.

Luces de abordaje y de cortesía

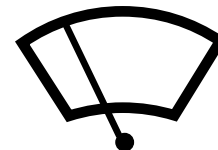
Las luces de abordaje y las luces de cortesía de la cabina son controladas mediante interruptores selectores. Para activar el alumbrado, el ruptor principal de CC (interruptor general) debe ponerse primeramente en la posición ON.



KC-0935_1

Limpiaparabrisas

Controla el funcionamiento de los limpiaparabrisas.



KC-4070

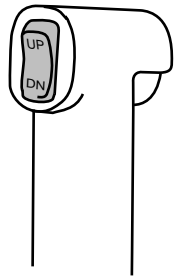
Movimiento de escotillas

Hace subir y bajar las escotillas de los compartimentos del motor accionadas eléctricamente.



Inclinación del motor

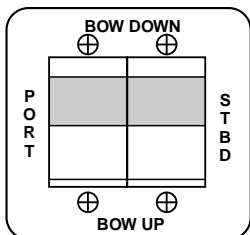
Este interruptor activa la función de asiento/inclinación. Mantenga oprimido el interruptor hasta que el motor alcance el ángulo deseado. Utilice este interruptor en combinación con el indicador del asiento para maximizar el rendimiento de la embarcación en el agua. El interruptor de inclinación eleva la unidad de propulsión para efectuar el remolque.



KC-0931_2

Aletas de asiento

Estos interruptores basculantes controlan las aletas de asiento situadas en el yugo de popa a babor y estribor. El ajuste de las aletas de asiento mejorará la conducción de su embarcación y la escora correcta de lado a lado debida a las condiciones variables.



KC-0932_1

Indicador de combustible

Permite comprobar la cantidad de combustible en el depósito cuando están apagadas las luces de navegación o el interruptor de encendido está en OFF.

DETECTORES

Sirven para detectar los gases peligrosos que puedan acumularse en la embarcación.

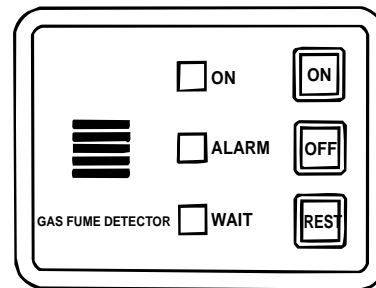
Gases

⚠ ADVERTENCIA

RIESGO DE INCENDIO Y/O EXPLOSIÓN

Los vapores de gasolina son altamente explosivos cuando están expuestos a llamas expuestas o chispas, pudiendo ocasionar la muerte o graves lesiones. Haga funcionar el ventilador durante al menos cuatro minutos ANTES de conectar ningún dispositivo eléctrico o arrancar el motor.

Suena una alarma al detectarse gases. Active el ventilador de sentina para extraer los gases. El sensor para el detector de gases está montado en la sentina, donde se acumulan los gases. Pruebe la unidad antes de salir a navegar para comprobar su buen funcionamiento.



KC-0936

Vapores de monóxido de carbono (CO)

Sonará una alarma cuando se detecten vapores de CO. Traslade a los pasajeros hasta una zona con aire fresco y ventile la zona inmediatamente.

⚠ PELIGRO

RIESGO DE MONÓXIDO DE CARBONO (CO)

La exposición al CO ocasionará la muerte o graves lesiones. El CO es incoloro, inodoro y extremadamente peligroso. Todos los motores y aparatos de combustión producen CO como escape. La exposición directa y prolongada al CO causará DAÑOS CEREBRALES o la MUERTE. Las señales de exposición al CO incluyen náusea, vértigo y somnolencia. Asegúrese de que su detector de CO funcione debidamente.

Alarma

Si oye la alarma, revise los indicadores y pare el motor. La alarma da un aviso de recalentamiento del motor y/o bajo nivel de aceite. Ciertos modelos tienen una función de prueba de alarma que se oír al arrancar.



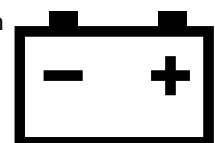
KC-5020

FUSIBLES Y RUPTORES

Todos los circuitos eléctricos están protegidos contra sobrecargas mediante fusibles o ruptores. En el caso de una sobrecarga o cortocircuito, se fundirá el fusible o se disparará el ruptor. Si bajo condiciones normales de funcionamiento se produce una sobrecarga continua del circuito, encargue al concesionario que le inspeccione la embarcación inmediatamente.

BATERÍA(S)

Las baterías deben estar bien sujetas en la embarcación y con los terminales cubiertos. Mantenga limpios los terminales y compruébelos con regularidad.



KC-4080



El electrolito de batería es ácido. Manipúlelo con cuidado. Si el electrolito entra en contacto con la piel u otra parte del cuerpo, lave con agua abundante y acuda a un médico.

Mantenga limpias, apretadas y aisladas las conexiones de las baterías para evitar que se formen arcos o cortocircuitos que pudieran causar una explosión o incendio.

Tenga cuidado al conectar o desconectar las baterías. Cerciórese de que están bien apretados los soportes de montaje y las conexiones, y que los terminales están cubiertos con tapas protectoras. NO cargue una batería en la embarcación ni obstruya los conductos de ventilación de la batería.

⚠ ADVERTENCIA

RIESGO DE INCENDIO Y/O EXPLOSIÓN

La explosión o el incendio derivado de los gases de hidrógeno producidos por las baterías de plomo - ácido ocasionará la muerte o graves lesiones.

- Lleve equipo de protección personal cuando trabaje en o cerca de las baterías.
- NO cargue ni utilice una dinamo elevadora de tensión para arrancar su motor.
- Cargue la batería fuera de la embarcación.
- NO fume ni acerque ninguna llama a una batería.
- NO ponga su cabeza directamente encima de una batería cuando esté realizando o cortando conexiones eléctricas.
- Si se produce ignición mediante una chispa o llama, el gas puede explotar violentamente, ocasionando la pulverización del ácido de la batería o la fragmentación de la batería.
- NO utilice un objeto metálico para hacer arco entre los bornes de la batería para comprobar si está cargada.

SISTEMAS ELÉCTRICOS

Algunas embarcaciones están equipadas con dos sistemas eléctricos: un sistema de corriente continua (CC) con alimentación directa de batería y un sistema de corriente alterna (CA) alimentado mediante generador o con corriente de la red eléctrica en tierra. Estos sistemas tienen un tablero central de carga que sirve como tablero de distribución principal. El sistema de CC suministra electricidad a todos los circuitos eléctricos de la embarcación (luces, bombas, ventiladores, encendido, etc.).

El sistema de CA suministra energía a las salidas eléctricas y a los sistemas con alimentación de CA (cocina eléctrica, calentador de agua, microondas, nevera, etc.) cuando la embarcación está amarrada a un muelle o una vía de acceso.

⚠ PELIGRO

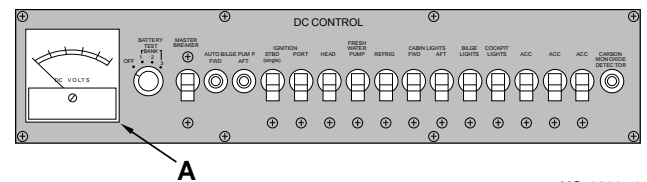


RIESGO DE INCENDIO / EXPLOSIÓN / ELECTROCUCIÓN

Un uso indebido de los sistemas de CA y CC causará un incendio, una explosión o una electrocución, ocasionando la muerte o graves lesiones. NO trabaje en un sistema activado ni nade cerca de una embarcación cuando esté conectada a la corriente de la red eléctrica en tierra. Tenga precaución al conectar o desconectar la corriente de la red eléctrica en tierra.

ES

Tablero general de CC (voltaje extra bajo)



KC-1633_1

Un panel principal de CC típico puede componerse de un voltímetro, un interruptor de prueba de batería, una serie de ruptores reajustables y tipo interruptor y el interruptor disyuntor principal.

Voltímetro (A)

Este medidor permite comprobar el estado de las baterías. Con el interruptor disyuntor principal en la posición OFF, haga girar el interruptor de prueba de batería para comprobar la tensión de la batería.

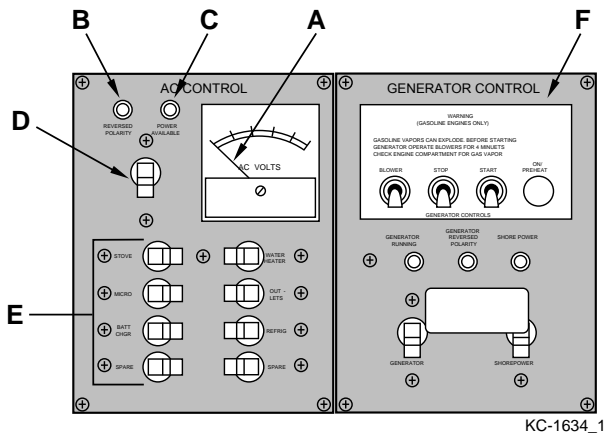
IMPORTANTE

Jamás reposicione un ruptor que se ha disparado sin antes localizar y subsanar la causa del problema.

Los ruptores tipo interruptor tienen dos funciones. Permiten activar o desactivar manualmente un circuito poniendo el interruptor en ON o en OFF, y protegen el sistema que recibe la corriente abriendo automáticamente el circuito si se produce una sobrecarga o cortocircuito.



Tablero de control de CA y/o generador (voltaje bajo)



Muchos tableros de control de CA incluyen un voltímetro o ruptor de CA principal, un testigo de polaridad inversa y ruptores individuales.

Voltímetro (A)

Si se dispone del mismo, el voltímetro le permite controlar la tensión de CA.

Testigo de polaridad inversa (B)

La luz de polaridad invertida indica que se ha invertido la polaridad de la fuente de corriente de la red eléctrica en tierra, pero no indicará si se ha invertido la polaridad (el cableado) de la embarcación.

⚠ PELIGRO

RIESGO DE INCENDIO / EXPLOSIÓN / ELECTROCUCIÓN

Una polaridad invertida o un uso indebido del sistema de CA ocasionará un incendio, una explosión o la electrocución, ocasionando la muerte o graves lesiones. **NO** utilice la fuente de corriente de la red eléctrica en tierra si la polaridad está invertida. **Desconecte** la fuente de alimentación y desconecte el cable de la red eléctrica en tierra. **NO** modifique el cable de la red eléctrica en tierra.

Testigo de energía disponible (C)

La luz de potencia disponible indica qué potencia está disponible desde la red eléctrica en tierra o desde el generador hacia el panel de distribución. Este indicador debe estar encendido antes de poner en ON el interruptor general de CA.

Interruptor general de CA (D)

El disyuntor de CA principal conecta y desconecta el sistema de CA completo. Esto le permite comprobar que hay la tensión y polaridad correctas inmediatamente después de efectuar la conexión a la fuente de energía en tierra, antes de activar los circuitos individuales.

Ruptores individuales (E)

Los ruptores individuales le permiten conectar o desconectar un circuito conectando o desconectando un interruptor. También protegen al sistema que recibe la energía, interrumpiendo automáticamente el circuito si se produce una sobrecarga o cortocircuito.

IMPORTANTE

Jamás reposicione un ruptor que se haya disparado automáticamente sin antes localizar y subsanar la causa del problema.

Tablero de control del generador (F)

Si la embarcación tiene un generador, el tablero de control contiene los mandos de arranque/parada y los mandos para conmutar entre la energía de tierra y la energía del generador.

Siempre que utilice el generador, haga funcionar el ventilador del compartimento del motor durante al menos cuatro minutos antes de arrancar, y continuamente durante el funcionamiento del generador para eliminar el vapor o gas peligroso. Las operaciones del generador requieren ciertos procedimientos de funcionamiento. Lea el manual del generador antes de ponerlo en marcha por primera vez. Consulte en el manual del propietario del generador la información sobre funcionamiento y mantenimiento.

⚠ ADVERTENCIA

RIESGO DE INCENDIO Y/O EXPLOSIÓN

Los vapores de gasolina son altamente explosivos cuando están expuestos a llamas expuestas o chispas, pudiendo ocasionar la muerte o graves lesiones. Haga funcionar el ventilador durante al menos cuatro minutos **ANTES** de conectar ningún dispositivo eléctrico o arrancar el motor.

⚠ ADVERTENCIA

RIESGO DE RESULTAR ATRAPADO

El contacto con las piezas móviles puede atrapar, cortar y ocasionar la muerte o graves lesiones. **Permanezca alejado de las piezas móviles.**



Conexión a la corriente de la red eléctrica en tierra

! PELIGRO

**RIESGO DE INCENDIO /
EXPLOSIÓN / ELECTROCUCIÓN**

Un uso indebido de los sistemas de CA y CC causará un incendio, una explosión o una electrocución, ocasionando la muerte o graves lesiones. NO trabaje en un sistema activado ni nade cerca de una embarcación cuando esté conectada a la corriente de la red eléctrica en tierra. Tenga precaución al conectar o desconectar la corriente de la red eléctrica en tierra.

La corriente de la red eléctrica en tierra requiere un cable especial de tres conductores de grado náutico para realizar una conexión adecuada con la red eléctrica en tierra. Las conexiones de muelle y las conexiones de corriente de la red eléctrica en tierra son de tipo clavija. Las conexiones también se fijan en su posición con un collar inmovilizador roscado. Asegúrese de que la tapa de la conexión de corriente de la red eléctrica en tierra esté en su lugar cuando la conexión de corriente de la red eléctrica en tierra no se utilice.

Para conectar:

- Desconecte el ruptor de CA PRINCIPAL de la embarcación en el panel de control.
- Si la salida en el muelle tiene un interruptor de desconexión, desconecte el interruptor.
- Conecte el cable de la red eléctrica en tierra en la embarcación en primer lugar.
- Deje más longitud que las defensas de amarre.
- Conecte el cable a la alimentación del muelle.
- Si la embarcación está equipada con un generador, ponga el interruptor de red eléctrica de tierra / generador en la posición RED ELÉCTRICA DE TIERRA.
- Ponga el interruptor de desconexión de muelle en la posición ON.
- Si la luz de advertencia de polaridad inversa en el panel de control está activada, desconecte el cable de la salida de la red eléctrica en tierra inmediatamente y póngase en contacto con su concesionario.

Para desconectarlo:

- Desconecte los ruptores principales de la embarcación.
- Si la salida de la red eléctrica en tierra tiene un interruptor de desconexión, desconéctelo.
- Desconecte la salida de muelle de corriente de la red eléctrica en tierra.
- Desconecte el cable de la embarcación y cierre la tapa.

Aparatos



La embarcación puede estar equipada con múltiples aparatos, como cocinas, encimeras, grill, microondas, nevera o aparato de hielo. Los aparatos tienden a consumir mucha corriente o pueden utilizar combustible que puede consumir oxígeno de una zona cerrada. Consulte en los manuales del propietario de estos productos la información sobre uso, mantenimiento y seguridad. NO utilice los aparatos para calentar o enfriar la cocina o cabina.

REPOSTAJE DE COMBUSTIBLE

Si está equipada, cierre todas las puertas, ventanillas, escotillas y puertos que pudieran permitir la entrada de vapores de combustible en los espacios cerrados de la embarcación. NO llene excesivamente los depósitos de combustible. Al repostar, deje un mínimo de 2% para la expansión del combustible. Si la temperatura del combustible es de 0°C (32° F) o menor, deje un mínimo del 6% para la expansión del combustible.

La primera vez que llene el(los) depósito(s) de combustible de la embarcación y después de cada repostaje, compruebe el sistema de combustible completo para ver si hay fugas y / o piezas dañadas. Las fugas y componentes dañados deben repararse, además de ventilar la zona para eliminar los gases explosivos.

! ADVERTENCIA

**RIESGO DE INCENDIO Y/O
EXPLOSIÓN!**

Los vapores de gasolina son altamente explosivos cuando están expuestos a llamas expuestas o chispas, pudiendo ocasionar la muerte o graves lesiones. Haga funcionar el ventilador durante al menos cuatro minutos ANTES de conectar ningún dispositivo eléctrico o arrancar el motor.

- **Detenga todos los motores de combustión/eléctricos y los ventiladores antes de repostar.**
- **No fume ni permita la presencia de llamas expuestas o chispas a menos de 15 m de la zona de repostaje.**
- **Mantenga el contacto entre la boquilla de la manguera de combustible y el depósito de combustible para impedir que se produzcan chispas electrostáticas. NO utilice un embudo de plástico.**

Haga el repostaje únicamente en lugares aprobados, tal como en muelles de repostaje de un puerto deportivo o en gasolineras. Estos lugares aprobados tienen medidas de seguridad para reducir la posibilidad de descargas electrostáticas.

Lea y siga TODAS las advertencias en la bomba o en sus proximidades.

Para evitar chispas electrostáticas, mantenga siempre en contacto la boquilla de la manguera de combustible y el tubo de llenado, antes de repostar y al hacerlo.

NO vuelva a entrar en su embarcación durante el repostaje. El hecho de entrar y salir del vehículo podrá acumular una carga estática que podría encender los gases en el tubo de llenado.

ES



Si se produce un incendio, mantenga la calma.

- **NO** extraiga la boquilla de repostar, del depósito de combustible.
- **Evacue a todos los pasajeros de la embarcación y la zona de repostaje e inmediatamente avise al encargado de la estación para que pueda utilizar la parada de emergencia y el extintor de incendios.**

Después de repostar

- Cierre bien el tapón (o tapones) de llenado.
- Limpie bien con un trapo el combustible derramado. Una vez en tierra, elimine los trapos debidamente.
- Abra todas las puertas, ventanillas, escotillas y portillas para ventilar todos los espacios. Compruebe si hay vapores de combustible antes de arrancar los motores o accesorios.
- Si se encuentra instalado, deje funcionar el ventilador un mínimo de cuatro minutos antes de cada vez que se arranca el motor.

Al arrancar

⚠ ADVERTENCIA



RIESGO DE INCENDIO Y/O EXPLOSIÓN

Los vapores de gasolina son altamente explosivos cuando están expuestos a llamas expuestas o chispas, pudiendo ocasionar la muerte o graves lesiones. Haga funcionar el ventilador durante al menos cuatro minutos ANTES de conectar ningún dispositivo eléctrico o arrancar el motor.



CONSIDERACIONES AMBIENTALES

Como amante de la navegación, apreciará sin duda la belleza de la naturaleza y la paz de los grandes espacios. Tiene usted la responsabilidad de proteger el medio ambiente manteniendo limpios los cursos de agua.

¡No tire al agua nada que no quiera comer o beber!

Conozca y respete las reglamentaciones locales para la descarga de tanques de retención y desechos.

TRATADO MARPOL

La Convención Internacional para la Prevención de Polución causada por buques, conocida como el Tratado MARPOL (MARine POLLution) prohíbe arrojar al mar todo tipo de plásticos, productos químicos, basura y aceite generados en la embarcación.

DERRAMES DE COMBUSTIBLE Y ACEITE

Los derrames de combustible o aceite en los cursos de agua contaminan el medio ambiente y resultan peligrosos para la fauna silvestre. No descargue ni eche nunca combustible ni aceite en el agua; está prohibido y podría recibir una multa. Hay dos tipos comunes de descarga accidental:

- **Llenado excesivo del depósito de combustible**
- **Bombeo de agua contaminada de la sentina**

⚠ ADVERTENCIA



¡RIESGO DE INCENDIO / EXPLOSIÓN O ASFIXIA!

Los vapores de disolventes inflamables pueden ocasionar un incendio, una explosión o asfixia, ocasionando la muerte o graves lesiones. **NO** utilice disolventes inflamables para limpiar la sentina.

Mantenga la zona de sentina limpia de aceite y combustible vertido. **NO** almacene los trapos sucios a bordo, deséchelos debidamente en tierra.

DESCARGA Y ELIMINACIÓN DE DESECHOS

Por desechos se entiende todo tipo de basuras, plásticos, materiales reciclables, alimentos, madera, detergentes, aguas negras e incluso trozos de pescado en ciertas aguas - en suma, casi todo. Se recomienda volver a traer todo lo que se lleva para desecharlo correctamente en tierra.

Si tiene instalado un sanitario marino (retrete marino), descárguelo mediante una instalación de bombeo aprobada en su puerto deportivo. Muchas zonas prohíben la descarga de las aguas residuales por la borda o incluso una descarga factible de residuos por la borda.

RUIDO EXCESIVO

Por ruido se entiende el ruido del motor, ruido de la radio e incluso los gritos. En muchos cursos acuáticos se imponen límites de ruido. No utilice el escape a través del yugo de popa a no ser que esté muy mar adentro. La música y la conversación en voz alta pueden oírse a mucha distancia en el agua, particularmente de noche.

ESTELA Y REMOLINOS

Esté alerta a las zonas de **NO ESTELA**. Puede ser responsable de daños o lesiones ocasionados por su estela / remolinos. Antes de entrar a una zona en la que **NO** esté permitido dejar ESTELA, deje de planear y póngase a la velocidad de gobierno más baja posible.

EMISIONES DEL ESCAPE

Los incrementos en las emisiones de escape (hidrocarburos) contaminan el agua y el aire. Mantenga el motor puesto a punto y el casco de la embarcación limpio para obtener un rendimiento óptimo. Para más información, consulte con el concesionario y el manual del motor.



PINTURAS

Si su embarcación está en aguas donde el crecimiento de vegetación marina e incrustaciones sea un problema, el uso de pintura anti-incrustaciones puede reducir la velocidad de crecimiento. Tenga en cuenta las reglamentaciones ambientales que puedan afectar su elección de la pintura. Contacte con las autoridades de navegación locales para información.

PRODUCTOS DE LIMPIEZA

Los productos de limpieza domésticos deben usarse con parcidad y no descargarse al agua. Jamás mezcle productos de limpieza y cerciórese de que provee buena ventilación en lugares cerrados. NO utilice productos que contengan fosfatos, cloro, disolventes, productos basados en petróleo o no biodegradables. Los limpiadores basados en cítricos son excelentes para fines de limpieza náuticos y son seguros para usted y el medio ambiente. Vea MANTENIMIENTO para más información.



MANTENIMIENTO

CORROSIÓN POR EL AGUA SALADA

Toda la embarcación debería enjuagarse con agua dulce inmediatamente después del uso en agua salada. Si la embarcación se utiliza principalmente en agua salada, encere el casco mensualmente y aplique inhibidor de corrosión en todas las partes.

LIMPIEZA

La limpieza rutinaria y periódica mantendrá el buen aspecto de la superficie de la embarcación. Pueden obtenerse productos de limpieza especiales del concesionario para eliminar el enmohecimiento. Las embarcaciones que se dejan a la intemperie se deterioran gradualmente al estar expuestas a la luz solar, el agua, el polvo y los productos químicos en el aire.

ADVERTENCIA

RIESGO DE SUPERFICIE DESLIZANTE

La limpieza de las superficies de las embarcaciones puede generar condiciones deslizantes que pueden ocasionar la muerte o graves lesiones. Vaya con precaución al limpiarlas con detergentes y enjuáguelas bien.

Al lavar la embarcación, hágalo con una solución de agua templada y detergente suave. NO utilice limpiadores abrasivos, disolventes, amoníaco o cloro, porque dañarán la superficie gelificada. No encere las partes texturizadas o normalmente usadas del piso, cubierta o trancañiles. Bajo condiciones extremas, pueden utilizarse limpiadores especiales para eliminar el crecimiento de vegetación marina e incrustaciones como suciedad o algas del casco. Acuda a su concesionario.

MANTENIMIENTO DE LOS FONDOS

La acumulación de vegetación marina e incrustaciones produce resistencia al avance y afecta a las prestaciones y el rendimiento de la embarcación. Jamás utilice cepillos de alambre o almohadillas abrasivas en los fondos de su embarcación. En las pequeñas rayaduras se puede acumular suciedad y nata espumosa.

La vesiculación de la superficie gelificada (vesiculación osmótica) es un efecto natural. Con el tiempo, pueden producirse vejigas en cualquier superficie gelificada sumergida en agua.

La mejor forma de impedir la vesiculación es minimizar la cantidad de tiempo que la embarcación permanece en el agua.

TAPICERÍA

La limpieza regular con un detergente suave, agua templada o productos de limpieza de vinilo para automóviles es suficiente para mantener los recubrimientos de vinilo en buenas condiciones. Evite empapar los cojines y séquelos bien después de lavarlos para evitar el enmohecimiento. Coloque los cojines en una posición vertical para facilitar la circulación del aire y rocíelos con un repelente del moho.

IMPORTANTE

Ciertos productos de limpieza domésticos, industriales y automotrices pueden causar daños y decoloración. Los disolventes y los fluidos de limpieza en seco o los productos que contengan tintes como las ceras deberían utilizarse con precaución.

ALFOMBRADO

Los derrames y manchas deben tratarse inmediatamente. Cuanto más tiempo se dejen, más difícil resultará limpiarlos.

SENTINA Y BOMBA

Las bombas de sentina accionadas hidráulicamente están sujetas a mal funcionamiento y no sustituyen a una frecuente inspección de la sentina, especialmente durante períodos prolongados de lluvia, mar agitado o condiciones de tormenta. También es importante mantener limpia la sentina como precaución de seguridad.

Revise con regularidad la(s) bomba(s) de sentina para cerciorarse de que los tamices de entrada no contienen desechos. Es posible que los desechos taponen el tamiz o enreden el rodete de la bomba de sentina, lo que resultaría en mal funcionamiento de la bomba. Compruebe con regularidad el apriete de todas las abrazaderas y mangueras, y cerciórese de que los grifos de mar están cerrados cuando no se utilizan.

Siga el mantenimiento y las inspecciones rutinarias del fabricante de bombas de sentina. Tenga un cubo o un achicador a bordo por si falla la bomba de sentina. Mantenga el agua de la sentina a un mínimo.

ES



IMPORTANTE

Los sistemas de bombeo de sentina y las bombas de sentina no están diseñados para el control de los daños. Compruebe el funcionamiento de todas las bombas de sentina a intervalos regulares. Mantenga las entradas libres de desechos. Si se dispone de grifos de mar en los mamparos de proa y popa, manténgalos cerrados y sólo ábralos para permitir el drenaje de agua hacia la zona de sentina principal.

IMPORTANTE

No descargue el aceite o los productos de limpieza al agua. Consulte **CONSIDERACIONES AMBIENTALES**.

PLEXIGLÁS®

El plexiglás es propenso a las rayaduras. Al limpiarlo, hágalo siempre con agua templada limpia y frote con un paño suave que no deje pelusa.

ACERO INOXIDABLE

El acero inoxidable no es totalmente resistente a la corrosión. Para mantener las partes de acero inoxidable en óptimas condiciones:

- Limpie frecuentemente con agua y jabón todas las partes de acero inoxidable. Jamás utilice abrasivos bastos tales como estropajos de acero, ácidos o lejía en el acero inoxidable.
- Limpie las manchas de óxido lo antes posible con un abrillantador de cromo o latón. De lo contrario, podrán producirse picaduras que ya no podrán quitarse de las superficies de acero inoxidable.
- Utilice una cera de automóviles, de buena calidad, para proteger las partes de acero inoxidable.

Inspeccione periódicamente la embarcación para comprobar el apriete y colocación de tornillos, pernos, abrazaderas y fijaciones.

RETRETE MARINO

Consulte el manual del fabricante respecto a la información de funcionamiento y cuidados correctos. No deje que los pasajeros tiren al retrete trapos, tampones higiénicos u objetos duros y sólidos.

TANQUE DE RETENCIÓN

Si la embarcación tiene instalado un tanque para contener los residuos, se dispone de varios productos químicos para controlar los olores y ayudar a descomponer los sólidos. Consulte a su concesionario náutico para determinar el mejor producto que deba utilizarse. Tras vaciar el tanque de retención, llene el tanque con agua dulce y vuelva a bombearla hacia fuera para enjuagar el tanque.



KC-4055

IMPORTANTE

Los productos químicos utilizados para limpiar y desodorizar durante el almacenamiento deben ser compatibles con el sistema del tanque de retención. Los tanques deberían estar vacíos durante el almacenamiento, durante largos períodos sin utilización y con temperaturas de congelación. La descarga de desechos por la borda sólo debe efectuarse en zonas aprobadas y siguiendo las reglamentaciones locales para la descarga de productos químicos o desechos.

Hay muchos puertos deportivos con instalaciones aprobadas para vaciar el tanque de retención.

CORROSIÓN GALVÁNICA

Las embarcaciones que se operen en aguas saladas, contaminadas o salubres deberían estar equipadas con un ánodo de cinc montado en el yugo de popa para impedir que se produzcan daños en las piezas metálicas que entren en contacto con el agua. El cinc es, por diseño, sacrificial. El ánodo se erosiona lentamente por la acción electrolítica y es necesario inspeccionar con regularidad su deterioro. Si el cinc está sumamente erosionado, debe reemplazarse para que continúe proveyendo protección, ya que de lo contrario se dañarán otras partes metálicas. La mayoría de los motores están dotados de uno o más ánodos de cinc, que deben inspeccionarse con regularidad en cuanto a deterioro.

PRECAUCIÓN

Jamás pinte o recubra los ánodos o cátodos de cinc con otra sustancia. Si se recubren, dejarán de proveer protección contra la corrosión galvánica. Cambie los ánodos cuando estén deteriorados al 50% o más.

REPARACIONES Y TRABAJOS DE MONTAJE Y DESMONTAJE

No trate de efectuar reparaciones a no ser que esté capacitado para hacerlo, tenga la información oficial necesaria para la reparación y tenga disponibles los repuestos originales.

MATERIALES Y COMPONENTES

Esta embarcación ha sido diseñada para la máxima seguridad en el inclemente entorno marino y ha sido rigurosamente probada y certificada en cuanto al cumplimiento con las normas de seguridad aplicables. Debido a la posibilidad de intromisión con el diseño de la embarcación, no se recomienda la instalación de equipos adicionales por el propietario ni la modificación de los equipos de fábrica.

El concesionario está capacitado para efectuar reparaciones, adiciones o modificaciones en la embarcación, que no menoscaben la seguridad, la integridad del diseño o la cobertura de la garantía.



ALMACENAMIENTO EN INVIERNO

El almacenamiento o retirada en invierno requiere preparativos especiales para que la embarcación no se dañe. Sin los preparativos correctos, el almacenamiento podrá causar oxidación o corrosión de las partes metálicas, enmohecimiento del alfombrado y tapicería, o daños por congelación del agua atrapada en el interior de componentes o tubos.

Debido a que los daños en la embarcación causados por un almacenamiento incorrecto no están amparados por la garantía, se recomienda encargar al concesionario que le prepare la embarcación para tenerla almacenada.

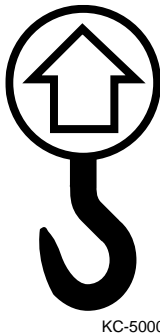
INSPECCIÓN

Inspeccione visualmente todas las partes, las abrazaderas y los acoplamientos para ver si están bien apretados; todas las mangueras, los tanques, los orificios en el casco y el calafateado para ver si hay fugas; y todo el cableado para ver si hay corrosión, desgaste u otros daños antes de botar la embarcación. Las inspecciones deberán ser realizadas al comienzo de cada temporada de navegación y de forma periódica durante la misma. Su concesionario le aconsejara como hacerlo.

ESLINGADO/IZADA

Si va a sacar la embarcación del agua sin un remolque, siga las siguientes instrucciones:

- Jamás sujete cables de izada a mordazas, argollas de remolcar o barandillas. Sujete los cables solamente a los puntos de izada específicamente indicados en la proa y en el yugo de popa.
- Recubra los cables de izada para no dañar la embarcación.
- Sujete cuerdas guía a la proa y a la popa para controlar el movimiento al izar.
- Utilice eslingas anchas del tipo de correa, de 130 mm de ancho como mínimo.
- No deje que las eslingas entren en contacto con acoplamientos localizados bajo la línea de flotación, tal como ejes portahélice.
- Utilice barras repartidoras de carga con las eslingas para reducir la presión en los costados de la embarcación.
- Mantenga la proa ligeramente más alta que la popa para no dañar el motor.



PINTURA

Antes de seleccionar una pintura para los fondos, hable con otros propietarios de embarcaciones y con el concesionario para ver qué producto es el más adecuado en la zona en cuestión. Muchos factores locales pueden afectar la selección de la pintura.

ADVERTENCIA



RIESGO DE INCENDIO / EXPLOSIÓN / ASFIXIA

Los productos de limpieza y los ingredientes de la pintura pueden ser inflamables y / o explosivos, o peligrosos si se inhalan. Asegúrese de que la ventilación sea la adecuada, lleve una protección personal adecuada y, una vez en tierra, elimine debidamente los trapos contaminados.

Los vapores de disolventes inflamables pueden ocasionar un incendio, una explosión o asfixia, ocasionando la muerte o graves lesiones.

Mantenga las llamas expuestas o las chispas lejos de la zona de trabajo. NO pinte a no ser que sea en una zona bien ventilada.

ES

IMPORTANTE

Consulte las especificaciones de los productos y las instrucciones antes de usarlos.

Antes de pintar el casco, consulte con las autoridades locales sobre las reglamentaciones ambientales. Cerciórese de que sigue al pie de la letra las instrucciones del fabricante de la pintura.



Esta página se ha dejado en blanco intencionadamente



SISÄLTÖ

OHJEKIRJAN	161
YLEISTÄ VENEESTÄSI.....	161
VALMISTAJAN LAATTA	161
VENEEN SUUNNITTELUKATEGORIA.....	161
ALUKSEN RAJOITUKSET	162
Aluksen massa	162
Suurin kuorma	162
Suurin henkilömäärä	162
Kuormaaminen	162
VAKAVUUS JA KELLUVUUS	162
PELASTAMINEN VEDESTÄ (MIES YLI LAIDAN)	162
KAATUMINEN JA SELVIYTYMINEN.....	163
VAHVAT KOHDAT	163
LAITURI- JA ANKKUROINTIKÖYDET	163
PERÄVAUNUN KÄYTTÖ	163
TYÖSKENTELYKANSI.....	163
MOOTTORI(T)	163
MELUPÄÄSTÖT.....	163
VENEILYTURVALLISUUS.....	163
TURVALLISUUSOHJEET	163
Vaaran tasot.....	163
Kuvamerkit.....	164
VAADITTAVAT TURVALLISUUSVARUSTEET	164
SUOSITELTAVAT TURVALLISUUSVARUSTEET	164
PELASTUSLIIVI.....	164
PELASTUSLAUTTA.....	164
PALONTORJUNTAKALUSTO	165
NÄKYVÄT HÄTÄMERKIT	166
PÄIHTEET JA VENEILY	166
HIILIMONOKSIDIVAARA	166
NÄKYVYYS.....	167
YLEISTIETOJA.....	168
HALLINTALAITTEET	168
Ennen käynnistystä	168
Vaihe/Kaasu-kaukosäädinvipu	168
OHJAUS	169
Mekaaninen ohjaus	169
Tehostinohjaus	169
Hydraulinen ohjaus	169
VENTTIILIT	170
Polttoaineen sulkuventtiili	170
Polttoaineen valintaventtiilit.....	170
Polttoaineen imuputkiventtiili	170
Polttoainetta käyttävät laitteet	170
POLTTOAINEJÄRJESTELMÄ	170
VESIJÄRJESTELMÄT.....	171
Tuorevesisäiliö	171
Pohjahanat/Rungon aukot	171
Itsetyhjennys	171
Veden jako	171
MITTARIT	171
KYTKIMET JA MERKKIVALOT.....	173
Käynnistys	173
Moottorin sammutuskatkaisin.....	173
Akun kytkin.....	174
Akun valintakytkin	174
Akun eristys.....	174
Ankkurivalo	174
Navigointivalot.....	174



Tuuletin.....	174
Pilssipumppu.....	175
Kansi- ja käyttövalot.....	175
Tuulilasinpyyhkimet.....	175
Luukun avaaja.....	175
Koneen trimmi.....	175
Trimmilevyt.....	175
Polttoainemittari.....	175
TUNNISTIMET.....	175
Kaasuhöyryt.....	175
Hiilimonoksidin (CO) höyryt.....	176
Vaarahälytys.....	176
SULAKKEET JA VIRRANKATKAISIMET.....	176
AKKU (AKUT).....	176
SÄHKÖJÄRJESTELMÄT.....	176
DC-päätaulu (erittäin alhainen jännite).....	177
AC-/generaattorin ohjaustaulu (alhainen jännite).....	177
Rantavoimanlähdeliitäntä.....	178
Laitteet.....	179
POLTTOAINEEN TÄYTTÖ.....	179
Polttoaineentäytön jälkeen.....	179
Käynnistyksen yhteydessä.....	179
YMPÄRISTÖN HUOMIOON OTTAMINEN.....	179
MARPOL-SOPIMUS.....	180
LÄIKKYNYT POLTTOAINE JA ÖLJY.....	180
JÄTTEEN TYHJENNYS JA HÄVITYS.....	180
LIIKA MELU.....	180
VANAVESI JA AALTOILU.....	180
PAKOKAASUPÄÄSTÖT.....	180
MAALIT.....	180
PUHDISTUSAINHEET.....	180
HUOLTO.....	180
SUOLAISEN VEDEN AIHEUTTAMA SYÖPYMINEN.....	180
PUHDISTUS.....	180
POHJAN HUOLTO.....	180
VERHOILU.....	181
MATOT.....	181
PILSSI JA PUMPPU.....	181
PLEKSILASI.....	181
RUOSTUMATON TERÄS.....	181
MERI-WC (KÄYMÄLÄ).....	181
SEPTITANKKI.....	181
GALVAANINEN KORROOSIO.....	181
KORJAUKSET, VAIHDOT JA UUSIMISET.....	182
MATERIAALIT JA KOMPONENTIT.....	182
TALVISÄILYTYS.....	182
TARKASTUS.....	182
NOSTOHIHNA/NOSTO.....	182
MAALAUS.....	182



OHJEKIRJAN

Tässä omistajan ohjekirjassa on välttämätön vähimmäistieto veneen oikeaa käsittelyä varten. Se sisältää myös joitakin turva-aiheita ja käyttö- sekä huoltovihjeitä. Lue se huolellisesti. Perehdy hyvin veneeseen ennen sen käyttöön ryhtymistä. Jos tämä on ensimmäinen veneesi tai jos siirryt uuteen venetyyppiin, jota et ole ennen käyttänyt, hanki käsittely- ja käyttöopetusta mukavuutesi ja turvallisuutesi vuoksi ennen oman veneesi komentoa ottamista.

Tämä omistajan ohjekirja ei saa korvata veneturvallisuuden kurssia. Veneturvallisuuskurssilla saat elintärkeää tietoa veneen navigoinnista, ankkuroimisesta ja laiturin ajosta. Kauppias, maan veneilyliitto tai oma venekerhosi voi tarjota tietoja paikallisista kouluista ja opastajista. Tämä ohjekirja ei myöskään ole täydellinen opas käyttöä, huoltoa tai vianetsintää varten.

PIDÄ TÄMÄ OHJEKIRJA JA MUUT LIITTEET VARMASSA SÄILYTYS-PAIKASSA. JOS MYYT VENEEN, LUOVUTA TÄMÄ OHJEKIRJA UUELLE OMISTAJALLE.

Koska noudatamme jatkuvan tuoteparantelun periaatetta, kirjan kuvat eivät aina ole juuri sinun venettäsi koskevia. Nämä kuvat on tarkoitettu edustaviksi näkymiksi ja viitteeksi. Jotkut tässä ohjekirjassa käsitellyt varusteet saattavat olla veneesi lisävarusteita.

Aluksen valmistaja toimittaa tarkkoja tietoja varusteiden ja veneeseen asennettujen lisävarusteiden käytöstä. Lue, omaksu ja säilytä kaikki toimitetut tiedot. Sinun ja miehistösi tulisi perehtyä veneeseen ja sen kaikkiin varusteisiin ennen sen käyttöön ryhtymistä.

Jos teet pieniä tai suuria muutoksia veneeseen, käytä muutoksen tekemiseen koulutettuja ammattilaisia. Älä muuta veneen turvallisuusominaisuuksia. Mikä tahansa pystyasennon painosuhteeseen tehty muutos voi vaikuttaa merkittävästi veneen vakavuuteen. Esimerkiksi kalastustornin, tutkan tai kuormausmaston asennus voi tehdä veneestä yläpainoisen. Moottorin vaihtokin saattaa vaikuttaa veneen vakavuuteen ja/tai tehdä siitä ylittehoisen.

Jos suunnittelet muutoksia, jotka saattavat vaikuttaa veneen turvallisuuteen, ota yhteys veneen valmistajaan ja pyydä kirjallinen lupa, jossa taataan, ettei esitetty muutos vaikuta veneen turvalliseen käyttöön.

Jokainen vene - oli se kuinka vahva tahansa - voi vaurioitua vakavasti väärän käsittelyn seurauksena. Vastuuttomat, turvallisuutta vaarantavat toimet eivät sovi turvallisen veneilyn yhteyteen. Sovita veneen nopeus aina olosuhteiden mukaan ja vältä liiallista aaltoihin iskemistä.

Poikkeustoimenpiteitä saatetaan tarvita hätätilanteissa. Harkitse aina huolella pahojen tilanteiden vaaroja ja tarvetta suojata ihmisiä ja kalustoa. Säilytä selkeä harkintakyky hätätilanteessa ja ajattele aina: turvallisuus ennen kaikkea.

Jokaisen kannella olevan tulisi käyttää sopivaa liiviä tai omaa kelluntavälineitä. Joissakin maissa vaaditaan omien sääntöjen mukaisia erikoisliivejä tai omia kelluntavälineitä ja että jokaisen on käytettävä niitä koko ajan veneessä ollessaan.

Veneessäsi tulisi olla kaikki kunnan turvavarusteet (pelastusliivit, valjaat ym.) venetyypin, sääolojen ym. vaatimusten mukaisesti. Jos veneeseen kuulu pelastuslautta, lue käyttöohjeet ja opettele ja omaksu sen turvallinen käyttö. Joissakin maissa tämä varustus on pakollinen.

Miehistön tulee perehtyä kaikkiin turvavarusteisiin. Miehistön tulisi perehtyä myös hätätoimenpiteisiin veteen pudonneen pelastamiseksi, hinaukseen ja muihin hätätilanteisiin.

Kansainvälisen Merenkulkujärjestön törmäyssäännöissä (COLREGS) määritellään turvallisen navigoinnin, valojen ym. säännöt koko maailmassa. Varmista, että tunnet nämä säännöt ja että veneessä on sääntöjä selittävä kirjanen.

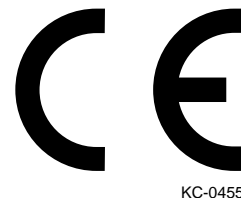
Vaikka kaikki olisikin hyvin suunniteltu ja turvallisesti ajateltu, turvallinen veneily riippuu paljon säätilasta, meren tilasta sekä miehistön kokemuksesta ja fyysisestä kunnosta. Kukaan ei voi varmistaa täysturvallisuutta. Omistajana tai käyttäjänä vastaat veneen varusteista, sen kyvyistä sekä veneen käyttötarkoituksesta ja käytön rajoituksista.

Kuuntele tai lue sääennusteet aina ennen vesille tai matkalle lähtemistä. Varmista, että tuuli- ja vesiolosuhteet vastaavat veneen suunnitteluluokkaa ja, että pystyt itse miehistön kanssa käsittelemään alusta näissä olosuhteissa. Pidä aukot, ikkunat, pesupöydät, ovet ja luukut (tai tuuletusaukot) suljettuina huonolla säällä tai kovassa merenkäynnissä tai plaanausnopeudella ajettaessa.

Monissa maissa vaaditaan ajokortti tai ajolupa. Veneen käyttöä varten saatetaan vaatia myös sopiva koulutus. Varmista ennen aluksen käyttöä, että sinulla on kaikki oikeudelliset valtuudet ajoon.

YLEISTÄ VENEESTÄSI

Veneesi arvioidaan olevan Huvivenedirektiivin 94/25/EY olennaisten kohtien mukainen, Euroopan parlamentin tekemien korjausten 2003/44/EY lisäyksin. CE-merkki tarkoittaa, että veneesi täyttää kaikki nykyiset ISO (International Organization for Standardization) -standardien ja direktiivien vaatimukset, jotka ovat voimassa sen valmistusaikana.



VALMISTAJAN LAATTA

Osa tiedoista on esitetty veneeseen kiinnitettyssä valmistajan laatassa. Tietojen täydelliset selitykset on esitetty tämän ohjekirjan asianomaisissa kohdissa.

VENEEN SUUNNITTELUKATEGORIA

Merkitsevä aallonkorkeus –

Merkitsevä aallonkorkeus - aaltojen kolmanneksen korkeimman korkeus, vastaten suunnilleen kokeneen havainnoitsijan arvioimaa aallonkorkeutta. Jotkut aallot ovat kaksi kertaa tätä korkeampia.

VALTAMERI - Luokka A –

Alus, joka on suunniteltu toimimaan tuulessa, joka voi ylittää 8 beaufortia, ja 4 m tai sitä suuremmissa aallonkorkeuksissa ja joka on pääasiassa itsenäisesti toimiva. Hurrikaanien tapaiset epänormaalit olosuhteet ovat tämän ulkopuolella. Tällaisiin olosuhteisiin voi joutua pitkällä matkoilla, esim. valtameriä ylitetessä tai lähellä rannikoita, joilla ei ole suojaa tuulelta ja aalloilta useiden satojen merimailien etäisyydellä.



ULKOMERI - Luokka B –

Alus, joka on suunniteltu toimimaan korkeintaan 8 beaufortin tuulissa ja niihin liittyvissä aallonkorkeuksissa ja 4 m tai sitä pienemmissä aallonkorkeuksissa. Tällaiset olosuhteet voi kohdata riittävän pitkällä ulkomerelle suuntautuvilla matkoilla tai rannikoilla, joilla ei ole suojaa tuulelta ja aalloilta useiden kymmenien merimailien ulottuvilla. Näitä olosuhteita voi kohdata myös sisävesillä, jotka ovat riittävän suuria tällaisen aallonkorkeuden muodostumista ajatellen.

RANNIKKO - Luokka C –

Alus, joka on suunniteltu toimimaan korkeintaan 6 beaufortin tuulessa ja siihen liittyvissä aallonkorkeuksissa ja enintään 2 m merkitsevässä aallonkorkeudessa. Näitä olosuhteita voi kohdata avoimilla sisävesillä, suistoissa ja rannikkovesillä kohtuullisissa sääolosuhteissa.

SUOJAISET VEDET - Luokka D –

Alus, joka on suunniteltu toimimaan korkeintaan 4 beaufortin tuulessa ja siihen liittyvissä aallonkorkeuksissa (ajoittainen suurin aallonkorkeus 0,5 m). Näitä olosuhteita voi kohdata suojaisilla sisävesillä ja rannikkovesillä kauniilla säällä.

ALUKSEN RAJOITUKSET

VAROITUS

UPPOAMIS- TAI HUKKUMISVAARA

ÄLÄ KOSKAAN ylitä aluksen mittarajoituksia, kaikkien ihmisten, laitteiden ja nesteiden kokonaispainoa. Aluksen rajoitusten ylittäminen voi aiheuttaa uppoamisen tai kuolemaan tai vakavan tapaturman aiheuttaman hukkumisen.

Aluksen massa

Aluksen massa täysin kuormattuna on aluksen oman massan ja suurimman kuorman summa.

Suurin kuorma

Suurin kuorma tarkoittaa "valmistajan suosittelemaa suurinta kuormaa". Tämä ei saa ylittää sitä kokonaiskuormaa, joka voidaan lisätä aluksen omaan massaansa ylittämättä vakavuuden, vapaan laidan, kelluvuuden ja istuinten vaatimuksia, jolloin on myös otettava huomioon veneen suunnitteluluokka. Sen yhteydessä on otettava huomioon ainakin seuraavat massat:

- Henkilöiden määrä, kukin (keskimäärin) 75 kg. Jos miehistöön kuuluu lapsia, suurimman henkilömäärän voi ylittää, edellyttäen ettei lasten (keskimääräinen) paino ylitä 37,5 kg rajaa ja ettei henkilöiden kokonaismassaa ylitetä. Tämän mukaan kaksi 37,5 kg painoista lasta vastaa yhtä 75 kg painoista henkilöä.
- Perusvarustus 10 kg, vaan ei sen alle.
- Varasto tai kuorma tai kuivamuona, nautittavat nesteet ja erilaiset omaan painoon kuulumattomat varusteet.

Suurin henkilömäärä

VAROITUS

YLIKUORMAVAARA

Älä ylitä suurinta suositeltua henkilömäärää. Riippumatta aluksessa olevasta henkilömäärästä kaikkien henkilöiden, laitteiden ja nesteiden yhteinen paino ei saa koskaan ylittää suurinta suositeltua kuormaa. Käytä aina istuimia tai istumatiljoja matkustajien sijoittamiseksi.

Valmistajan suosittelemana suurimpana henkilömääränä pidetään henkilömäärää, jonka mukaan vene on täyttänyt vaatimukset, jotka koskevat vapaata laitaa, vakavuutta ja kelluvuutta ja jota varten on osoitettu istumatilaa. Suurin sallittu henkilömäärä on ilmoitettu veneen valmistajan laatassa.

Kuormaaminen

VAROITUS

YLIKUORMAVAARA

Kun kuormaat venettä, älä ylitä koskaan suurinta kuormaa. Kuormaa vene aina huolellisesti ja jaa kuorma tasaisesti. Älä sijoita raskaita kuormia korkealle, se voisi vaikuttaa veneen vakavuuteen.

Kaikkien henkilöiden, laitteiden ja nesteiden yhteinen paino ei saa koskaan ylittää suurinta kuormaa. Kuormaa alus aina huolellisesti ja jaa kuorma tasaisesti. Raskaiden kuormien sijoittaminen korkealle tai veneen painopisteen muuttaminen on haitaksi vakavuudelle. Varmista, että kaikki varusteet ja laitteet ovat kunnolla kiinni.

VAKAVUUS JA KELLUVUUS

Aluksessa olevien massojen (esim. kalastustornin, tutkalaitteiston, varustemaston lisääminen, moottorin vaihto, liiallinen pilssivesi) pystysuoran asennon muutokset, aaltojen murttaminen, raskaiden esineiden nosto merinosturilla tai takilalla, ylisuuren massan hinaaminen tai vaurioituneet ilmasäiliöt voivat vaikuttaa merkittävästi aluksen vakavuuteen. Älä muuta, poraa tai tee mitään muutoksia mihinkään sellaiseen rakenteeseen, joka saattaisi vaikuttaa aluksen vakavuuteen tai kelluvuuteen, ilman aluksen rakentajan tai tämän valtuuttaman edustajan antamaa nimenomaista kirjallista lupaa.

PELASTAMINEN VEDESTÄ (MIES YLI LAIDAN)

Paras menetelmä välttää veteen putoaminen on varmistaa kaikkien matkustajien asettuminen heille varatuille istuimille aluksen ollessa liikkeellä. ÄLÄ salli kenenkään istua keulahytin alueella aluksen liikkuessa kovalla vauhdilla. Toimi jonkun pudottua veteen kiinnittämällä heti huomio veteen pudonneeseen henkilöön. Säilytä uhri jatkuvasti näkyvissäsi. Palaa turvallisesti uhrin luo niin pian kuin mahdollista. Heitä hänelle pelastusliivi. Sammuta moottori ja auta henkilö alukseen.



KAATUMINEN JA SELVIYTYMINEN

Alus voi kaatua tai vajota kun tätä vähiten odottaisi. Kuten tulipalojen varaltakin, laadi etukäteissuunnitelma aluksen vajoamisen tai kaatumisen varalta. Yritä sammuttaa moottori. Jos muita oli mukana, yritä paikantaa heidät, varmista, että he ovat tajuissaan ja osaavat uida. PYSY ALUKSEN MUKANA! Kiipeä rungolle ja yritä saada apua. ÄLÄ yritä uida rannalle. Se on yleensä kauempana kuin näyttää.

VAHVAT KOHDAT

Veneessä voi olla vahvoja kohtia hinaamista, nostamista, ankkurointia, kiinnittämistä ym. varten. Käytä vahvoja kohtia varoen.

VAROITUS

HINAUKSEN VAARA

- Köysien/ketjujen murtolujuus ei saa yleensä olla yli 80 % vastaavan vahvan kohdan murtolujuudesta.
- Hinaa tai hinauta itseäsi aina alhaisella nopeudella. Älä koskaan ylitä uppoumaveneen runkonepeutta hinauksen aikana.
- Hinausköysi tulee aina kiinnittää siten, että sen voi irrottaa kuormitettunakin.

Omistajan/käyttäjän vastuulla on varmistaa, että laituriköydet, hinausköydet, ankkuriketju(t) ja ankkuri(t) ovat riittävät alukselle tarkoitettuun käyttöön. Omistajien tulisi aina miettiä, mikä on välttämätöntä, kun hinausköysi kiinnitetään alukseen.

Kun asennus käsittää ei-metallisia vahvoja kohtia, niiden rajoitettu kestoikä on otettava huomioon. Ne on uusittava heti, kun niissä ilmenee merkkejä huononemisesta, näkyviä pinnan murtumia tai pysyviä muodonmuutoksia.

LAITURI- JA ANKKUROINTIKÖYDET

Käytä korkealaatuisia, kaksoispunottuja nailonköysiä ja riittävästi lepuuttajia aluksen suojaamiseksi vaurioilta. Käytä vain sakaroita, keulan silmukkaa ja perän silmukoita aluksen kiinnittämiseen. ÄLÄ käytä käsijohteita tai tuulilasia. Keulakannen käsijohteita tulisi käyttää vain sidottaessa "vetoköysiä" hätätilanteessa.

PERÄVAUNUN KÄYTTÖ

HUOMAUTUS

Ylikuormattu perävaunu voi aiheuttaa vahinkoa alukselle tai perävaunulle. Varmista, että perävaunu on oikean kokoinen alukselle ja massalle. ÄLÄ ylikuormaa perävaunua.

TYÖSKENTELYKANSI

Joissakin aluksissa työskentelykansi on rajattu ohjaamoon, toisissa siihen voi kuulua koko kansialue, kun kannen ympärillä olevat käsijohteet ovat sopivalla korkeudella. Kantta voi myös käyttää pelastamaan veteen pudonnut henkilö tikkaiden käyttöön ottamista varten. Joitakin näistä alueista ei voi käyttää aluksen ollessa liikkeellä.

MOOTTORI(T)

Tässä ohjekirjassa on tietoja moottorityypistä, tilavuuksista, polttoaine- ja nestetyypistä, vianetsinnästä ja yleisiä tietoja. Katso moottoria koskevia tietoja moottorin omistajan ohjekirjasta.

MELUPÄÄSTÖT

Joissakin jäsenvaltioissa on voimassa huviveneiden ja moottorien melua ja päästöjä koskevia sääntöjä, tarkoituksena suojata ihmisten terveyttä, ympäristöä ja, sopivin osin, kotieläintenkin terveyttä. Sisämoottorilla tai perämoottorilla varustetuissa aluksissa, joissa joko on tai ei ole kiinteää pakojärjestelmää, on välttämätöntä pitää alus ja pakojärjestelmä kunnossa siten, että käytännössä voidaan varmistaa normaalikäytössä määrättyjen melun raja-arvojen noudattaminen. Katso melupäästöistä lisää moottorin ohjekirjasta.



ENEILYTURVALLISUUS

TURVALLISUUSOHJEET



Tämä osa käsittelee veneilyn perusturvallisuutta. Kaikkialla tässä ohjekirjassa erityisvaroitimenpiteet ja merkit tunnistavat turvallisuuteen liittyvän tiedon.

Hälytyksiä on kahdenlaisia, ja niitä voi käyttää joko erikseen tai yhdessä tiedon välittämiseksi:

Vaaran tasot

VAARA

Tulee noudattaa välittömän hengenvaaran välttämiseksi.

VAROITUS

Tulee noudattaa henkilövahinkojen välttämiseksi.

MUISTUTUS

Tulee noudattaa veneen tai sen osien vaurioitumisen välttämiseksi.

HUOMAUTUS

HUOMAUTUS käytetään käytännöistä, joihin ei liity henkilötapaturmia.

FI



Kuvamerkit

Seuraavassa esitetyt kuvamerkit on tarkoitettu vain viitteeksi. Oikeat merkit vaihtelevat kohteesta riippuen.



Varoitusmerkit - tunnistavat vaaran.



Toimintamerkit - välittävät vaadittavan toimenpiteen, johon on ryhdyttävä vaaran välttämiseksi.



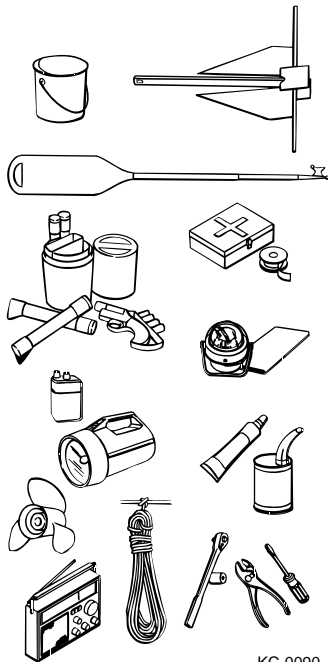
Kieltomerkit - välittävät kielletyn toiminnan.

VAADITTAVAT TURVALLISUUSVARUSTEET

Veneen omistajana vastuullasi on riittävien turvallisuusvarusteiden hankinta ja ylläpito. Alukseen vaadittava turvavarustelu voi vaihdella alueittain tai vesialueittain. Paikallisilta viranomaisilta saa lisätietoja turvallisuudesta.

SUOSITELTAVAT TURVALLISUUSVARUSTEET

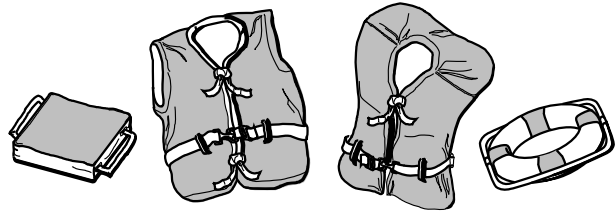
- Vaadittava hengenpelastusvarustus
- Vaaditut sammutusvälineet
- Paikallistamislaite
- Käsikäyttöinen tyhjennysjärjestelmä (ämpäri, käsipumppu jne.)
- Ankkuri ja riittävästi köyttä
- Tutkanilmaisin
- Kiinnitysköydet ja lepuuttimet
- Varataskulamppu ja radion paristoja
- Kiikari
- Aurinkolasit ja -suojavoide
- Ruokaa ja vettä (pitkät matkat)
- Veneen vara-avaimet ja lisäakku
- Varatulpat ja polttimot
- Matkapuhelin



KC-0090

PELASTUSLIIVI

Pelastusliivi voi pelastaa henkesi vain jos käytät sitä. Pidä pelastusliivit käden ulottuvilla - älä pidä niitä suljetussa varastotilassa. **Tämän lisäksi käytössä tulee olla heitettävä pelastautumisväline.**



KC-0041_2a

VAROITUS

HUKKUMISVAARA

Pelastusliivien jättäminen pois tai käyttämättä voi aiheuttaa hätätilanteessa kuoleman tai vakavan tapaturman. Varmista, että veneen varusteet käsittävät oikean määrän oikean tyyppisiä liivejä.

On erityisen tärkeää, että lapset, vammaiset ja uimataidottomat käyttävät koko ajan oikein puettua ja juuri heille sopivaa liiviä. Lapset ja uimataidottomat tarvitsevat erikoisohjeita liivien käyttöä varten. Ilmoita kaikille matkustajille turvavarusteiden sijainti, pelastusvälineiden ja tikkaiden sijainti ja käyttöönotto veteen pudonneita varten.

Tarkista säännöllisin väliajoin pelastusliivien kunto. Kokeile liivejä ennen lähtöä niin, että ne istuvat hyvin. Lue liivien määräykset ja noudata niitä.

PELASTUSLAUTTA

Ulkomerellä käytettävissä isoissa aluksissa saattaa olla valmiudet pelastuslautalle. Varastoi pelastuslautta aina sille merkittyyn ja aiottuun paikkaan, koteloon tai laukkuun sen suojaamiseksi säätä vastaan. Ellei varastointia varten ole mitään määrättyä paikkaa, sijoita se helppopääsyiselle alueelle, pois liikkumisväyliltä vaurioiden välttämiseksi. Noudata aina valmistajan käyttöönotto- ja kunnossapito-ohjeita.



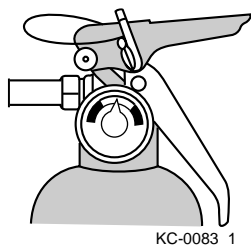
PALONTORJUNTAKALUSTO

VAARA

PALO-/ RÄJÄHDYSVAARA

Älä koskaan:

- asenna vapaasti riippuvia verhoja tai muita kuituja keittimien tai muiden avoliekkilaitteiden lähelle tai yläpuolelle; varastoi syttyviä aineita moottoritilaan; jos moottoritilaan on varastoitu palamattomia aineita, ne on kiinnitettävä niin, etteivät ne voi pudota moottorin päälle eivätkä ole esteenä tilaan pääsulle tai siitä poistumiselle;
- tuki väyliä ulospääsyihin tai luukkuihin;
- tuki turvaohjauksia, esim. polttoaineventtiilejä, kaasuventtiilejä, sähköjärjestelmän kytkimiä;
- aseta esteitä kaappiin varastoitujen käsiammuttimien tielle;
- jätä alusta yksin, kun siinä valmistetaan ruokaa ja/tai käytetään lämmityslaitteita;
- muuta mitään aluksen järjestelmää (esim. sähkö-, polttoaine- tai kaasujärjestelmää) tai päästä epäpäteviä muuttamaan aluksen järjestelmiä;
- täytä polttoainesäiliötä tai vaihda kaasupulloja, kun kone on käynnissä, tai kun keitin tai lämmitys on käytössä;
- tupakoi käsitellessäsi polttoainetta tai kaasua.



KC-0083_1

Useimpiin veneisiin vaaditaan hyväksytyt palonsammutusvarusteet. Pidä kaikki sammutusvarusteet aina saatavilla. Kaikkien matkustajien tulisi tuntea kaikkien palovarusteiden ja järjestelmien sijainti ja käyttö, paloluukkujen, reittien ja poistumisteiden sijainti.

Käytä sammutinta turvalliselta etäisyydeltä useiden metrien päästä, siirry sen jälkeen kohti tulta heti sen alettua vähetä. Kaikkia sammuttimia ei aina käytetä samalta etäisyydeltä. Varmista, että tiedät oman sammuttimesi etäisyysuosituksen.

Tarkistuta palovarusteet niissä ilmoitetuin väliajoin, vaihda käsiammuttimet, jos käyttöaika on mennyt umpeen tai niitä on käytetty, samaa tyyppiä ja sammutuskykyä oleviin sammutusvälineisiin. Täytä kiinteät järjestelmät tai uusi ne, jos käyttöaika on lopussa tai niitä on käytetty. Katso asiaa sammuttimen omistajan ohjekirjasta.

Tietyt automaattiset sammutusjärjestelmät toimivat automaattisesti, kun tietty lämpötila on ylittynyt. Laitteen käynnistyessä saattaa kuulua äänekäs poksahdus ja sen jälkeen nopeasti virtaavan ilman ääni. Kun kuulet, että automaattinen sammutusjärjestelmä on lauennut, sulje kaikki sähköiset ja koneelliset laitteet.

VAROITUS



PALO-/ RÄJÄHDYSVAARA

Sammutinjärjestelmän kaasu korvaa hapen ja "tukehduttaa" palon. ÄLÄ avaa luukkua. Happi voi ruokkia tulta ja aiheuttaa leimahduksen, joka voi aiheuttaa kuoleman tai vakavan tapaturman.

Jos aluksen palojärjestelmä purkautuu, odota ainakin 15 minuuttia ennen moottoriluukun avaamista.

MUISTUTUS

Sammuta moottorit ja puhaltimet ennen purkausta. Poistu majoitustiloista.

VAROITUS

Moottoritilassa on oma palonsammutusjärjestelmänsä. Poistu tukehtumisen välttämiseksi alueelta ennen purkausta. Tuuleta tila purkauksen jälkeen ennen siihen menemistä.

VAROITUS

Sammuttimessa käytetään sammutusaineena CO₂:ta. Sitä pitää käyttää vain sähkö- tai keittiöpalojen yhteydessä. Poistu heti alueelta välttääksesi purkauksen jälkeen tukehtumisen ja tuuleta tila ennen siihen palaamista.

VAROITUS



LIIKKUVAT OSAT

Kosketus liikkuviin osiin voi aiheuttaa juuttumisen, haavan tai kuoleman tai vakavan tapaturman. Pysy loitolla liikkuvista osista.

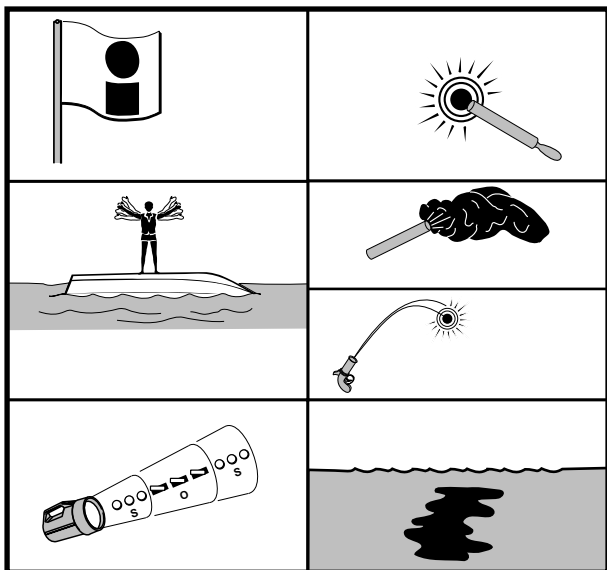
Älä koskaan mene liian lähelle koskemaan mitään koneiston liikkuvaa osaa, t.s. moottoria, laturia tai potkuria.

Kosketus saattaa johtaa ruumiinosan menetykseen, kuristumiseen, palohaavoihin ja/tai verenvuotoon, siis vakavaan tapaturmaan tai kuolemaan. Pidä kaikki konesuojukset paikoillaan, kun kone on käynnissä.



NÄKYVÄT HÄTÄMERKIT

Varmista paikallisilta viranomaisilta, vaaditaanko hätämerkinantovälineitä rannikkoalueilla.



KC-0082_2

VAROITUS



PALO-/ RÄJÄHDYSVAARA

Palotekniset merkinantolaitteet voivat aiheuttaa väärin käsiteltyinä tulipalon ja/tai räjähdysten, kuoleman, vakavan tapaturman ja omaisuusvaurioita. Noudata kädessä pidettävien merkinantolaitteiden käytössä valmistajan ohjeita.

PÄIHTEET JA VENEILY

Älä käytä alusta ollessasi lääkaineiden tai alkoholin vaikutuksen alaisena. Alkoholi väsyttää. Yhdistettynä auringonpaisteeseen, ääneen, tärinään, tuuleen ja liikkeeseen alkoholiin vaikutus on tavallista suurempi. Päihteet ja veneily eivät sovi yhteen. Minkä tahansa aluksen käyttö päihtyneenä tai huumeita käyttäneenä on sekä vaarallista että myös lainvastaista. Näkö- tai keskittymiskyvyn heikentyminen voi johtaa onnettomuuksiin.



VAROITUS

TOIMINTAA HAITTAAVA VAARA

Minkä tahansa aluksen käyttö päihtyneenä tai huumeita käyttäneenä voi aiheuttaa kuoleman tai vakavan tapaturman. ÄLÄ käytä mitään alusta minkään mielialaa muuttavan kemikaalin vaikutuksen alaisena.

HIILIMONOKSIDIVAARA

Hiilimonoksidimyrkytystä ei pidä sekoittaa merisairauteen, myrkytykseen tai kuumuuden aiheuttamaan stressiin. Jos joku valittaa silmien ärtymistä, päänsärkyä, pahoinvointia, huimausta tai uneliaisuutta, tai jos epäilet hiilimonoksidimyrkytystä, siirrä henkilö heti raittiiseen ilmaan, tutki tapaus ja ryhdy korjaaviin toimenpiteisiin. Pyri tarpeen mukaan lääkärin hoitoon.

VAARA



HIILIMONOKSIDIVAARA

Altistuminen hiilimonoksidille voi aiheuttaa kuoleman tai vakavan tapaturman. ÄLÄ käytä noususiltaa mihinkään muuhun kuin alukseen nousemiseen tai veteen menon valmisteluun ÄLÄKÄ käytä noususiltaa moottorin käydessä.

VAARA

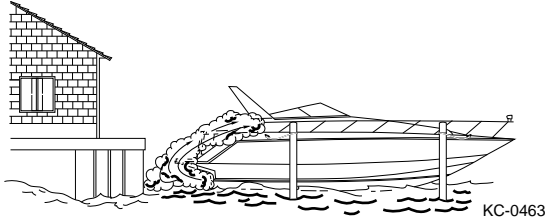
HIILIMONOKSIDIVAARA

Hiilimonoksidi (CO) on väritön, hajuton ja erittäin vaarallinen kaasu. Kaikki moottorit ja polttoainetta polttavat laitteet tuottavat CO:ta pakokaasuna. Vältä suoraa ja pitkäaikaista altistumista CO:lle. CO aiheuttaa AIVOVAMMAN tai KUOLEMAN. Merkkejä altistumisesta ovat huimaus, pahoinvointi ja uneliaisuus.

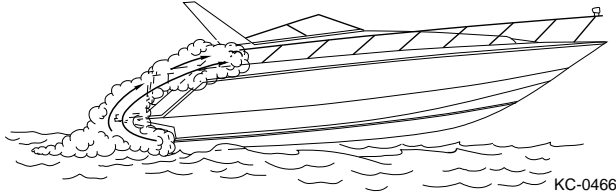


Hiilimonoksidin lähteet voivat olla:

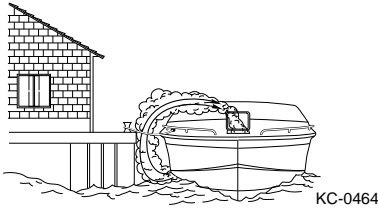
- Tukos, joka vaikuttaa pakokaasun poistoon takana.



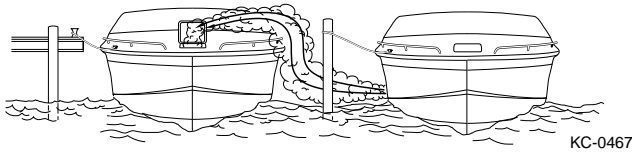
- Toiminta korkealla keulakulmalla.



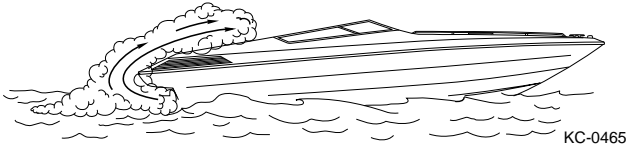
- Esteet, jotka vaikuttavat pakokaasun hajoamiseen sivuille.



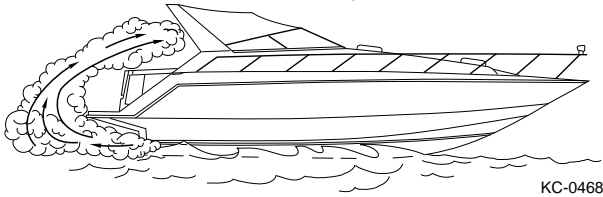
- Muut pakokaasut ahtailla alueilla.



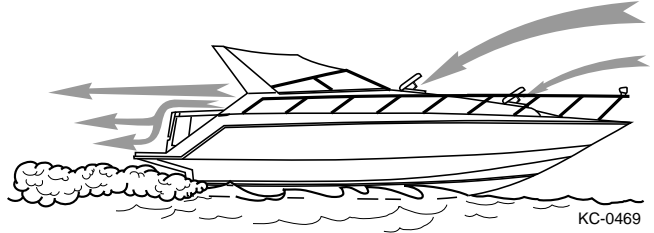
- Toiminta alhaisella nopeudella tai joutokäynti vedessä.



- Kun kuomut ja sivuverhot ovat käytössä ilman tuuletusta.



Tuuleta hiilimonoksidin syntymisen vähentämiseksi ja välttämiseksi veneen sisätilat hyvin avaamalla luukut, ikkunat tai kuomut. Kannen luukut voi avata hitaasti ajettaessa tai paikallaan oltaessa, mutta ne on suljettava plaanausnopeuden alkaessa veden sisäänpääsyn estämiseksi, vaurioiden ja henkilövahinkojen varalta.



VARMISTA, ETTÄ RAITIS ILMA PÄÄSEE VIRTAAMAAN ALUKSEN LÄPI JA YMPÄRI!

NÄKYVYYS

Kuljettajan näkyvyyden tiellä ruorissa voi olla aluksen korkea trimmikulma ja muut tekijät, jotka voivat johtua yhdestä tai useammasta seuraavasta vaihtuvasta tekijästä.

- voimansiirron-moottorin trimmikulmat (aluksissa, joissa on tehon trimmijärjestelmä voimanlähteen yhteydessä);
- trimmitasojen kulmat rungossa (aluksissa, joissa on moottorikäyttöiset trimmitasot tai trimmilistat peräpeilissä);
- kuormaus ja kuorman jakautuminen;
- nopeus;
- äkkikiikahdytys;
- uppouma-ajosta plaanaukseen siirtyminen;
- vesiolosuhteet;
- sade ja roiskeet;
- pimeys ja sumu;
- sisävalot;
- kuomujen ja verhojen asento;
- ihmiset tai liikkuvat laitteet kuljettajan näkökentässä;

Kansainväliset meritörmäysten estämissäännöt (COLREGS) ja liikennesäännöt vaativat, että tähystys toimii koko ajan vapaan väylän toteamiseksi. Näiden sääntöjen noudattaminen on tärkeää.

Aluksissa, joissa on useampi kuin yksi ohjauspaikka, näkyvyys yhdestä tai useammasta voi olla rajoitettu. Vältä törmäyksiä. Käyttäessäsi rajoitetun näkyvyyden ohjauspaikkoja säilytä tähystys eteen ja taakse COLREG:in vaatimusten ja liikennesääntöjen mukaan.

VAARA



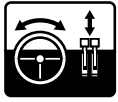
HIILIMONOKSIDIVAARA

Avoliekkiset, polttoainetta polttavat laitteet kuluttavat hytin happea ja tuottavat päästöjä alukseen. Kun laitteita käytetään, vaaditaan tuuletamista. Avaa laitteiden toimiessa asianomaiset tuuletusaukot. Älä koskaan tuki tuuletusaukkoja ja varmista polttoainelaitteiden oikea toiminta.

HUOMAUTUS

Pidä aukot, ikkunat, pesualtaat, ovet, luukut ja tuuletusaukot suljettuina huonolla ilmalla tai plaanausnopeuksissa.





YLEISTIETOJA

HALLINTALAITTEET

TÄRKEÄÄ

Ylitehoinen vene saattaa aiheuttaa hallinnan menetyksen ja turvattoman ajon. ÄLÄ yllirasita venettä äläkä käytä moottoria, jonka teho ylittää teholaatassa olevan hevosvoimalukeman.

Ennen käynnistystä

Toimi älykkäästi, kun veneilet ja käytät sen varusteita.

- ÄLÄ käytä alusta sisätiloissa.
- Liitä moottorin sammukskytkimen ketju kiinni kuljettajaan ja varmista, että vaihdevipu on vapaa-asennossa ennen moottorin käynnistystä.
- Tunne veneesi ja ympäristön olosuhteet, kun suunnittelet veneen käyttöä.
- Tee matkasuunnitelma ja ilmoita muille paluu aika.
- Kiinnitä ja varastoi irtoesineet ennen matkalle lähtöä.
- Vältä äkillisiä liikkeitä suurella nopeudella ja alenna nopeutta aallokossa.
- Ellei aluksessa ole kapasiteettilaattaa, ota yhteyttä kauppiaseen tai valmistajaan.

Vaihte/Kaasu-kaukosäädinvipu

VAROITUS

TÖRMÄYSVAARA

Kaasun hallinnan menetyksen aiheuttama ylinopeus voi aiheuttaa törmäyksen, joka voi johtaa kuolemaan tai vakavaan tapaturmaan. Varmista, että kaikki hallintaan liittyvät järjestelmät tarkastetaan ja huolletaan säännöllisesti.

Kaukosäätölaitteet vaihtelevat hieman mallista ja koneesta riippuen. Kaikki kaukosäätölaitteet vaativat säännöllisen huollon toimiakseen hyvin ja moitteettomasti. Varmista tämä kauppialtasi.

HUOMAUTUS

Huviveneissä vaihteiden ja kaasun ohjaukseen liittyy yleensä vapaalla käynnistyksen turvakytin. Tarkasta säännöllisesti vapaalla käynnistyksen turvakytinjärjestelmä. ÄLÄ käytä alusta, jos epäilet, että vapaalla käynnistyksen turvajärjestelmässä on vikaa.

Yksi vipu - pinta-asennus

Tämä yhden käden yhden vivun ohjaus toimii sekä vaihdevipuna että kaasuna.

A. VAPAA-asento - Turvakytin sallii käynnistyksen vain tässä asennossa.

B. Eteenpäin - Paina vapautuspainiketta niin, että voit vaihtaa eteenpäin (tai taakse).

C. Taaksepäin - Älä vaihda suoraan eteenpäinajosta peruutukseen (pakkiin).

D. Kaasuasento - Työntämällä vipua eteenpäin tai vetämällä sitä taaksepäin lisäät koneen kierrosnopeutta.

Älä käytä vaihdetta, jos kone ei ole käynnissä. Koneen lämmittämiseksi on olemassa oma painikkeensa, joka saa vaihteen pysymään vapaalla.

Yksi vipu - piilotettu asennus

Tämä yhden käden yhden vivun ohjaus toimii sekä vaihdevipuna että kaasuna.

A. VAPAA-asento - Turvakytin sallii käynnistyksen vain tässä asennossa.

B. Eteenpäin - Paina vapautuspainiketta niin, että voit vaihtaa eteenpäin (tai taakse).

C. Taaksepäin - Älä vaihda suoraan eteenpäinajosta peruutukseen (pakkiin).

D. Kaasuasento - Työntämällä vipua eteenpäin tai vetämällä sitä taaksepäin lisäät koneen kierrosnopeutta.

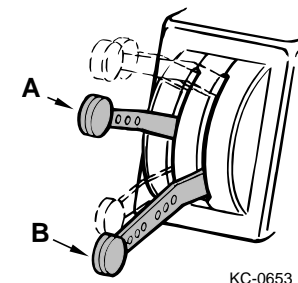
Älä käytä vaihdetta, jos kone ei ole käynnissä. Koneen lämmittämiseksi on olemassa oma painikkeensa, joka saa vaihteen pysymään vapaalla.

Kaksoisvipu - yksi moottori

Kaksoisvipuhallintalaitteissa on eri vipu vaihteen vaihtamiselle ja moottorin kaasulle.

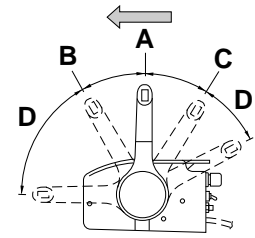
A. Vaihdevipu Vapaa-asento on vivun ollessa keskellä; paina päästäksesi eteenpäin ja vedä taaksepäin päästäksesi peruuttamaan.

B. Kaasuvipu - Täysikaasu on ääriasento ylös, hidastus alaspäin vetämällä.

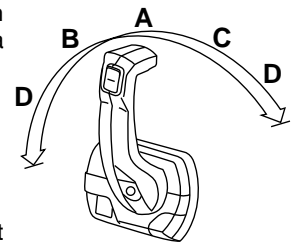


KC-0653_1

Pidä koneen lämmittämiseksi vaihte vapaalla ja lisää tarpeen mukaan kaasua.



KC-0620_1



KC-0671_1

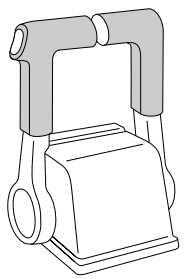


Yksi vipu - kaksi moottoria

Kaksimoottorisen hallintalaitteet sallivat erillisen vaihtamisen ja kaasun kummallekin moottorille käsittelyn helpottamiseksi ahtaissa tiloissa. Molemmat vivut toimivat joko vaihteena tai kaasuna, vasen vipu vasemmalle koneelle ja oikea vipu oikealle koneelle.

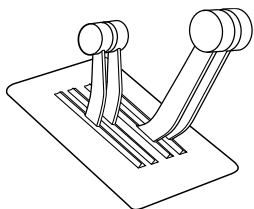
Vivut pysyvät turvallisuussyistä vapaalla (suoraan ylhäällä), kun käynnistät konetta. Vaihtaminen tapahtuu siirtämällä vipua 15° kulkusuuntaan, paina päästäksesi eteenpäin ja vedä taaksepäin, kun peruutat. Siirtymällä ohi mainitun 15° siirryt vaihteesta kaasualueelle.

Kone lämmitetään painamalla vivun alapäässä olevaa painiketta alas, mikä mahdollistaa kierrosten lisäämisen ilman, että vaihde menee päälle. Ajettaessa on joskus tarve ajaa hiljaa eteenpäin toisella ja peruuttaa toisella koneella.



KC-0651_3

Kaksoisvipu - kaksi moottoria



KC-0654_1

Kaksimoottoristen veneiden kaksoisvipuhallintalaitteissa on eri vipu vaihteen vaihtamiselle ja moottorin kaasulle kumpaakin moottoria varten, vasemmat vivut vasemmalle moottorille, oikeat oikealle moottorille.

Kaksimoottoristen hallinta on yleensä järjestetty siten, että vaihdevivut (sama koko ja väri) on

ryhmitetty yhteen, samoin kaasuvivut (sama koko ja väri, mutta yleensä suuremmat kuin vaihdevivut) on ryhmitetty yhteen.

Vaihdevivun(vipujen) VAPAA on pitoasento keskellä vivun liikerataa. Siirtämällä vivut eteenpäin vaihdet vaihteen eteenpäin ja vetämällä vipua taaksepäin vaihdet vaihteen peruutukselle. Kaasuvivulla täysikaasu on kaikki eteenpäin.

Kone lämmitetään siten, että vaihdevipu on vapaalla ja vaihdevipu siinä asennossa kuin tarvitaan. Ajettaessa on joskus tarve ajaa hiljaa eteenpäin toisella ja peruuttaa toisella koneella.

OHJAUS

Kaikki ohjauksilaitteet vaativat säännöllisen huollon toimiakseen hyvin ja moitteettomasti. Tarkista ohjauksen toiminta ja silmämääräisesti irtonaiset tai puuttuvat osat ennen veneen käyttöön ryhtymistä. Jos epäilet ohjauksijärjestelmän vaurioituneen, ota yhteys kauppiaseen. ÄLÄ käytä venettä, jos epäilet, että ohjauksijärjestelmässä on jotain vikaa.

Jos aluksen varustukseen kuuluu hätäohjauslaite, tunne sen sijainti ja käyttö. Jos aluksen varustukseen kuuluu kaksi moottoria, ohjausta voi hoitaa käyttämällä kaasuvipuja ja yhtä moottoria kerrallaan.

Veneen ohjaus ei ole itseoikaiseva. Pidä hallinnan säilyttämiseksi aina varma ote ohjauspyörästä. Huonosti huolletut hallintalaitteet ovat vaaralliset.

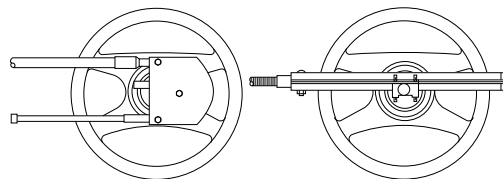
VAROITUS

HALLINNAN MENETYS JA TURVATTOMAN VENEEN VAARA

Huonosta ohjauksijärjestelmän huollosta johtuva uhka on vaarallinen ja voi aiheuttaa kuoleman tai vakavan tapaturman, jos hallinta menetetään äkillisesti. Varmista, että kaikki ohjauksilaitteet, vaijerit ja nestepinnat tarkistetaan ja huolletaan säännöllisesti.

Mekaaninen ohjaus

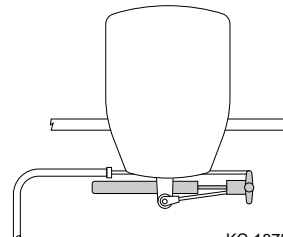
Ohjauksyksiköstä pyörän pyörimisliike välittyy suoraksi vaijerin liikkeeksi, kun mekaanisen järjestelmän ohjauspyörää käännetään. Vaijeri työntää tai vetää ohjausvartta.



KC-1871

Tehostinohjaus

Ohjauksyksiköstä pyörän pyörimisliike välittyy suoraksi vaijerin liikkeeksi, kun tehostinohjauksella varustettua ohjauspyörää käännetään. Toiminta työntää tai vetää vaijeria. Hydraulinen pumppu, joka on kiinnitetty ohjaustankoon, liikkuu tunnistaen kaapelin liikkeen ja signaalin.

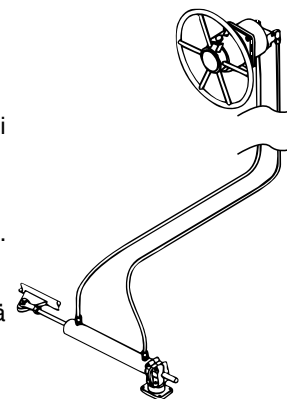


KC-1875

Hydraulinen ohjaus

Hydraulisessa ohjauksijärjestelmässä hydraulinen pumppu on kiinnitetty suoraan ohjauspyörään, josta tulee kaksi letkua hydrauliseen sylinteriin. Kun ohjauspyörää käännetään, hydraulinen sylinteri liikuttaa siihen kiinnitettyä ohjaustankoa. Joko erillisessä tai pumppussa olevassa nestesäiliössä on ylimääräistä nestettä, joka estää ilmaa pääsemästä järjestelmään.

Varmista hydraulisen järjestelmän nestetaso oikealla nesteellä, kysy jälleenmyyjältä.



KC-1880



VENTTIILIT

Venttiilejä käytetään veneen polttoainejärjestelmässä, polttoainetta käyttävissä laitteissa, vesi- ja säiliöjärjestelmissä tarpeen mukaan ohjaamaan nesteitä.

Tunne polttoaineisiin ja muihin polttoainetta käyttäviin järjestelmiin liittyvät vaarat.

Vältä polttoaineputkien ja liittimien vaurioittamista ja polttoaineen päästämistä kuumille koneen osille. Puhdista kaikki läikkynyt polttoaine heti ja hylkää rätit asianomaisella tavalla rannalla.

Katso kohdista **POLTTOAINEEN TÄYTTÖ** ja **VESIJÄRJESTELMÄT** näiden järjestelmien venttiilejä koskevat varoitukset.

VAROITUS



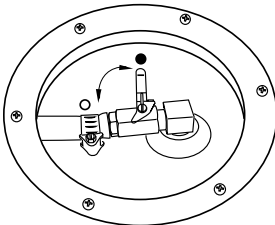
TULIPALO-/RÄJÄHDYSVAARA

Bensiini ja muut polttoaineet ovat erittäin tulenarkoja ja erittäin räjähdysalttiita määrätyissä olosuhteissa.

- Älä tupakoi tai salli avotulta tai kipinöintiä lähetyvillä, kun lisäät polttoainetta.
- ÄLÄ tuki polttoaineväyliä.
- ÄLÄ varastoi polttoainetta säiliöihin tai tiloihin, joita ei ole tarkoitettu polttoaineiden säilytykseen **ÄLÄKÄ** käytä varastointitiloja mihinkään muuhun tarkoitukseen.

Polttoaineen sulkuventtiili

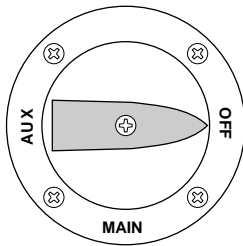
Polttoaineen sulkuventtiili estää polttoaineen pääsyn koneeseen. On suositeltavaa pitää se suljettuna, mikäli et käytä venettä pitkään aikaan.



KC-1003

Polttoaineen valintaventtiilit

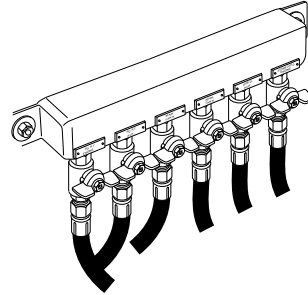
Mallit, joissa on kaksi tai kolme polttoainesäiliötä, tulevat varustettuina säiliöiden valintaventtiilillä.



KC-1001_1

Polttoaineen imuputkiventtiili

Polttoaineen imuputkiventtiiliä, joka sijaitsee yleensä konetilassa, käytetään, kun on kyse useammasta kuin yhdestä polttoainesäiliöstä tai koneesta. Venttiilejä käytetään ottamaan polttoainetta yhdestä tai useammasta säiliöstä tai sulkemaan polttoaineen tulo johonkin moottoriin.



KC-1004

Polttoainetta käyttävät laitteet

Polttoainetta käyttävät tai avoliekillä toimivat laitteet kuluttavat hytin happea ja päästävät palotuotteita tiloihin. Tuuletus on välttämätön, kun tämän tyyppisiä laitteita käytetään tai kun niihin vaihdetaan polttoainelieriöitä. Varmista, että tuuletukselta on riittävästi ja että laitteet toimivat kunnolla. **ÄLÄ** käytä tämän tyyppisiä laitteita keittiö- tai hyttitilojen lämmittämiseen.

VAARA



HIILIMONOKSIDIVAARA

Avoliekkiset, polttoainetta polttavat laitteet kuluttavat hytin happea ja tuottavat päästöjä alukseen. Kun laitteita käytetään, vaaditaan tuulettamista. Avaa laitteiden toimiessa asianomaiset tuuletusaukot. Älä koskaan tuki tuuletusaukkoja ja varmista polttoainelaitteiden oikea toiminta.

POLTTOAINEJÄRJESTELMÄ

VAROITUS



TULIPALO-/RÄJÄHDYSVAARA

Bensiini ja muut polttoaineet ovat erittäin tulenarkoja ja erittäin räjähdysalttiita määrätyissä olosuhteissa.

- Älä tupakoi tai salli avotulta tai kipinöintiä lähetyvillä, kun lisäät polttoainetta.
- ÄLÄ tuki polttoaineväyliä.
- ÄLÄ varastoi polttoainetta säiliöihin tai tiloihin, joita ei ole tarkoitettu polttoaineiden säilytykseen **ÄLÄKÄ** käytä varastointitiloja mihinkään muuhun tarkoitukseen.



Tarkasta, ettei moottorillassa ole polttoainehöyryjä, käytä sen jälkeen tuuletinta ainakin neljä minuuttia ennen minkään sähkölaitteen tai moottorin käynnistämistä. Käytä tuuletinta aina ajettaessa alle plaanausnopeudetta.

Polttoaineen tuuletusaukot ovat tavallisesti rungossa tai peräpeilissä ja samalla alueella kuin polttoaineen täyttöaukot. Tarkista, että polttoaineen täyttö- ja tuuletusväylät ovat esteettömiä ja vääntymättömiä. Varmista polttoainesuotimen tarkastus ja tarpeellinen puhtaus.

Tarkista polttoaineputket, tuuletusletkut ja tyhjennysletkut usein vuotojen varalta. Joissakin malleissa on irrotettavat tarkastuslaatat polttoainejärjestelmän osien tarkastamista varten. Jos liitosten kohdalla esiintyy vuotoa, letkunkiristimien kiristys saattaa riittää toimenpiteeksi. Jos vuoto jatkuu, vaihda letku tai liittimet heti, ettei nestettä tai kaasuja pääse kertymään. Letkun pintamurtuma kertoo kulumisesta ja uusiminen on tarpeen. Käytä vain merenkulkukäyttöön hyväksytyjä järjestelmän osia; älä ota autonosia korvaamaan merenkulkulaitteiden osia.

Katso tilavuus, polttoainetyyppi ja järjestelmän liittimien sijainti aluksen valmistajan toimittamista aluksen erikoistiedoista.

TÄRKEÄÄ

Polttoainesäiliön koko määrä ei ehkä ole käytettävissä aluksen trimmistä tai kuormasta johtuen. Varaa aina turvallisesti 20 % polttoainesäiliön tilavuudesta.

VESIJÄRJESTELMÄT

Tässä osassa käsitellään vesijärjestelmän perusosia. Vesijärjestelmä on puhdistettava, talvikunnostettava ja huollettava sen eheyden turvaamiseksi. Katso järjestelmän ja sen osien käytön, hoidon ja huollon menetelmät valmistajan ohjeista.

Tuorevesisäiliö

Jos aluksessa on tuorevesisäiliö, puhtaus on veden kannalta hyvin tärkeää. Kysy kauppialtasi, mitä aineita sinun tulisi käyttää. ÄLÄ anna tuoreveden jäädä järjestelmään kovin pitkäksi ajaksi. Huuhtelee ja pese järjestelmä usein. Täytä järjestelmä vain puhtaalla tuorevedellä. Kaikki järjestelmässä oleva tuorevesi ei aina ole käytettävissä johtuen aluksen asennosta (trimmi ja lista).

VAROITUS

VÄLTÄ TUOREVESISÄILIÖSSÄ KÄYTETTÄVIÄ MYRKKYJÄ

Järjestelmässä käytettävien puhdistus- tai säilytyskemikaalien tulee olla sopivia tuorevesijärjestelmään. Säiliön on oltava tyhjänä säilytyksen ja pitkänä käyttöjen välisenä aikana.

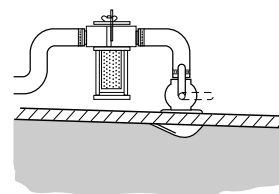
VAROITUS

YMPÄRISTÖN SAASTUMINEN

Kemikaalien poiston saa tehdä vain hyväksytyillä alueilla ja noudattaen kemikaalien käsittelyä koskevia paikallisia sääntöjä.

Pohjahanat/Rungon aukot

Jokaisessa veden otossa tai poistossa vesilinjan alapuolella on pohjahanat. On suositeltavaa pitää näitä suljettuina, mikäli et käytä venettä pitkään aikaan, ja avata ne uudestaan, kun vene on käytössä.



KC-2165_1

VAROITUS

TULVIMIS- TAI HUKKUMISVAARA

Vesijärjestelmän osan vika voi aiheuttaa kuoleman tai vakavan tapaturman aiheuttaman tulvimis- tai hukkumisvaaran. Pidä kaikki vesijärjestelmän osat huollettuna ja pohjahanat suljettuina, kun alusta ei käytetä.

Joissakin vedenoton pohjahanoissa on siivilä, jolla estetään roskien pääsy veteen ja poistoväylien tukkeutuminen. Siivilät estävät tukkeutumista ja ne tulisi tarkistaa ja puhdistaa päivittäin.

HUOMAUTUS

Vältäaksesi konerikon avaa koneen jäähdytysveden venttiili ennen koneen käynnistämistä.

Jos aluksen varusteisiin kuuluu pohjahanat keulan ja perän ylälaipioissa, pidä ne kiinni ellet yritä poistaa vettä pääpilssin alueelle.

Itsetyhjennys

Tarjolla on monta erityyppistä itsetyhjennysventtiiliä. Yleisin on huoltojärjestelmän täyttämiseen tai tyhjentämiseen käytettävä venttiili.

Avattuina itsetyhjennysventtiilit tyhjentävät veden vesilinjan saakka. Säiliön täydellistä tyhjennystä varten vene tulisi nostaa maihin tai sitten säiliö on tyhjennettävä käsin.

HUOMAUTUS

Pidä aukot, ikkunat, pesualtaat, ovet, luukut ja tuuletusaukot suljettuina huonolla ilmalla tai plaanausnopeuksissa.

Veden jako

Vedenjakoverventtiili mahdollistaa kahden järjestelmän käyttämisen yhden sisääntulon tai läpiviennin kautta. Molemmat järjestelmät eivät voi olla käytössä samanaikaisesti.

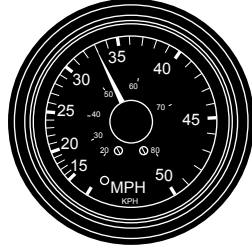
MITTARIT

Jos veneesi on varustettu useilla moottoreilla, tässä osassa kuvattuja mittareita voi olla kaksi tai useampia sarjoja - yksi kullekin moottorille. Mittarien lukemat voivat vaihdella. Tarkista koneen käyttöohjeesta lukemien vaihteluvälit.



Nopeusmittari

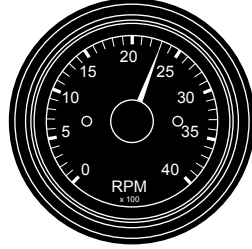
Mittaa veneen nopeuden kilometreissä, solmuissa tai meripeninkulmissa.



KC-0710

Kierroslukumittari

Mittaa koneen kierroksia (r/min) per minuutti.



KC-0700

Polttoainemittari

Mittaa polttoainesäiliön polttoainemäärän (noin). Koska veneen tarkka asento (trimmi, lista) vaihtelee, varaa kolmannes polttoaineesta menoon, kolmannes paluuseen ja kolmannes varalle.



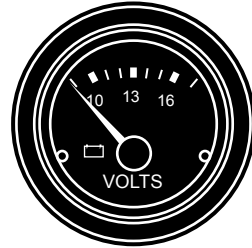
KC-0720

TÄRKEÄÄ

Saattaa olla, ettei polttoainesäiliön koko tila ole käytettävissä veneen trimmistä tai kuormasta johtuen. Varaa aina turvallisesti 20 % polttoainesäiliön tilavuudesta.

Jännitemittari

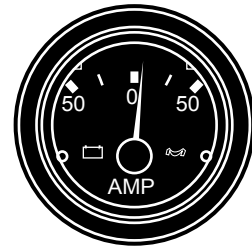
Mittaa akun kuntoa voltteina (DC). Tarkista latausjärjestelmä ja akun kunto, jos lukema on alle 11,5.



KC-0750

Ampeerimittari

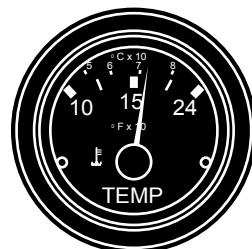
Mittaa sähköjärjestelmän latausvirtaa. Tarkista koneen käyttöohjeesta normaali vaihteluväli.



KC-0760

Koneen lämpötilamittari

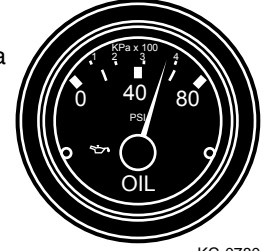
Mittaa koneen jäähtyksen lämpötilaa. Tarkista koneen käyttöohjeesta normaali vaihteluväli.



KC-0770

Koneen öljynpainemittari

Mittaa koneen öljynpaineen. Tarkista koneen käyttöohjeesta normaali vaihteluväli.



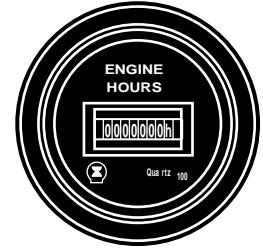
KC-0780

Koneen öljyn lämpötilamittari

Mittaa koneen öljyn lämpötilaa. Tarkista koneen käyttöohjeesta normaali vaihteluväli.

Käyttötuntimittari

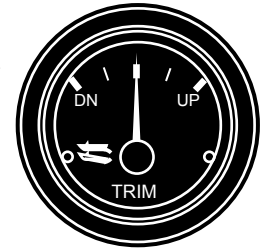
Seuraa koneen käyttötunteja.



KC-0782

Trimmi

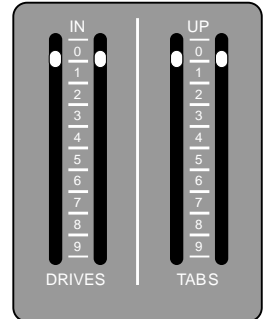
Näyttää perävetolaitteen asennon ja ilmaisee veneen keulan asennon vaakatasolla. Käytä valvoessasi veneen trimmiä.



KC-0740

Trimmin asennon mittari

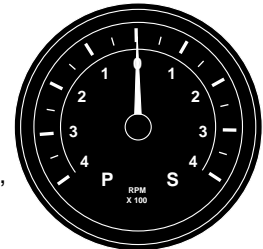
Näyttää trimmin asennon.



KC-0707

Koneen synkronointi

Näyttää r/min-lukemat suhteessa kahteen koneeseen auttaakseen nopeuden synkronointia. Jos neula on nollan kohdalla, moottorit on tahdistettu. Jos neula ei ole nollassa, säädä käyntinopeutta, kunnes se on nollassa.

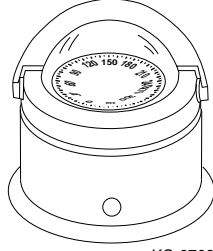


KC-0708



Kompassi

Käytetään navigoimiseen, kertoo missä suunnassa magneettinen POHJOINEN sijaitsee.



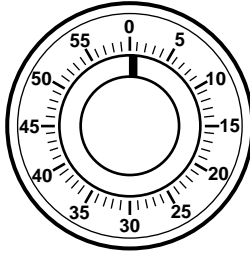
KC-0709

TÄRKEÄÄ

Pätevän teknikon tulee kalibroida kompassi ennen sen käyttämistä navigointiin. Ellei kompassia ole kalibroitu, se näyttää vääriä lukemia. Katso kompassista tarkempia tietoja kompassin omistajan ohjekirjasta.

Kaikuluotain

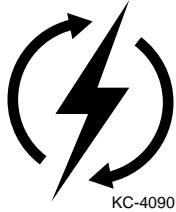
Näyttää veneen pohjan (anturin alapuolella) ja maan pinnan välisen veden syvyyden. Välttääksesi karille ajoa lisää aina pari jalkaa lukemaan.



KC-0910

KYTKIMET JA MERKKIVALOT

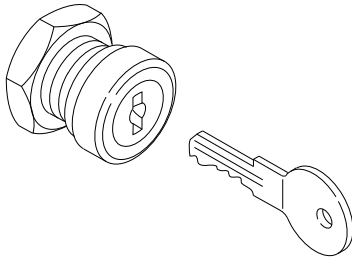
Jokainen sähköinen virtapiiri veneessäsi on varustettu kytkimellä.



KC-4090

Käynnistys

Kääntämällä avain täysin myötäpäivään käynnistät käynnistysmoottorin. Heti, kun kone käynnistyy, päästä avain irti.



KC-0985

Moottorin sammutuskatkaisin

VAROITUS

HALLINNAN MENETYS JA TURVATTOMAN VENEEN VAARA

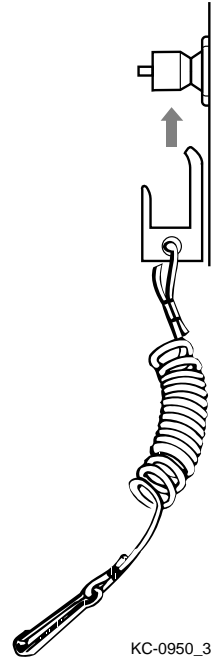
Käyttämätön moottorin pysäytyskytkinjärjestelmä tai sen väärä toiminta voi aiheuttaa kuoleman tai vakavan tapaturman. ÄLÄ käytä venettä, jos hätäpysäytyksen kytkinjärjestelmä ei toimi kunnolla.

Kiinnitä hätäkytkimen ketju itseesi ennen koneen käynnistämistä. Näin estät aluksen karkaamisen, jos kuljettaja lentää onnettomuudessa ulos aluksesta.

Moottorin hätäpysäytyskytkin sammuttaa moottorin, kun veneen kuljettaja poistuu ohjauspaikalta turvattomuuden tilassa, joko onnettomuudessa tai tasapainon menetettyään tai putoamalla tai jonkun voiman heittämänä yli laidan.

Pysäytyskytkin käsittää ohjaukseen asennetun kytkimen ja kytkinpinteen/ ketjun/ketjun pintaan kytkettynä kuljettajan ja pysäytyskytkimen välille. Jos moottori on sammutettava nopeasti, vedä narusta pintaan irrottamiseksi kytkimestä, jolloin kytkin sammuttaa moottorin.

Hätäkytkimen uudelleenkytkentä tapahtuu kiinnittämällä kytkin takaisin. Jotta kone toimisi, pinne on kiinnitettävä pysäyttimeen.



KC-0950_3

TÄRKEÄÄ

Hätäkatkaisinta tulisi käyttää ainoastaan hätätapauksissa. Sitä EI tulisi käyttää tavalliseen moottorin sammuttamiseen.

Pysäytyskytkin toimii tehokkaasti ainoastaan jos se on hyvässä kunnossa. Huomioi seuraavaa:

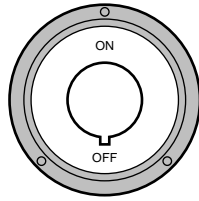
- Älä muuta tai poista pysäytyskytkintä tai sen ketjua.
- Ketjun on oltava aina vapaana esteistä, jotka voisivat haitata sen toimintaa.

KERRAN KUUKAUDESSA: Tarkista pysäytyskytkimen oikea toiminta ja varmista, ettei ketju ole haurastunut tai vaurioitunut. Vedä ketjusta moottorin ollessa käynnissä. Ellei moottori sammu, pyydä kauppiasta vaihtamaan heti pysäytyskytkin uuteen.



Akun kytkin

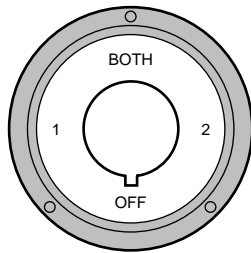
Eristää kaiken akkuvirran tulon veneeseen, lukuun ottamatta mahdollisesti asennettuja automaattisia pilssipumppuja. Jos aluksessa on kahden akun järjestelmä, varmista, että akun valintakytkin on asennossa ON ainakin yhden akun kohdalla. Akun kytkin saa aikaan myös akun positiivisen irtikytkennän sen suojaamiseksi väärinkäytöksiltä ja tyhjenemiseltä. Kierrä kytkin asentoon OFF, kun vene ei ole käytössä. Katso lisätiedot valmistajan ohjekirjasta.



KC-0704_2

Akun valintakytkin

Eristää veneen akuista ja kytkee päälle ensisijaisen, toissijaisen tai molemmat akut. Normaaliolosuhteissa kytkimen on oltava asennossa ON yhdelle akulle mieluummin kuin asennossa ON molemmille akuille. Näin toinen akku säilyy reservissä, mikäli toinen pettää. Valitse akku koneen ollessa sammuksissa ja vaihda akkua päivittäin. Asennon OFF aikana vene ei ole liitettyä akkuihin paitsi automaattisten pilssipumppujen osalta, jos sellaisia on asennettu. Akun valintakytkin kytkee myös molemmat akut käyttöön, jos tarvitaan tavallista enemmän käynnistystehoa. Kierrä asentoon OFF, kun vene ei ole käytössä. Katso lisätiedot valmistajan ohjekirjasta.



KC-0705_2

TÄRKEÄÄ

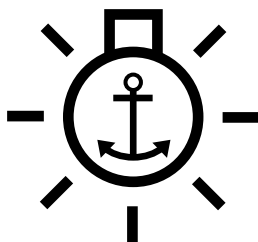
Akun valintakytkimen tarkoituksena on pitää toinen akuista varalla. Jos molemmat akut ovat käytössä (ON) ja toista käytetään koneen käynnistämiseen ja toista lisälaitteisiin, molemmat akut purkautuvat. Tämä poistaa varakäytön ja saattaa johtaa pysähtymiseen.

Akun eristys

Mahdollistaa usean akun latauksen tunnistamalla, kuinka paljon latausta kukin akku vaatii. Estää yllilatauksen ja poistaa sen vaaran, että toinen akku purkautuisi toiseen. Katso lisätietoja eristimen valmistajan ohjekirjasta.

Ankkurivalo

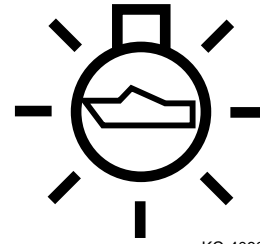
Kytkee päälle ainoastaan valkoisen, ympäri valaisevan ankkurivalon.



KC-4065

Navigointivalot

Kytkee päälle käyttövalot, ankkurivalon ja mittariston yövalot.




KC-4060

TÄRKEÄÄ

Älä käytä venettä ilman ajovaloa pimeään tultua. Ajovalot osoittavat, mihin suuntaan ajetaan ja kuka on väistämisvelvollinen.

Tuuletin

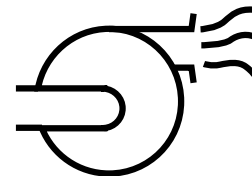
VAROITUS



PALO-/ RÄJÄHDYSVAARA

Polttoainehöyryt ovat erittäin räjähdysherkkiä joutuessaan avotulen tai kipinäinnin kohteeksi, mikä voi johtaa kuolemaan tai vakavaan tapaturmaan. Käytä tuuletinta ainakin neljän minuutin ajan ENNEN minkään sähkölaitteen käyttöä tai moottorin käynnistystä.

Kytkin aktivoi konetilan tuulettimen, jolla poistetaan räjähdysherkät kaasut.



KC-4040

TÄRKEÄÄ

KÄYTÄ pilssin tuulettimia ainakin neljä minuuttia ENNEN minkään sähkölaitteen käyttöä tai moottori(e)n käynnistystä. Pilssin tuulettinjärjestelmän käyttö EI TAKAA, että räjähtävät kaasut on saatu pois. Tarkasta AINA ENNEN minkään sähkölaitteen käyttöä tai moottori(e)n käynnistystä polttoainehöyryjen vuodot moottorin ja pilssin alueelta. Jos haistat polttoainetta, ÄLÄ kytke mitään sähkölaitetta päälle ÄLÄKÄ käynnistä konetta (koneita). Tutki asia heti. Käytä tuuletinta aina ajaessasi alle plaanausnopeutta.



Pilssipumppu

VAROITUS

UPPOAMIS- TAI HUKKUMISVAARA

Pilssipumppausjärjestelmää ei ole tarkoitettu vaurioiden hallintaan. Järjestelmän yhdistetty teho ei ole tarkoitettu tyhjentämään vene vauriotilanteessa.

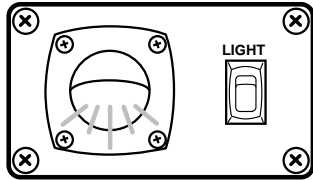
HUOMAUTUS

Tarkista säännöllisin väliajoin kaikkien pilssipumppujen kunto. Poista roskat pumpun imusta. Jos etu- ja takalaipioihin on asennettu pohjahanat, ne tulee pitää suljettuina ja avattuina vain veden poistamiseksi pääpilsseihin.

Sulkee ja käynnistää pilssipumpun manuaalisesti. Katso pumpun valmistajan ohjekirjasta käyttöä ja huoltoa koskevat tiedot.

Kansi- ja käyttövalot

Hallitaan valintakytkimillä. Päävirtakytkimen on oltava ON-asennossa.



KC-0935_1

Tuulilasinyyhkimet

Tarkasta tuulilasinyhkimien toiminta.



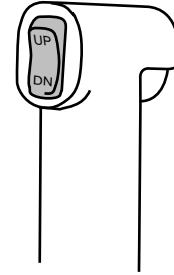
KC-4070

Luukun avaaja

Nostaa ja laskee sähkötoimisesti moottoritilan luukut.

Koneen trimmi

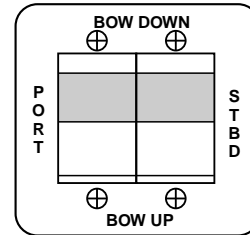
Tämä kytkin aktivoi trimmi/"Tilt"-toimintaa. Paina nappia, kunnes kone on halutussa asennossa. Käytä tätä kytkintä yhdessä trimmimittarin kanssa saavuttaaksesi parhaimman suorituskyvyn. Tämä kytkin nostaa koneen ylös "Tilt"-asentoon, kun sijoitat veneen trailerille.



KC-0931_2

Trimmilevyt

Tämä vipukytkin valvoo trimmilevyjen asentoa. Trimmilevyjen säädöllä veneen meno paranee ja sivulistojen asento säätyy vaihtelevien olosuhteiden mukaan.



KC-0932_1

Polttoainemittari

Polttoainemäärän voi tarkistaa, kun navigointivalot tai virtalukko ovat sammutettuina.

TUNNISTIMET

Tunnistimet tunnistavat mahdolliset vaaralliset kaasut tai höyryt, joita voi syntyä veneessäsi.

Kaasuhöyryt

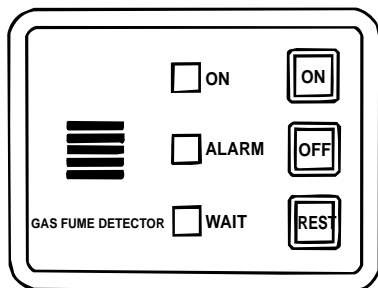
VAROITUS



PALO-/ RÄJÄHDYSVAARA

Polttoainehöyryt ovat erittäin räjähdysherkkiä joutuessaan avotulen tai kipinöinnin kohteeksi, mikä voi johtaa kuolemaan tai vakavaan tapaturmaan. Käytä tuuletinta ainakin neljän minuutin ajan ENNEN minkään sähkölaitteen käyttöä tai moottorin käynnistystä.

Kun ilmaisain tunnistaa kaasuhöyryn, hälytys hälyttää. Käännä silloin koneen tai pilssin tuuletin päälle. Kaasunilmaisimen anturi on tavallisesti pilssissä. Kokeile ilmaisinta aina ennen lähtöä.



KC-0936

Hiilimonoksidin (CO) höyryt

Hälytys kuuluu, kun CO-höyryä havaitaan. Siirrä matkustajat raittiiseen ilmaan ja tuuleta heti alue.

! VAARA

! CO

HIILIMONOKSIDIVAARA

Altistuminen CO:lle aiheuttaa kuoleman tai vakavan tapaturman. CO on väritön, hajuton ja erittäin vaarallinen aine. Kaikki moottorit ja polttoainetta polttavat laitteet tuottavat CO:ta pakokaasuna. Hiilimonoksidille suora tai pitkä altistuminen voi johtaa AIVOVAURIOON tai KUOLEMAAN. Merkkejä altistumisesta ovat huimaus, pahoinvointi ja uneliaisuus. Varmista CO-ilmaisimen oikea toiminta.

Vaarahälytys

Kun vaarahälytys hälyttää, tarkista mittarit ja sulje kone. Hälytys ilmoittaa, mikäli kone käy liian kuumana tai jos öljy on vähissä. Joissakin malleissa on hälytintestaus käynnistyksen yhteydessä.



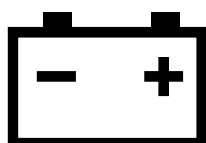
KC-5020

SULAKKEET JA VIRRANKATKAISIMET

Kaikki virtapiirit on suojattu ylläritusta vastaan sulakkeilla tai virranksaisimilla. Jos ylikuormitusta esiintyy, sulake palaa tai virta katkeaa. Jos tämä tapahtuu usein, ota heti yhteys kauppiaseen.

AKKU (AKUT)

Akun (akkujen) on oltava kiinni veneessä ja napojen peitettyinä. Pidä navat puhtaina ja tarkista ne säännöllisin väliajoin.



KC-4080

Akun neste on happoa. Käsittele varovasti. Jos nestettä pääsee kosketuksiin ihon tai jonkin muun ruumiinosan kanssa, huuhtelee vedellä ja hakeudu lääkärin hoitoon.

Pidä akun liitännät puhtaina, tiukasti kiinni ja eristettyinä välttääksesi kaarikipinöinnin ja oikosulut, jotka saattaisivat aiheuttaa räjähdys tai tulipalon.

Ole varovainen kytkiessäsi akkua irti tai kiinni. Varmista, että asennus ja liitännät ovat hyvin kiinni ja että navat on peitetty suojaavilla kansilla. ÄLÄ varaa akkua aluksessa ja/tai tuki akun tuuletuskanavia.

! VAROITUS

PALO-/ RÄJÄHDYSVAARA

Lyijyhappoakkujen tuottamien typpikaasujen räjähdys- tai palovaara aiheuttaa kuoleman tai vakavan tapaturman.

- Käytä henkilökohtaisia suojaimia työskennellessäsi akkujen luona tai niiden lähellä.
- ÄLÄ varaa akkua pikalaturilla tai käytä sellaista moottorin käynnistämiseen.
- Varaa akku aluksen ulkopuolella.
- ÄLÄ tupakoi tai vie avotulta akun lähetyville.
- ÄLÄ pidä päätäsi suoraan akun yläpuolella, kun liität tai irrotat sähköliittimiä.
- Kipinän tai liekin syyttämä kaasu voi räjähtää rajusti ja aiheuttaa akkunesteen roiskumista tai akun hajoamisen.
- ÄLÄ käytä metalliesinettä akun napojen välissä akun varauksen toteamiseksi.

SÄHKÖJÄRJESTELMÄT

! VAARA

TULIPALO-/RÄJÄHDYS-/ SÄHKÖISKUVAARA

AC- ja DC-järjestelmien väärä käyttö aiheuttaa tulipalon, räjähdys tai sähköiskun, joka voi johtaa kuolemaan tai vakavaan tapaturmaan. ÄLÄ käsittele jännitteistä järjestelmää tai ui aluksen lähellä, kun se on kytketty rannan voimanlähteeseen. Ole varovainen kytkiessäsi rannassa olevaa voimalähdettä.

Joissakin veneissä on kaksi sähköjärjestelmää: akun tasavirtajärjestelmä (DC) ja generaattorin tai rannan voimanlähteen vaihtovirtajärjestelmä (AC). Näillä järjestelmillä on oma pääjakokeskus. DC-järjestelmä tuottaa sähköä koko veneen sähköntarvetta varten (valaistus, pumput, puhaltimet, kone jne.)



VAROITUS

Älä työskentele jännitteisten sähköasennusten parissa tai muuta sähköjärjestelmää tai vastaavia piirustuksia. Vain pätevä merisähköteknikko saisi asentaa, muuttaa ja huoltaa sähköjärjestelmää. Älä muuta ylijännitesuojana olevien laitteiden nimellisvirran ampeerimäärää ja käytä vain sellaisia sähkölaitteita tai niiden osia, jotka eivät ylitä virtapiirin nimellisjännitteen ampeerimäärää. Kun poistut aluksesta, sammuta sähköjärjestelmät, poikkeuksina automaattinen pilssipumppu-, palonsuojaus- ja hälytyspiirit.

AC-järjestelmä syöttää virtaa sähkön ulosottoihin ja AC-virtajärjestelmiin (sähköuuniin, vedenlämmittimeen, mikroaaltouuniin, jääkaappiin ym.) kun vene on kiinnitettyä laituriin tai köyteen.

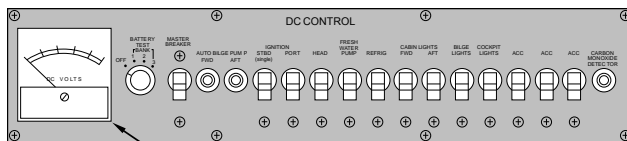
VAROITUS

Älä muuta sähköjärjestelmiä tai selittäviä piirustuksia. Vain pätevä merisähköteknikko saisi asentaa, muuttaa ja huoltaa näitä laitteita. Tarkasta järjestelmä ainakin kerran kahdessa vuodessa. Liitä asennettujen sähkölaitteiden metalliset kotelot tai kuoret aluksen suojajohtojärjestelmään (vihreä tai keltaraitainen vihreä liuskaliitin) ja käytä kaksoiseristettyjä tai maadoitettuja sähkölaitteita. Älä käytä sähköjärjestelmää, jos vastakkaisnapaisuuden ilmaisin käynnistyy. Korjaa napaisuusvirhe ennen aluksen sähköjärjestelmän käynnistämistä. Älä muuta rantavoimanlähteen johtojen liittimiä. Käytä vain yhteensopivia liittimiä.

Sähköiskujen ja tulipalojen minimoimiseksi:

- Käännä rantavoimanlähteen kytkin pois päältä ennen rantavoimanlähteen kaapelin liittämistä tai irrottamista.
- Liitä rantavoimanlähteen kaapeli aluksen virranottoon ennen rantavoimanlähteen kaapelin liittämistä lähteeseen.
- Irrota rantavoimanlähteen kaapeli ensin rantavoimanlähteestä.
- Jos vastakkaisnapaisuuden ilmaisin toimii, irrota kaapeli heti.
- Sulje rantavoimanlähteen sisääntulon kansi tiiviisti.

DC-päätaulu (erittäin alhainen jännite)



KC-1633_1

Tyypillinen DC-päätaulu voi käsittää jännitemittarin, akun koetuskytkimen, sarjan kytkintyyppisiä ja nollattavia virtapiirin katkaisimia ja pääkatkaisimen kytkimen.

Jännitemittari (A)

Tällä mittarilla tarkistetaan akkujen kunto. Kun pääkatkaisin on asennossa OFF, käännä akun koetuskytkintä akun jännitteen kokeilemiseksi.

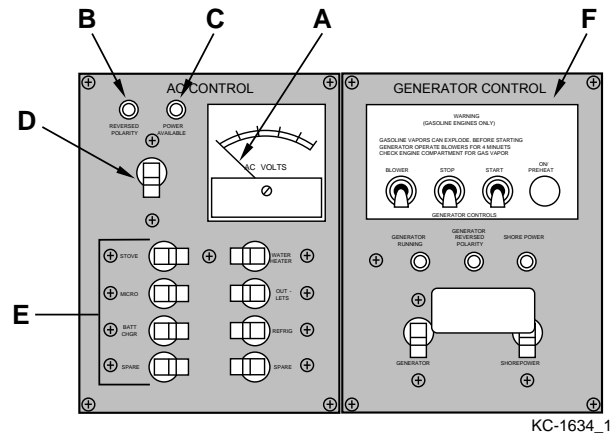
TÄRKEÄÄ

Älä koskaan palanutta palannutta virtakytkintä tarkistamatta vian syytä.

Kytkintyyppisillä virtapiirin katkaisijoilla on kaksi toimintoa. Voit kytkeä manuaalisesti virran päälle tai pois (on/off-asento). Tämä suojaa järjestelmää, johon virta kulkee, automaattisesti avaamalla virtapiirin, jos se kuormittuu liikaa.

AC-/generaattorin ohjaustaulu (alhainen jännite)

FI



KC-1634_1

Monissa AC-pääkeskuksissa on jännitemittari tai AC:n pääkatkaisin, vastakkaisnapaisuuden ilmaisin sekä yksittäiset virrankatkaisimet.

Jännitemittari (A)

Jos jännitemittari on asennettu, se antaa mahdollisuuden tarkkailla AC-jännitettä.

Vastakkaisnapaisuuden valo (B)

Vastakkaisnapaisuuden valo ilmaisee, että rantavoimanlähteen napaisuus on kääntynyt, mutta se ei ilmaise onko veneen napaisuus (johdotus) kääntynyt.



! VAARA



**TULIPALO-/RÄJÄHDYS-/
SÄHKÖISKUVAARA**

Vastakkaisnapaisuus tai väärä AC-järjestelmän käyttö aiheuttaa tulipalon, räjähdys- tai sähköiskun, joka voi johtaa kuolemaan tai vakavaan tapaturmaan. **ÄLÄ** käytä rantavoimanlähdeä, jos napaisuus on vastakkainen. Käännä voimanlähde pois ja irrota rantavoimanlähteen johto. **ÄLÄ** muuta rantavoimanlähteen virtajohtoa.

Käytettävissä olevan tehon valo (C)

Käytettävissä olevan tehon valo ilmaisee, että teho rannasta tai generaattoreista on tarjolla tauluun siitä edelleen jaettavaksi. Tämän valon tulee palaa, ennen kuin AC-kytkimen voi kytkeä päälle.

AC-pääkatkaisin (D)

AC-pääkatkaisin kytkee koko AC-järjestelmän päälle ja pois. Tämä mahdollistaa jännitteen ja vastakkaisnapaisuuden tarkistuksen heti, kun maasähkö on kytketty.

Yksittäiset virrankatkaisimet (E)

Yksittäiset virrankatkaisimet antavat mahdollisuuden kääntää virtapiiri päälle tai pois näpäyttämällä kytkin päälle tai pois päältä. Samalle ne katkaisevat sähkön heti, jos siihen on aiheutta.

TÄRKEÄÄ


Älä koskaan palauta palannutta virtakytkintä tarkistamatta vian syytä.

Generaattorin pääkeskus (F)

Mikäli veneessäsi on generaattori, pääkeskuksessa on käynnistys- ja stop-katkaisin sekä katkaisin maasähkölle tai generaattorille.

Aina kun käytät generaattoria, käytä myös moottoritilan tuuletinta ainakin neljän minuutin ajan ennen käynnistystä ja jatkuvasti generaattorin toimiessa kaikkien vaarallisten kaasujen tai höyryjen poistamiseksi. Generaattorin toiminnot vaativat joitakin menettelyjä. Tutustu hyvin käyttöohjeisiin ennen käyttöä. Katso generaattorin omistajan ohjekirjasta käyttöön ja huoltoon liittyvät tiedot.


! VAROITUS



PALO-/ RÄJÄHDYSVAARA

Polttoainehöyryt ovat erittäin räjähdysherkkiä joutuessaan avotulen tai kipinöinnin kohteeksi, mikä voi johtaa kuolemaan tai vakavaan tapaturmaan. Käytä tuuletinta ainakin neljän minuutin ajan **ENNEN** minkään sähkölaitteen käyttöä tai moottorin käynnistystä.

! VAROITUS



SOTKEUTUMISVAARA

Kosketus liikkuviin osiin voi aiheuttaa juuttumisen, haavan tai kuoleman tai vakavan tapaturman. Pysy loitolla liikkuvista osista.

Rantavoimanlähdeliitännä

! VAARA



**TULIPALO-/RÄJÄHDYS-/
SÄHKÖISKUVAARA**

AC- ja DC-järjestelmien väärä käyttö aiheuttaa tulipalon, räjähdys- tai sähköiskun, joka voi johtaa kuolemaan tai vakavaan tapaturmaan. **ÄLÄ** käsittele jännitteistä järjestelmää tai ui aluksen lähellä, kun se on kytketty rannan voimanlähteeseen. Ole varovainen kytkiessäsi rannassa olevaa voimalähdeä.

Rantavoimanlähteen käyttö edellyttää erikoista merenkulun vaatimaa kolmijohtoa, jotta oikea liitännä rantaan toteutuisi. Laituripuolen liittimet ja rantavoimanlähteen liittimet ovat pistokkeita. Liittimet lukittuvat paikalleen kierteisellä lukkokauluksella. Varmista, että rantavoimanlähteen liittimen kansi on paikallaan, kun voimanlähde ei ole käytössä.

Älä päästä rantavoimanlähteen kaapelin päätä veteen. Se voi aiheuttaa sähkökentän, joka voi aiheuttaa lähettyvillä uiville tapaturman tai kuoleman.



Liittäminen:

- Käännä aluksen ohjaustaulun PÄÄ-AC-virtapiirin katkaisin pois päältä.
- Jos laiturin antopäässä on katkaisukytkin, käännä kytkin pois päältä.
- Liitä rantavoimanlähteen kaapeli ensin alukseen.
- Jätä enemmän riippuvaa tilaa kuin kiinnitysköysille.
- Liitä kaapeli laituriavoimanlähteeseen.
- Jos aluksessa on generaattori, käännä Ranta/Generaattori-kytkin asentoon RANTA.
- Aseta laiturin irrotuskytkin asentoon ON.
- Jos vastakkaisnapaisuuden varoitusvalo syttyy ohjaustauluun, kytke kaapeli heti irti rannan pisteestä ja ota yhteys venekauppiaseen.

Liitoksen irrotus:

- Käännä aluksen päävirtapiirin katkaisimet pois päältä.
- Jos rannan antopäässä on katkaisukytkin, kytke se irti.
- Irrota rantavoimanlähteen laituriilitäntä.
- Irrota kaapeli aluksesta ja sulje kansi.

Laitteet


Aluksessa voi olla useita laitteita, kuten uuneja, keittotasoja, grilli, mikroaaltouuni, jääkaappi tai jääkone. Laitteilla on yleensä suuri ampeeritarve tai ne saattavat käyttää polttoainetta, joka kuluttaa suljetun tilan happea. Katso näiden laitteiden käyttöä, huoltoa ja turvallisuutta koskevat tiedot omistajan ohjekirjasta. ÄLÄ käytä laitteita keittion tai hytin lämmittämiseen tai jäähdyttämiseen.

POLTTOAINEEN TÄYTTÖ

Jos näitä laitteita on, sulje kaikki ovet, ikkunat, luukut ja aukot, joiden kautta polttoaineen höyryt voisivat päästä aluksen suljettuihin tiloihin. Älä ylitä polttoainesäiliötä. Jätä täytön yhteydessä ainakin 2 % paisumisvaraa polttoaineelle. Jos polttoaineen lämpötila on 0 °C (32°F) tai alempi, jätä ainakin 6 % paisumisvaraa polttoaineelle.

Tarkista aluksen ensimmäisen polttoainetäytön yhteydessä ja sen jälkeen joka kerta koko polttoainejärjestelmän vuodot ja/tai vaurioituneet osat. Vuodot ja/tai vaurioituneet osat on korjattava ja alue tuuletettava räjähtävien kaasujen poistamiseksi.

VAROITUS



PALO-/ RÄJÄHDYSVAARA!

Polttoainehöyryt ovat erittäin räjähdysherkkiä joutuessaan avotulen tai kipinöinnin kohteeksi, mikä voi johtaa kuolemaan tai vakavaan tapaturmaan. Käytä tuuletinta ainakin neljän minuutin ajan ENNEN minkään sähkölaitteen käyttöä tai moottorin käynnistystä.

- Sammuta kaikki koneet, moottorit ja puhaltimet ennen lisäämistä.
- Älä tupakoi tai salli avotulta tai kipinointia lähetyvillä, alle 15 m päässä polttoainealueelta.
- Säilytä staattisen sähkön estämiseksi kosketus säiliön ja polttoaineputken välillä. ÄLÄ käytä muovisuppilaa.

Suorita täyttö vain hyväksytyissä paikoissa, kuten venesatamien täyttöpaikoissa tai moottoriajoneuvojen huoltoasemilla. Hyväksytyillä paikoilla on aina turvakalusto paikalla staattisen sähköpurkauksen varalta.

Lue ja noudata KAIKKIA pumpussa ja pumpun lähetyvillä olevia varoituksia.

Säilytä polttoainesuulakkeen ja täyttöputken välinen kosketus koko ajan ennen täyttöä ja sen jälkeen, jotta välttäisit sähköstaattisen kipinöinnin.

ÄLÄ nouse alukseen polttoaineen täytön aikana. Sisään astuminen tai poistuminen saattavat synnyttää staattisen varauksen, joka saattaisi sytyttää kaasut täyttöputken tuntumassa.

ÄLÄ joudu palon sattuessa paniikkiin.


- **ÄLÄ irrota suulaketta bensiinitankista.**
- **Evakuoi kaikki matkustajat aluksesta ja täyttöalueelta sekä kerro asiasta heti aseman hoitajalle, jotta tämä voisi käyttää syötön hätäkatkaisua ja palonsammutinta.**

Polttoaineentäytön jälkeen

- Sulje täyttöaukko (-aukot) tiukasti.
- Pyyhi kaikki läikkynyt polttoaine täysin pois. Hylkää rätit oikealla tavalla rantaan.
- Avaa kaikki ovet, ikkunat, salvat ja luukut kaikkien tilojen tuulettamiseksi. Tarkista mahdolliset polttoainekaasut ennen koneiden tai laitteiden käynnistystä.
- Jos tuuletin kuuluu varustukseen, käytä sitä ainakin neljän minuutin ajan ennen kutakin koneen käynnistystä.

Käynnistykseen yhteydessä

VAROITUS



PALO-/ RÄJÄHDYSVAARA

Polttoainehöyryt ovat erittäin räjähdysherkkiä joutuessaan avotulen tai kipinöinnin kohteeksi, mikä voi johtaa kuolemaan tai vakavaan tapaturmaan. Käytä tuuletinta ainakin neljän minuutin ajan ENNEN minkään sähkölaitteen käyttöä tai moottorin käynnistystä.



YMPÄRISTÖN HUOMIOON OTTAMINEN

Veneilijänä ymmärrät luonnon ainutlaatuisuutta ja kauneutta. Veneilijän velvollisuus on suojella luontoa pitämällä vedet puhtaana.

Älä pane veteen mitään, jota et itse haluaisi syödä tai juoda!

Tunne kaikki paikalliset lait ja kunnioita niitä, kun on kysymys säiliöiden ja jätteiden tyhjentämisestä.



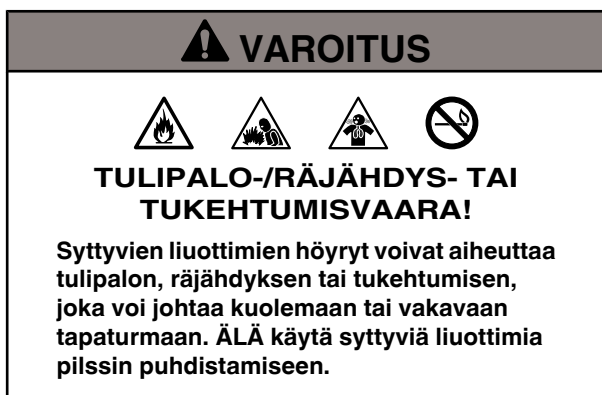
MARPOL-SOPIMUS

Aluksista peräisin olevan saastumisen estämistä koskeva kansainvälinen sopimus, joka tunnetaan yleisesti MARPOL-sopimuksena (MARine POLLution), kieltää kaikkien aluksesta peräisin olevien muovien, kemikaalien, jätteiden ja öljyn tyhjentämisen veteen.

LÄIKKYNYT POLTTOAINE JA ÖLJY

Vesistöihimme läikkynyt polttoaine tai öljy saastuttaa ympäristöä ja on vaarallinen villieläimille. Älä koskaan pura tai heitä polttoainetta tai öljyä veteen; se on kiellettyä ja voi johtaa sakkujen määräämiseen. On olemassa kaksi yleistä, vahingossa tapahtuvaa läikkymistä:

- **Polttoainesäiliön täyttäminen liian täyteen**
- **Likaantuneen pilssiveden pumppaaminen**



Pidä pilssin alue puhtaana läikkyneestä polttoaineesta ja öljystä. ÄLÄ säilytä likaisia rättejä aluksessa, hävitä ne jätteenä asianmukaisesti rannalla.

JÄTTEEN TYHJENNYS JA HÄVITYS

Jäte tarkoittaa kaikentyyppistä roskaa, muovia, kierrätysmateriaaleja, ruokaa, puuta, puhdistusaineita, viemäriverettä ja jopa kalanjätteitä tietyillä vesillä, lyhyesti sanottuna: lähes kaikkea. Suosittelemme, että tuot takaisin kaiken, minkä olet vienyt mukasi ja hävitä ne asianmukaisesti rannalla.

Mikäli veneessäsi on WC, jossa on septitankki, varmista, että siinä on imutyhjennysjärjestelmä. Monella alueella jäteveden tyhjennys yli laidan on kielletty, joskus myös jätteiden toimiva yli laidan heittäminen.

LIIKA MELU

Koneen melu, radion melu ja jopa huuto. Monilla vesialueilla on hyväksytyt melurajat. Älä käytä peräpeilin läpäisevää pakoputkea ellei ole kaukana rannasta. Musiikki ja kovaääninen keskustelu kantavat vesillä pitkän matkan päähän, etenkin yöllä.

VANAVESI JA AALTOILU

Tarkkaile valppaana EI VANAVETTÄ -alueita. Saatat joutua vastuuseen vanaveden tai aaltoilun aiheuttamista vahingoista. Siirry plaanauksesta hitaampaan, ohjattavaan nopeuteen ennen EI VANAVETTÄ -aluetta.

PAKOKAASUPÄÄSTÖT

Lisääntyneet pakokaasupäästöt (hiilivety) saastuttavat vesistöämme ja ilmaamme. Varmista huippusuorituskyky pitämällä moottori vireessä ja veneen runko puhtaana. Kysy lisätietoja myyntiliikkeestä ja katso niitä moottorin ohjekirjasta.

MAALIT

Jos venettäsi pidetään vedessä, jossa kasvillisuus on ongelma, kasvuntorjuntamaalin käyttö voi vähentää kasvun nopeutta. Tunne ympäristösäädökset, joilla voi olla vaikutusta maalin valintaan. Kysy lisätietoja paikallisesta veneilyvirastosta.

PUHDISTUSAINEEET

Kotitaloudessa käytettyjä puhdistusaineita tulee käyttää niukasti eikä niitä saa päästää vesistöön. Älä koskaan sekoita puhdistusaineita keskenään ja varmista aina hyvä tuuletus. ÄLÄ käytä tuotteita, jotka sisältävät fosfaatteja, klooria, liuottimia, biohajoamattomia tai öljypohjaisia tuotteita. Sitruspohjaiset puhdistusaineet ovat erinomaisia meripuhdistustarkoituksiin ja turvallisia itsellesi ja ympäristölle. Katso lisätietoja varten kohdasta HUOLTO JA YLLÄPITO.



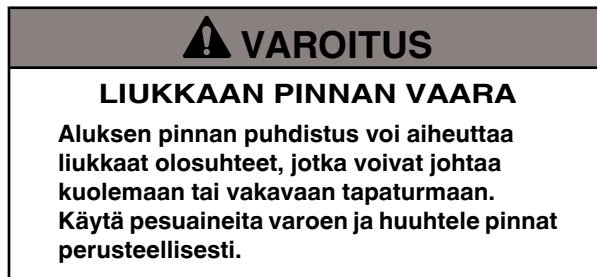
HUOLTO

SUOLAISEN VEDEN AIHEUTTAMA SYÖPYMINEN

Koko vene olisi huuhdeltava puhtaalla vedellä heti suolavedessä käytön jälkeen. Jos venettä käytetään pääasiassa suolavedessä, vahaa runko kuukausittain ja sivele koneistoon ruosteestoaineita.

PUHDISTUS

Rutiinomainen ja säännöllinen puhdistaminen pitää veneesi hyvässä kunnossa. Puhdistustarvikkeita voit hankkia myös kauppiaaltsi. Ulos jätetyt veneet heikkenevät vähitellen auringonvalon, veden, pölyn ja ilmassa olevien kemikaalien vaikutuksesta.



Kun peset venettäsi, varmista että käytät mietoja pesuainetta ja mielellään lämmintä vettä. ÄLÄ käytä hankaavia puhdistusaineita, liuottimia, ammoniakkaa tai klooria koska ne vaurioittavat geelipinnoitetta. Älä vahaa alueita, jotka on tarkoitettu kävelemiseen. Äärimmäisissä olosuhteissa voi käyttää erikoispuhdistusaineita vaahdon tai levien poistamiseksi rungosta. Kysy kauppiaaltsi.

POHJAN HUOLTO

Mikä tahansa kasvillisuus veneen pohjassa hidastaa venettäsi ja vaikuttaa sen käyttäytymiseen. Älä käytä pohjan puhdistamiseen teräsharjaa tai hankaustyynyä. Pienet naarmut keräävät lisää likaa.

Gelcoat-rakkuloituminen (osmoosi) voi olla normaali tilanne veneessäsi. Rakkuloita voi syntyä (veneen pohja), kun veneesi on vedessä tietyn ajan.

Paras tapa rakkuloiden estämiseksi on minimoida veneen vedessäpitemisaika.



VERHOILU

Säännöllinen pesu, käyttäen mietoa pesuainetta tai vinyylipuhdistusainetta, pitää verhoilun hyvässä kunnossa. Vältä tynnyjen tuleamista läpimäriksi. Kuivaa ne hyvin pesun jälkeen.

TÄRKEÄÄ

Tietyt pesuaineet (auton, kodin ja teollisuuden) voivat vahingoittaa verhoilua ja sen värejä. Liuottimia ja kuivapuhdistusnesteitä tai valkaisuaineita sisältäviä, vahan kaltaisia tuotteita tulisi käyttää varoen.

MATOT

Tahrat ja läikyt tulisi puhdistaa heti. Mitä kauemmin tahra on puhdistamatta, sitä vaikeampi se on poistaa.

PILSSI JA PUMPPU

Sähkökäyttöiset pilssipumput ovat alttiita vioille eivätkä korvaa pilssin jatkuvaa tarkastusta, varsinkin jatkuvien sateiden aikana, aallokossa tai myrskyolosuhteissa. Myös pilssi tulisi turvallisuussyistä pitää puhtaana.

Tarkista pilssipumppu (-pumput) säännöllisesti varmistuaksesi, ettei imusihdeissä ole roskia. Roskat voivat tukkia sihdin tai joutua pilssipumpun pyörään, mikä saattaa aiheuttaa pumpun toimintahäiriön. Tarkista säännöllisin väliajoin kaikkien kiristimien ja letkujen tiiviys ja varmista, että pohjahanat ovat kiinni silloin, kun ne eivät ole käytössä.

Noudata pilssipumpun valmistajan rutiinitarkastus- ja huolto-ohjeita. Pidä ämpäriä tai kauhaa veneessä pilssipumpun toimintahäiriön varalta. Pidä pilssin vesi vähimmillään.

TÄRKEÄÄ

Pilssipumpuja ja pilssipumppausjärjestelmiä ei ole tarkoitettu vauriohallintaan. Tarkista säännöllisin väliajoin kaikkien pilssipumppujen kunto. Pidä roskat pois tuloaukoista. Jos keulan ja perän laipioihin on asennettu pohjahanat, pidä ne kiinni ja avaa ainoastaan veden päästämiseksi pääpilssin alueelle.

TÄRKEÄÄ

Älä heitä öljyä tai puhdistusaineita yli laidan. Ks. YMPÄRISTÖN HUOMIOON OTTAMINEN.

PLEKSILASI®

Pleksilasi naarmuuntuu helposti. Kun puhdistat, käytä lämmintä vettä ja pehmeää, nukkaamatonta rättiä.

RUOSTUMATON TERÄS

Ruostumaton teräs ei ole täysin vastustuskykyinen korroosiolle. Pitääksesi ruostumattoman teräksen osat hyvässä kunnossa:

- Puhdista kaikki ruostumattoman teräksen osat saippualla ja vedellä. Älä käytä teräsvillaa, happeja, valkaisuaineita tai muita vastaavia hioma-aineita.
- Poista ruostetahrat kromi- tai messinkikiillokkeella niin pian kuin mahdollista. Ruostumattomille teräspinoille voi syöpyä koloja.
- Käytä hyvää auton vaha ruostumattomiin teräsosiin.

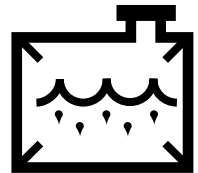
Tarkista säännöllisesti veneesi kiinnikkeet, ruuvit ja vastaavat osat.

MERI-WC (KÄYMÄLÄ)

Katso valmistajan käyttöohjeesta, miten sitä tulisi käyttää ja hoitaa. Neuvo vieraitasi niin, etteivät he pane rättejä tai muita tukkeuttavia esineitä pyttyyn.

SEPTITANKKI

Jos alukseen on asennettu jätessäiliö, tarjolla on useita kemikaaleja hallitsemaan hajuja ja pilkkomaan kiinteitä aineosia. Ota yhteys merikauppiaseesi parhaan tuotteen saamiseksi käyttöön. Kun jätessäiliö on tyhjenetty, täytä säiliö puhtaalla vedellä ja pumpppaa se ulos säiliön huuhtelemiseksi.



KC-4055

TÄRKEÄÄ

Kemikaalien, joita käytetään puhdistukseen ja hajunpoistoon varastoinnin aikana, on oltava septitankkijärjestelmän kanssa yhteensopivia. Säiliöitä tulisi pitää tyhjänä varastoinnissa, pitkinä aikoina käyttämättä ja pakkasaikoina. Jätteitä saa heittää yli laidan vain hyväksytyillä alueilla ja noudattamalla kemikaaleja tai jätteitä koskevia paikallisia määräyksiä.

Monissa venesatamissa on tarjolla septitankin imutyhjennysjärjestelmä.

GALVAANINEN KORROOSIO

Suolaisissa, saastuneissa ja murtovesissä käytettävissä veneissä tulisi olla peräpeiliin asennettu sinkkianodi estämässä veteen koskettavien metalliosien vaurioituminen. Sinkkianodin tarkoitus on kulua niin, etteivät muut metallit syövy. Tarkista säännöllisesti sinkkianodin tila. Jos sinkki on kulunut huomattavasti, se on vaihdettava, jotta suojaus säilyy eivätkä muut metalliosat vaurioitu. Useimmissa koneissa on yksi tai useampia omia sinkkianodeja, jotka vaativat myös säännöllistä tarkistamista.



MUISTUTUS

Älä maalaa tai peitä sinkkianodia tai -katodia. Peitettyinä ne eivät suojaa galvaaniselta korroosiolta. Vaihda anodit, jos ne ovat kuluneet 50 % tai enemmän.



KORJAUKSET, VAIHDOT JA UUSIMISET

Älä yritä korjata itse, mikäli et ole alan ammattilainen tai ellei sinulla on siihen tarvittavaa tietoa ja hyväksytyjä varaosia.

MATERIAALIT JA KOMPONENTIT

Veneesi on suunniteltu turvallisuutta ajatellen käyttöympäristöönsä, meri- tai järviolosuhteisiin, ja testattu perusteellisesti asianmukaisten turvallisuusstandardien mukaisesti. Emme suosittele, että omistaja tekee lisä- tai jälkiasennuksia itse, koska tämä voi vaikuttaa huonontavasti koko veneeseen.

Kauppiaasi on valtuutettu tekemään korjauksia, muutostöitä ja asennuksia niin, etteivät ne vaikuta veneen turvallisuuteen, rakenteeseen tai mahdolliseen takuuseen.

TALVISÄILYTYS

Talvisäilytys vaatii erityisiä valmisteluja, jotta vene ei vahingoittuisi. Ilman asianmukaisia valmisteluja veneesi voi kärsiä ruostumisesta (teräsosat), homeesta (tyynyt ja patjat) tai pakkasesta.

Veneen rikkoutuminen, joka johtuu huolimattomasta säilytyksestä, ei kuulu takuun piiriin. Kysy kauppiaaltasi, miten tai missä venettä tulisi säilyttää.

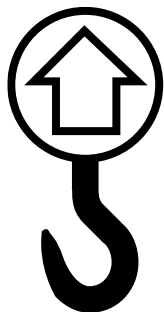
TARKASTUS

Tarkista silmämääräisesti kaikki koneistot, kiristimien ja kiinnikkeiden tiukkuus; kaikki letkut, säiliöt, rungon läpiviennit ja tiivisteet vuotojen varalta; myös kaikki johdot korroosion, haurastumisen ja muiden vaurioiden varalta ennen veneen veteenlaskua. Tarkistus tulee tehdä ennen veteenlaskua sekä säännöllisesti kauden aikana. Kauppiaasi voi auttaa sinua.

NOSTOHIHNA/NOSTO

Mikäli venettä nostetaan ilman traileria, noudata seuraavia ohjeita:

- Älä kiinnitä koskaan nostoliinoja pollareihin, käsikahvoihin tai muihin vastaaviin. Kiinnitä nostoliinat veneen keulaan ja perän merkittyihin nostopisteisiin.
- Peitä nostoliinat niin, ettei vene naarmuunnu.
- Kiinnitä venettä nostettaessa köysi keulaan ja perään.
- Jos käytät nostohihnoja, käytä leveitä, vyötyyppisiä, vähintään 130 mm leveitä hihnoja.
- Älä anna hihnojen tarttua potkuriin tai muihin vedenalaisiin osiin.
- Käytä levityspuita estääksesi kyljen painautumista.
- Pidä keula muita osia korkeammalla välttääksesi koneen rikkoutumisen.



KC-5000

MAALAUS

Kysy ennen myrkkävärin valintaa muilta veneilijöiltä ja asiantuntijoilta, mikä voisi olla sopiva väri tarkoitettuihin käyttöolosuhteisiin. Paikalliset olosuhteet voivat vaikuttaa värin valintaan.

VAROITUS



TULIPALO-/RÄJÄHDYS-/TUKEHTUMISVAARA

Puhdistusaineet ja maaliaineet voivat olla syttyviä ja/tai räjähtäviä tai vaarallisia hengittää. Varmista riittävä tuuletus, käytä oikeita henkilökohtaisia suojaimia ja poista rätit oikein rannalla.

Syttyvien liuottimien höyryt voivat aiheuttaa tulipalon, räjähdysten tai tukehtumisen, joka voi johtaa kuolemaan tai vakavaan tapaturmaan.

Pidä avotuli ja kipinät poissa työskentelyalueelta. ÄLÄ maalaa muualla kuin hyvin tuuletetulla alueella.

TÄRKEÄÄ

Lue maalien käyttöohjeet tarkasti.

Kysy paikallisilta viranomaisilta ympäristömääräyksistä ennen pohjan maalausta. Noudata tarkasti maalin valmistajan ohjeita.



TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION.....	185
A PROPOS DE VOTRE BATEAU.....	185
PLAQUE DU CONSTRUCTEUR.....	185
CATEGORIE DE CONCEPTION DU BATEAU.....	186
LIMITATIONS DU BATEAU.....	186
Masse du bateau.....	186
Charge maximale.....	186
Nombre maximum de personnes.....	186
Chargement.....	186
STABILITÉ ET FLOTTABILITÉ.....	187
SECOURS EN MER (HOMME À LA MER).....	187
CHAVIREMENT ET REMISE À FLOT.....	187
POINTS D'AMARRAGE.....	187
AMARRES DE QUAI ET DE MOUILLAGE.....	187
REMORQUAGE.....	187
PONT DE TRAVAIL.....	187
MOTEUR(S).....	188
EMISSIONS DE BRUIT.....	188
SECURITE DE NAVIGATION.....	188
ALERTES DE SECURITE.....	188
Niveaux de danger.....	188
Symboles en images.....	188
MATÉRIEL DE SECURITE REGLEMENTAIRE.....	188
MATÉRIEL DE SECURITE RECOMMANDE.....	188
BRASSIERES DE SAUVETAGE.....	189
RADEAU DE SAUVETAGE.....	189
MATÉRIEL DE LUTTE CONTRE L'INCENDIE.....	189
SIGNAUX VISUELS DE DETRESSE.....	190
DROGUES ET NAVIGATION.....	191
RISQUES LIES AU MONOXYDE DE CARBONE.....	191
VISIBILITE.....	192
INFORMATIONS GENERALES.....	192
COMMANDES.....	192
Avant de démarrer.....	192
Commande d'accélération/ inversion de sens de marche.....	192
DIRECTION.....	194
Système de direction mécanique.....	194
Direction assistée.....	194
Système de direction hydraulique.....	194
VANNES.....	194
Vannes de carburant.....	195
Sélection des réservoirs de carburant.....	195
Collecteur de carburant.....	195
Appareils à combustible.....	195
CIRCUIT DE CARBURANT.....	196
CIRCUITS D'ALIMENTATION D'EAU.....	196
Réservoir d'eau douce.....	196
Sorties de coques/ouvertures dans la coque.....	196
Vivier.....	197
Répartiteur d'eau.....	197
INSTRUMENTS.....	197
COMMANDES ET VOYANTS.....	198
Commutateur d'allumage.....	199
Interrupteur d'arrêt du moteur.....	199
Interrupteur de batterie.....	199
Sélecteur de batterie.....	199
Sectionneur de batterie.....	199
Interrupteur de fanal de mouillage.....	200
Interrupteur de feux de navigation.....	200



Interrupteur de ventilateur du compartiment moteur	200
Interrupteur de pompe de cale	200
Commutateurs de feux d'accostage et d'éclairage	200
Interrupteur d'essuie-glace	201
Interrupteur d'ouverture de panneaux	201
Interrupteur de réglage d'assiette/relevage	201
Interrupteurs de volets compensateurs	201
Interrupteur de jauge de carburant.....	201
DETECTEURS	201
Vapeurs d'essence	201
Vapeurs de monoxyde de carbone (CO)	201
Déclenchement d'une alarme	202
FUSIBLES ET DISJONCTEURS	202
BATTERIE(S)	202
CIRCUITS ELECTRIQUES	202
Tableau principal C.C. (très basse tension)	203
Tableau de commande C.A./Générateur (basse tension)	203
Branchement de l'alimentation du quai	204
Appareils électriques.....	205
RAVITAILLEMENT EN CARBURANT	205
Après le ravitaillement en carburant.....	205
Au moment du démarrage	206
PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT.....	206
PLAN POLMAR	206
REJETS DE CARBURANT ET D'HUILE	206
EVACUATION ET MISE AU REBUT DES DÉCHETS	206
BRUIT EXCESSIF.....	206
SILLAGE ET REMOUS	206
EMISSIONS D'ÉCHAPPEMENT	206
PEINTURES.....	206
PRODUITS DE NETTOYAGE	206
ENTRETIEN.....	207
CORROSION EN EAU DE MER	207
NETTOYAGE	207
ENTRETIEN DE LA CARENE	207
GARNISSAGE.....	207
TAPIS	207
CALE ET POMPE	207
PLEXIGLAS	207
ACIER INOXYDABLE.....	208
TOILETTE MARINE (W.C.).....	208
RESERVOIR DE RETENTION	208
CORROSION GALVANIQUE.....	208
REPARATIONS, DEMONTAGES ET REMPLACEMENTS.....	208
MATERIAUX ET PIECES	208
HIVERNAGE	208
INSPECTION	208
ELINGUAGE/LEVAGE	209
PEINTURE	209



INTRODUCTION

Ce manuel d'utilisation contient les renseignements minimum nécessaires pour utiliser votre bateau correctement. Il contient également des consignes de sécurité et des conseils d'utilisation et d'entretien. Lisez-le attentivement. Familiarisez-vous aussi avec votre bateau avant de l'utiliser. S'il s'agit de votre première embarcation ou si vous changez pour un type de bateau que vous n'avez jamais utilisé, pour votre confort et votre sécurité, il est conseillé de suivre une formation sur la manœuvre et l'utilisation du bateau avant de prendre les commandes.

Ce manuel d'utilisation ne doit pas remplacer un cours sur la sécurité nautique. Un cours sur la sécurité nautique vous fournira des renseignements indispensables sur la navigation, l'ancrage et l'accostage de votre bateau. Votre concessionnaire, votre fédération nationale de voile ou votre club nautique peuvent vous renseigner sur les écoles et les instructeurs locaux. Veuillez également noter que ce manuel n'est pas un guide exhaustif d'utilisation, d'entretien ou de dépannage.

CONSERVEZ CE MANUEL ET TOUTES SES ANNEXES DANS UN LIEU SUR. SI VOUS VENDEZ LE BATEAU, REMETTEZ CE MANUEL AU NOUVEAU PROPRIETAIRE.

Dans le cadre de notre politique d'amélioration continue des produits, il est possible que les illustrations utilisées dans ce manuel ne correspondent pas à votre bateau. Ces illustrations sont fournies uniquement à titre de représentation graphique pour votre référence. De plus, certains des équipements décrits dans ce manuel peuvent être en option sur votre bateau.

Le constructeur du bateau fournira des renseignements spécifiques sur le fonctionnement des équipements et des systèmes installés sur votre bateau. Lisez, comprenez et conservez tous les renseignements fournis. Votre équipage et vous-même devez vous familiariser avec le bateau et avec tous ses équipements avant de l'utiliser.

Si vous effectuez des modifications sur le bateau, qu'elles soient grandes ou petites, faites appel à un professionnel qualifié pour effectuer la modification. Ne modifiez pas les caractéristiques de sécurité du bateau. Toute modification du poids de la position verticale du bateau peut fortement compromettre la stabilité du bateau. Par exemple, l'addition d'une tour de pêche, d'un radar ou d'un mât d'amarrage peut rendre le bateau trop lourd. En outre, la modification du moteur peut aussi compromettre la stabilité du bateau et/ou le rendre trop puissant.

Si vous prévoyez d'effectuer des modifications qui pourraient influencer la sécurité du bateau, contactez le constructeur du bateau et obtenez une autorisation écrite indiquant que la modification proposée n'affectera pas la sécurité du bateau.

Tout bateau - quelle que soit sa résistance - peut être gravement endommagé s'il est manœuvré et traité de façon incorrecte. Toute action irresponsable et dangereuse est incompatible avec une navigation en toute sécurité. Adaptez toujours la vitesse du bateau en fonction de l'état de la mer et évitez les impacts excessifs avec les vagues.

Dans les situations d'urgence, vous pouvez être amené à prendre des mesures extraordinaires. Considérez toujours avec soin les risques de se trouver en difficulté et le besoin de protéger les personnes et les équipements. Gardez votre calme en cas de situation d'urgence et pensez toujours à la sécurité en premier lieu.

Toute personne se trouvant sur le pont doit porter une brassière de sauvetage ou une veste de flottaison individuelle adéquate. Certains pays exigent des brassières de sauvetage ou des vestes de flottaison spéciales qui doivent être conformes à leurs réglementations, et exigent que chaque passager en porte une en permanence.

Votre bateau doit être équipé de tous les équipements de sécurité appropriés (brassières de sauvetage, harnais, etc.) en fonction du type de bateau, des conditions météo, etc. Si votre bateau est équipé d'un radeau de sauvetage, lisez le mode d'emploi et soyez sûr de savoir l'utiliser en toute sécurité. Ces équipements sont obligatoires dans certains pays.

L'équipage doit être familier avec tous les équipements de sécurité. L'équipage doit également connaître les manœuvres d'urgence pour la récupération d'un homme à la mer, le remorquage et toute autre situation d'urgence.

Le COLREGS (Règlement International de prévention des accostages en mer) définit les règles de navigation sûre, des feux de navigation, etc. dans le monde entier. Veuillez à connaître ces règlements et ayez à disposition à bord un livret expliquant ces règlements.

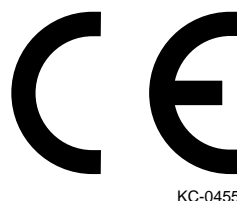
Même lorsque tout est bien planifié et conçu avec soin, la sécurité de la navigation dépend essentiellement des conditions météorologiques, de l'état de la mer et de l'expérience et de la forme physique de l'équipage. Personne ne peut garantir seul la sécurité. En tant que propriétaire ou pilote du bateau, vous êtes tenu de connaître ses équipements, ses capacités, son usage prévu et ses limites d'utilisation.

Ecoutez ou lisez toujours les prévisions météorologiques avant d'entreprendre une sortie en mer ou un voyage. Vérifiez que l'état du vent et de la mer correspondent à la catégorie de conception du bateau et que votre équipage et vous-mêmes êtes capables de manœuvrer le bateau dans ces conditions. Maintenez les hublots, les fenêtres, les fargues, les portes et les écoutilles (ou les ouvertures d'aération) fermés par gros temps et mer agitée ou si vous naviguez à des vitesses de planage.

De nombreux pays exigent la possession d'un permis de conduire ou d'une autorisation. Il est aussi possible que l'on vous demande d'avoir suivi une formation sur la manœuvre du bateau. Assurez-vous d'être en possession de toutes les autorisations légales avant d'utiliser le bateau.

A PROPOS DE VOTRE BATEAU

Votre bateau a été jugé conforme aux sections applicables de la Directive 94/25/CE sur les bateaux de plaisance, modifiée par la directive 2003/44/CE du Parlement européen. Le marquage CE signifie que votre bateau satisfait à toutes les normes et directives de l'Organisation Internationale de Standardisation (ISO) en vigueur à l'époque de la construction.



PLAQUE DU CONSTRUCTEUR

Une partie des renseignements est indiquée sur la plaque du constructeur qui est fixée au bateau. Des explications complètes de ces renseignements sont fournies dans les sections correspondantes de ce manuel.



CATEGORIE DE CONCEPTION DU BATEAU

Hauteur significative des vagues –

Hauteur significative des vagues - c'est la hauteur moyenne du tiers des vagues les plus hautes, ce qui correspond environ à la hauteur des vagues estimée par un observateur expérimenté. Certaines vagues peuvent être deux fois plus hautes.

OCEAN - Catégorie A –

Bateau conçu pour la navigation avec des vents pouvant dépasser la force 8 sur l'échelle de Beaufort et des hauteurs significatives de vagues de 4 m et plus, et en grande partie autonome. Les conditions anormales telles que les ouragans sont exclues. Ces conditions peuvent être rencontrées lors de longues traversées, par exemple sur les océans ou près de la côte lorsque le bateau n'est pas abrité du vent et des vagues sur plusieurs centaines de milles nautiques.

AU LARGE - Catégorie B –

Bateau conçu pour la navigation avec des vents maximum de force 8 sur l'échelle de Beaufort et des hauteurs de vagues correspondantes, et des hauteurs significatives de vagues jusqu'à 4 mètres. Ces conditions peuvent être rencontrées lors de croisières au large de longueur suffisante ou dans les eaux côtières lorsqu'elles ne sont pas abritées du vent et des vagues sur plusieurs douzaines de milles nautiques. Ces conditions peuvent également être rencontrées dans les mers fermées de taille suffisante pour produire la hauteur de vague.

BORNAGE - Catégorie C –

Bateau conçu pour la navigation avec des vents maximum de force 6 sur l'échelle de Beaufort et des hauteurs de vague correspondantes et des hauteurs significatives de vagues jusqu'à 2 mètres. Ces conditions peuvent être rencontrées dans les eaux intérieures exposées, dans les estuaires et dans les eaux côtières par temps modéré.

EAUX ABRITEES - Catégorie D –

Bateau conçu pour la navigation avec des vents maximum de force 4 sur l'échelle de Beaufort et des hauteurs de vagues correspondantes (vagues maximum occasionnelles de 0,5 m de haut). Ces conditions peuvent être rencontrées dans les eaux intérieures abritées et dans les eaux côtières par beau temps.

LIMITATIONS DU BATEAU

AVERTISSEMENT

RISQUE DE NAUFRAGE OU DE NOYADE

Ne dépassez JAMAIS la masse limite du bateau, le poids total de toutes les personnes, des équipements et des contenances de liquides. Dépassez les limitations du bateau risque de provoquer des naufrages ou des noyades qui peuvent entraîner de graves blessures ou la mort.

Masse du bateau

La masse du bateau dans des conditions de charge maximum est la somme du poids du bateau à vide, plus la charge maximale.

Charge maximale

La charge maximale se réfère à la "charge maximale recommandée par le constructeur." Cette charge ne doit pas dépasser la charge totale qui peut être ajoutée au poids du bateau à vide sans dépasser les exigences de stabilité, de franc-bord, de flottaison et de places assises, et elle doit prendre en compte la catégorie de conception du bateau. Comme minimum, elle doit prendre en compte les facteurs suivants:

- Le nombre de personnes de 75 kg chacune (en moyenne) Si des enfants font partie de l'équipage, le nombre maximum de personnes peut être dépassé à condition que le poids de chaque enfant ne dépasse pas 37,5 kg (en moyenne) et que le poids total des personnes ne soit pas dépassé. Cela signifie que deux enfants de 37,5 kg peuvent compter comme une personne de 75 kg.
- L'équipement de base de 10 kg minimum.
- Les produits stockables et les marchandises ou provisions sèches, les liquides consommables et les équipements divers non inclus dans le poids du bateau à vide.

Nombre maximum de personnes

AVERTISSEMENT

RISQUE DE SURCHARGE

Ne dépassez pas le nombre de personnes recommandé. Indépendamment du nombre de personnes à bord, le poids total de toutes les personnes, des équipements et des liquides, ne doit jamais dépasser la charge maximale recommandée. Utilisez toujours les sièges ou les places assises destinées aux passagers.

Le nombre maximum de personnes recommandé par le constructeur est considéré comme le nombre de personnes pour lequel le bateau répond aux exigences en termes de franc-bord, de stabilité et de flottaison, et pour lequel est attribué le nombre de places assises. La limite du nombre maximum de personnes est indiqué sur la plaque du constructeur du bateau.

Chargement

AVERTISSEMENT

RISQUE DE SURCHARGE

Lors du chargement du bateau, ne dépassez jamais la charge maximale. Chargez toujours le bateau avec précaution et répartissez la charge uniformément. Ne placez pas de charges lourdes en hauteur car elles pourraient compromettre la stabilité du bateau.

Le poids total de toutes les personnes, des équipements et des liquides ne doit jamais dépasser la charge maximale. Chargez toujours le bateau avec précaution et distribuez la charge uniformément. Placer des charges lourdes en hauteur ou altérer le centre de gravité du bateau peut compromettre la stabilité. Vérifiez que tous les équipements et les appareils sont rangés ou attachés.



STABILITÉ ET FLOTTABILITÉ

Tout changement de la position verticale des masses à bord (par ex. l'addition d'une tour de pêche, d'un radar, d'un mât d'arrimage, le remplacement du moteur, un excès d'eau de cale), les brisants, le levage d'objets lourds à l'aide d'un bossoir ou d'un palan, le remorquage de masses excessives ou des réservoirs d'air endommagés, peuvent fortement compromettre la stabilité du bateau. N'altérez pas, ne percez pas et n'effectuez aucune modification sur des structures pouvant compromettre la stabilité ou la flottabilité du bateau sans l'autorisation écrite du constructeur du bateau ou de son représentant légal.

SECOURS EN MER (HOMME À LA MER)

Le meilleur moyen d'éviter tout risque d'homme à la mer est de vérifier que tous les passagers sont assis dans les zones prévues à cet effet lorsque le bateau est en marche. Ne laissez personne s'asseoir dans le cockpit avant lorsque le bateau se déplace à vive allure. En cas d'homme à la mer, réagissez immédiatement vis-à-vis de la personne qui est tombée à l'eau. Gardez constamment la victime en vue. Retournez vers la victime dès que possible, en toute sécurité. Jetez-lui une brassière de sauvetage. Coupez le moteur et aidez la personne à remonter dans le bateau.

CHAVIREMENT ET REMISE À FLOT

Un bateau peut chavirer ou se remplir d'eau lorsqu'on s'y attend le moins. Comme pour les incendies, veillez à préparer à l'avance un plan concernant les mesures à prendre en cas d'inondation ou de chavirement du bateau. Essayez de couper le moteur. Si d'autres personnes sont à bord, essayez de les localiser et vérifiez qu'elles sont conscientes et qu'elles savent nager. **RESTEZ DANS LE BATEAU!** Grimpez sur la coque et tentez d'obtenir de l'aide. N'essayez pas de nager jusqu'au rivage. Il est généralement plus loin qu'il n'en a l'air

POINTS D'AMARRAGE

Il se peut que votre bateau soit équipé de points d'amarrage pour le remorquage, le levage, l'ancrage, l'attelage, etc. Soyez prudents en utilisant les points d'amarrage.



AVERTISSEMENT

RISQUE DE REMORQUAGE

- En général, la force de rupture des câbles/chaînes ne doit pas dépasser 80% de la force de rupture du point d'amarrage respectif.
- Si vous devez remorquer ou vous faire remorquer, faites-le toujours à vitesse réduite. Ne dépassez jamais la vitesse de coque d'un bateau à tirant d'eau lorsque vous vous faites remorquer.
- Un câble de remorque doit toujours être attaché de sorte qu'il puisse être libéré lorsqu'il est sous charge.

Le propriétaire/pilote est tenu de garantir que les amarres, les câbles de remorque, les chaînes d'ancre, les câbles d'ancre et les ancres sont adaptés à l'utilisation prévue du bateau. Les propriétaires doivent également considérer les actions nécessaires au moment de la fixation d'un câble de remorquage à bord.

Lorsque les points d'amarrage ne sont pas en métal, leur durée de vie limitée doit être prise en compte. Ils doivent être remplacés dès qu'ils montrent des signes de détérioration, des fissures superficielles visibles ou une déformation permanente.

FR

AMARRES DE QUAI ET DE MOUILLAGE

Utilisez des amarres en nylon à double tresse de première qualité et un nombre suffisant de défenses pour protéger le bateau des éventuels dommages. Utilisez uniquement des taquets, des anneaux d'étrave et des anneaux de traction pour fixer le bateau. N'utilisez pas les mains courantes ou le pare-brise. Les mains courantes de l'avant pont ne doivent être utilisées que pour attacher un câble en acier "jackline" en situation d'urgence.

REMORQUAGE

AVIS

Une remorque surchargée peut endommager le bateau ou la remorque. Assurez-vous que la remorque est de dimensions correctes pour le bateau et son poids. Ne surchargez pas la remorque.

PONT DE TRAVAIL

Sur certains bateaux, le pont de travail est limité au cockpit, tandis que sur d'autres, il peut englober l'ensemble du pont lorsque les mains courantes qui entourent le pont sont de hauteur appropriée. Le pont peut être utilisé pour récupérer un homme à la mer ou comme emplacement pour déployer une échelle. Certaines de ces zones ne doivent pas être utilisées lorsque le bateau est en marche.



MOTEUR(S)

Des informations sur le type de moteur, les contenances, le type de carburant et de liquide de refroidissement, ainsi que des informations générales et sur le dépannage sont fournies dans ce manuel. Pour tout renseignement concernant le(s) moteur(s), consultez le manuel d'utilisation du moteur.

EMISSIONS DE BRUIT

Des lois et règlements sont en vigueur dans certains états membres pour limiter les émissions de bruit et de gaz d'échappement des bateaux de plaisance et des moteurs pour protéger la santé humaine, l'environnement et, le cas échéant, la santé des animaux domestiques. Concernant les bateaux de plaisance équipés de moteur intérieur ou de moteurs d'entraînement à l'arrière, avec ou sans échappement intégré, il est nécessaire de maintenir le bateau et le système d'échappement dans un état qui garantit la conformité aux valeurs limites de bruit spécifiées pendant des conditions d'utilisation normales. Consultez le manuel du fabricant du moteur pour connaître les émissions de bruit.



SECURITE DE NAVIGATION

ALERTES DE SECURITE



Ce chapitre concerne la sécurité de base de navigation. Tout au long de ce manuel, des précautions et des symboles spécifiques illustrent les consignes liées à la sécurité.

Il existe deux types d'alertes qui peuvent être utilisées séparément ou ensemble pour transmettre les informations :

Niveaux de danger

DANGER

Signale l'existence d'un danger grave immanent qui, si des précautions appropriées ne sont pas prises, pourrait très probablement entraîner la mort ou des blessures irréparables.

AVERTISSEMENT

Signale l'existence d'un danger pouvant entraîner des blessures ou la mort si des précautions appropriées ne sont pas prises.

ATTENTION

Signale un rappel de consignes de sécurité ou attire l'attention sur des pratiques dangereuses qui pourraient entraîner des blessures ou endommager le navire ou ses composants.

AVIS

AVIS sert à indiquer des procédures qui ne sont pas liées aux blessures corporelles.

Symboles en images

Les symboles en images représentés ci-dessous ne sont fournis qu'à titre de référence. Les symboles réels varient selon le sujet traité.



Signes d'avertissement - Identifient le danger.



Signes d'action à prendre - Indiquent une action à prendre obligatoirement pour éviter le danger.



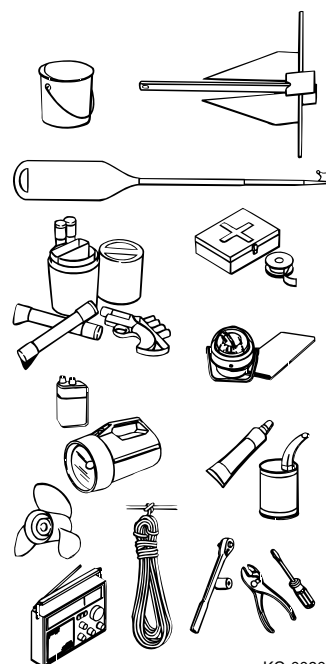
Signes d'interdiction - Indiquent une action interdite.

MATERIEL DE SECURITE REGLEMENTAIRE

Comme propriétaire du bateau, vous avez la responsabilité de vous procurer et d'entretenir le matériel de sécurité nécessaire. Le matériel de sécurité réglementaire que vous devez avoir à bord peut varier en fonction de la région et du plan d'eau. Pour plus de détails sur l'équipement obligatoire, contactez vos autorités maritimes locales.

MATERIEL DE SECURITE RECOMMANDE

- Matériel obligatoire de sauvetage en mer
- Matériel obligatoire de lutte contre le feu
- Balise radio de détresse indicatrice de position
- Moyen d'écopage manuel (seau, pompe à main, etc)
- Ancre flottante avec ligne suffisante
- Réflecteur radar
- Amarres et défenses
- Batteries de rechange pour lampes-torches et radio
- Jumelles
- Lunettes de soleil et écran solaire
- Provisions de bouche et d'eau (croisière longue)
- Clefs de rechange du bateau et batterie de démarrage auxiliaire
- Fusibles et ampoules de rechange
- Téléphone cellulaire

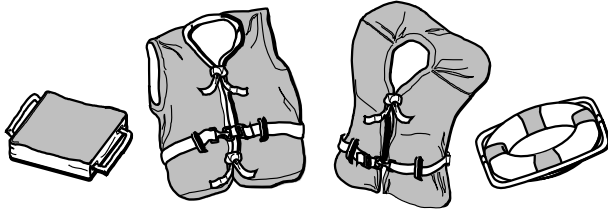


KC-0090



BRASSIERES DE SAUVETAGE

Une brassière de sauvetage peut vous sauver la vie, mais uniquement si vous la portez. Placez les brassières à un endroit facilement accessible - pas dans un compartiment fermé, ou sous d'autres matériels. **De plus, des appareils de flottement à jeter doivent être immédiatement accessibles à l'emploi.**



KC-0041_2a

AVERTISSEMENT

RISQUE DE NOYADE

L'absence de brassières de sauvetage à bord ou du port de brassières de sauvetage en cas d'urgence peut entraîner de graves blessures ou la mort. Vérifiez que le bateau est équipé de la quantité et du type correct de brassières de sauvetage.

Il est particulièrement important que les enfants, les personnes âgées et les personnes ne sachant pas nager portent une brassière de sauvetage correctement attachée en toutes circonstances. Les enfants et les personnes ne sachant pas nager doivent recevoir des instructions spéciales sur l'utilisation de la brassière de sauvetage. Informez tous les passagers sur l'endroit où se trouvent les équipements de sécurité, les équipements de récupération d'homme à la mer ainsi que sur l'endroit et la méthode de déploiement de l'échelle.

Contrôlez régulièrement l'état des brassières de sauvetage. Essayez les brassières avant de prendre la mer et ajustez-les confortablement. Lisez l'étiquette sur la brassière et conformez-vous aux instructions.

RADEAU DE SAUVETAGE

Les grands bateaux utilisés dans la navigation au large peuvent prévoir un radeau de sauvetage. Rangez toujours le radeau de sauvetage dans l'emplacement prévu à cet effet et identifié, dans une boîte métallique ou une valise pour le protéger des éléments. Si aucun emplacement spécifique n'est réservé à l'arrimage, placez le radeau de sauvetage dans une zone accessible, à l'écart des lieux de passage pour éviter tout dommage. Suivez toujours les instructions du fabricant pour procéder à l'ouverture et à l'entretien du radeau.

MATERIEL DE LUTTE CONTRE L'INCENDIE

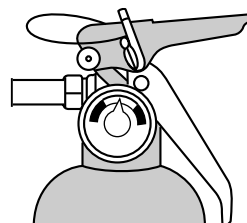
DANGER

RISQUE D'INCENDIE/ EXPLOSION

Il ne faut jamais:

- accrocher des rideaux ou d'autres tissus à proximité ou au-dessus des cuisinières ou d'autres dispositifs à flamme nue; stocker des matières combustibles dans le compartiment moteur. Si des matières non combustibles sont stockées dans le compartiment moteur, elles doivent être fixées pour éviter qu'elles ne tombent dans les machines et elles ne doivent en aucun cas obstruer l'accès au compartiment;
- obstruer les passages vers les sorties et les écoutilles;
- obstruer les commandes de sécurité, par ex. robinets de carburant, robinets de gaz, interrupteurs du circuit électrique;
- obstruer les extincteurs portatifs rangés dans les caissons;
- laisser le bateau sans surveillance pendant que des appareils de cuisson et/ou de chauffage sont utilisés;
- modifier les systèmes du bateau (notamment le système électrique, de carburant et de gaz) ou permettre à du personnel non qualifié de modifier les systèmes du bateau;
- remplir un réservoir de carburant ou remplacer des bouteilles de gaz alors que les machines tournent, ou pendant que des appareils de cuisson ou de chauffage sont utilisés;
- fumer pendant la manipulation de carburant ou de gaz.

FR



KC-0083_1

Des équipements agréés de lutte contre l'incendie sont nécessaires sur la plupart des bateaux. Conservez tous les équipements de lutte contre l'incendie dans un lieu facilement accessible. Tous les passagers doivent connaître l'emplacement et le mode d'utilisation de tous les équipements/systèmes de lutte

contre l'incendie et l'emplacement des écoutilles, des itinéraires et des sorties en cas d'incendie.


Utilisez l'extincteur à une distance de sécurité de plusieurs pieds, puis avancez vers l'incendie dès qu'il commence à diminuer. Tous les extincteurs ne doivent pas être utilisés à la même distance. Veillez à connaître les recommandations concernant la distance pour votre extincteur.



Faites contrôler les équipements de lutte contre l'incendie aux intervalles indiqués sur le matériel, remplacez les extincteurs portatifs s'ils sont périmés ou déchargés, par des dispositifs de type identique ayant les mêmes capacités anti-incendie. Faites remplir ou remplacer les systèmes fixes lorsqu'ils sont périmés ou déchargés. Consultez le manuel d'utilisation de l'extincteur.

Sur les bateaux avec installation automatique d'extinction d'incendie, le système se déclenche quand les températures atteignent une limite pré-réglée. Au déclenchement, un bruit sec d'éclatement peut être entendu, suivi d'un bruit de « chasse » d'air. Quand une décharge se produit, coupez immédiatement tous les circuits électriques et arrêtez les systèmes mécaniques et la ventilation motorisée.

AVERTISSEMENT



RISQUE D'INCENDIE/ EXPLOSION

Le gaz d'un système d'extincteur déplace l'oxygène pour "étouffer" l'incendie. N'ouvrez pas l'écotille. L'oxygène risque d'alimenter le feu et de provoquer un retour de flamme qui peut entraîner de graves blessures ou la mort.

Si le système anti-incendie à bord du bateau se déclenche, attendez au moins 15 minutes avant d'ouvrir le panneau d'accès au moteur.

ATTENTION

Avant la décharge, arrêtez les moteurs et les ventilateurs. Quittez la cabine.

AVERTISSEMENT

Le compartiment moteur est doté d'un système anti-incendie fixe. Pour éviter l'asphyxie, quittez la zone avant la décharge. Après la décharge, aérez avant de retourner à l'intérieur.

AVERTISSEMENT

Cet extincteur utilise du CO2 comme moyen d'extinction. Il ne doit être utilisé que pour éteindre des incendies électriques ou de cuisine. Pour éviter l'asphyxie après la décharge, quittez immédiatement la zone et aérez avant de retourner à l'intérieur.

AVERTISSEMENT

PIECES MOBILES

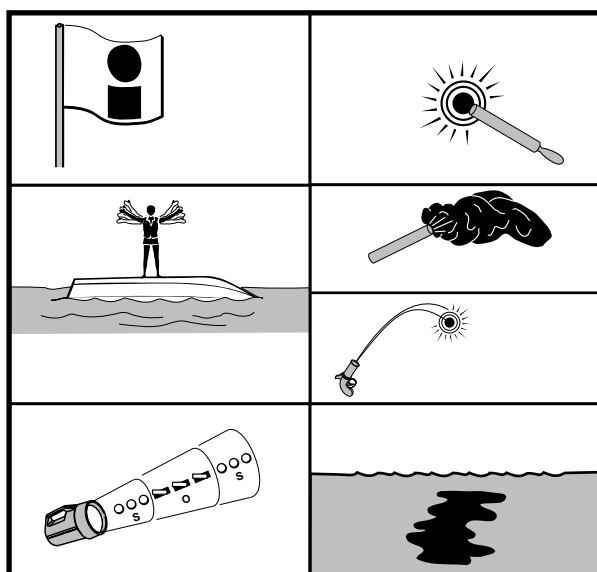
Tout contact avec des pièces mobiles peut entraver, couper ou provoquer des blessures graves ou la mort. Eloignez-vous des pièces mobiles.

Ne vous approchez jamais trop près au risque d'entrer en contact avec des pièces mobiles qui tournent, par exemple moteur, générateur ou hélice.

Tout contact peut provoquer la perte de membres, la strangulation, des brûlures et/ou des pertes de sang importantes pouvant entraîner de graves blessures ou la mort. Laissez toutes les protections de machine en place lorsque les machines sont en marche.

SIGNAUX VISUELS DE DETRESSE

La plupart des bateaux navigant dans les eaux côtières sont tenus de posséder des signaux visuels de détresse, renseignez-vous auprès des autorités locales.



KC-0082_2

AVERTISSEMENT

RISQUE D'INCENDIE/ EXPLOSION

Les dispositifs de signalement pyrotechniques peuvent provoquer des incendies et/ou des explosions, de graves blessures, la mort et des dommages s'ils sont utilisés de façon inappropriée. Suivez les instructions du fabricant pour utiliser des dispositifs de signalement portatifs



DROGUES ET NAVIGATION

N'utilisez pas le bateau si vous êtes sous l'influence de drogues ou d'alcool. Les effets combinés du bruit et des vibrations, du soleil, du vent et des mouvements du bateau entraînent de la fatigue sur l'eau. Les effets de l'alcool sont plus importants sur l'eau que sur terre. Drogues et navigation sont inconciliables. La conduite du bateau alors que vous êtes en état d'ébriété ou sous l'influence d'autres drogues est à la fois dangereuse et illégale. Sur l'eau, une vision ou un jugement diminués peuvent rapidement conduire au désastre.



AVERTISSEMENT

RISQUE DE PERTE DE CONTROLE

La conduite du bateau alors que vous êtes en état d'ébriété ou sous l'influence d'autres drogues peut entraîner de graves blessures ou la mort. N'utilisez pas le bateau si vous êtes sous l'influence de substances psychotropes.

RISQUES LIÉS AU MONOXYDE DE CARBONE

L'empoisonnement au monoxyde de carbone ne doit pas être confondu avec le mal de mer, une intoxication ou les coups de chaleur. Si quelqu'un se plaint d'irritation des yeux, de maux de tête, de nausées, de faiblesse ou de vertiges, ou si vous suspectez un empoisonnement au monoxyde de carbone, exposez immédiatement la personne à l'air frais, recherchez la cause du malaise et prenez les mesures qui s'imposent. Consultez un médecin en cas de besoin.

DANGER



RISQUES LIÉS AU MONOXYDE DE CARBONE

L'exposition au monoxyde de carbone peut provoquer de graves blessures ou la mort. N'utilisez pas la plate-forme d'embarquement pour autre chose que pour embarquer sur le bateau ou se préparer à entrer dans l'eau, et n'utilisez pas la plate-forme d'embarquement lorsque le moteur tourne.

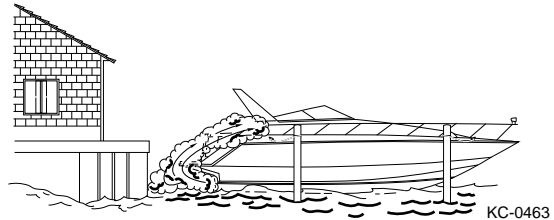
DANGER

RISQUES LIÉS AU MONOXYDE DE CARBONE

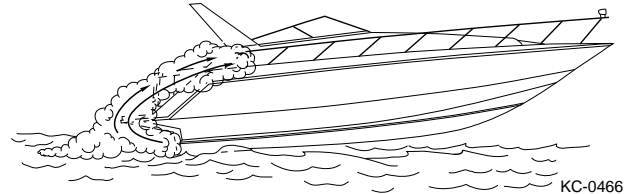
Le gaz monoxyde de carbone (CO) est incolore, inodore et extrêmement dangereux. Tous les moteurs et les appareils à combustible produisent du CO comme échappement. Evitez l'exposition directe et prolongée au CO. Le CO provoque des **LESIONS CEREBRALES** ou la **MORT**. Les symptômes d'empoisonnement au CO incluent nausées, vertiges et somnolence.

Les sources de CO incluent :

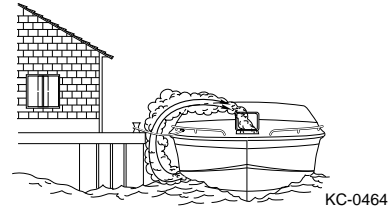
- Obstructions empêchant la dissipation des gaz d'échappement à l'arrière.



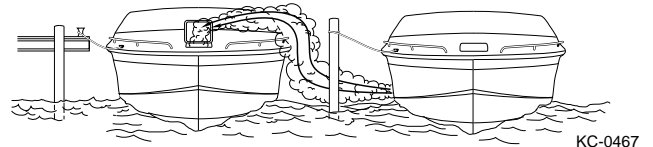
- Navigation à un angle de proue élevé.



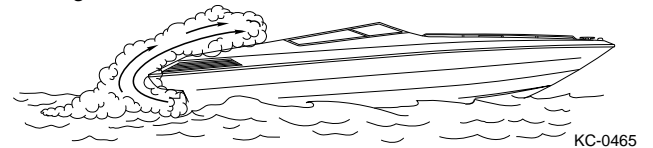
- Obstructions empêchant la dissipation des gaz d'échappement sur les côtés.



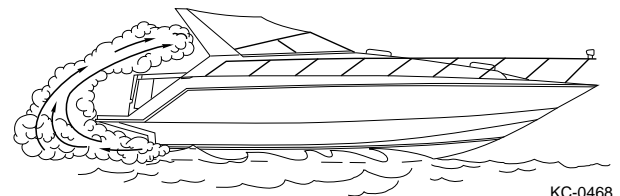
- Autres échappements dans des endroits confinés.



- Navigation à faible vitesse ou au ralenti sur l'eau.



- Navigation avec capote et rideaux latéraux fermés sans ventilation.



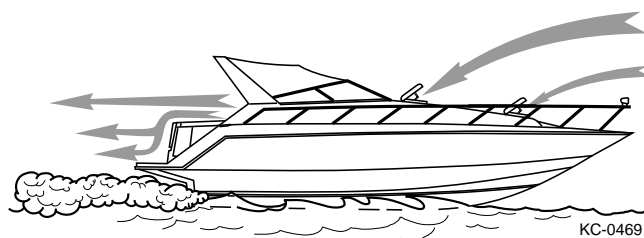
DANGER



RISQUES LIÉS AU MONOXYDE DE CARBONE

Les appareils à combustible et à flamme nue consomment l'oxygène de la cabine et génèrent des produits de combustion dans le bateau. L'aération est nécessaire pendant l'utilisation des appareils. Ouvrez les ouvertures d'aération prévues à cet effet pendant l'utilisation des appareils. N'obstruez jamais les ouvertures d'aération et vérifiez que les appareils raccordés fonctionnent correctement.

Pour réduire l'accumulation de CO, aérez l'intérieur du bateau en ouvrant les hublots et/ou la capote pour assurer une ventilation efficace. Les capots d'accès au pont peuvent être ouverts à de faibles vitesses ou au ralenti sur l'eau, mais doivent être fermés aux vitesses de planage ou supérieures pour éviter la pénétration d'eau, les dégâts et les possibles blessures.



ASSUREZ-VOUS QUE DE L'AIR FRAIS CIRCULE A TRAVERS ET AUTOUR DU BATEAU.

VISIBILITE

La vision du pilote depuis le gouvernail peut être obstruée par des angles d'assiette élevés du bateau ou d'autres facteurs provoqués par une ou plusieurs des conditions variables suivantes:

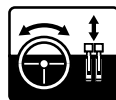
- angles d'assiette de moteur de propulsion (sur les bateaux équipés d'un système de correcteur d'assiette sur un moteur de propulsion);
- angles plans d'assiette sur la coque (sur les bateaux équipés de correcteur d'assiette ou de volets de compensation sur le tableau arrière);
- chargement et distribution de la charge;
- vitesse;
- accélération rapide;
- transition du mode de déplacement au mode de planage;
- conditions de la mer;
- pluie et embruns;
- obscurité et brouillard;
- éclairage intérieur;
- position des capotes et des rideaux;
- personnes ou matériel mobile dans le champ de vision du pilote.

Le Règlement International de prévention des accostages en mer (COLREGS) et les règles de navigation exigent d'assurer une veille en permanence et d'observer la priorité. Le respect de ces règlements est indispensable.

Pour les bateaux ayant plusieurs positions de gouvernail, le champ de vision depuis un ou plusieurs postes de gouvernail peut être limité. Evitez les collisions Si vous utilisez des postes de gouvernail ayant une visibilité limitée, assurez une veille à l'avant et à l'arrière selon les prescriptions du COLREG et des règles de navigation.

AVIS

Maintenez les hublots fixes, les fenêtres, les fargues, les portes, les écoutes et les ouvertures d'aération fermés par gros temps ou aux vitesses de planage.



INFORMATIONS GENERALES

COMMANDES

IMPORTANT

Un moteur en survitesse peut entraîner une perte de contrôle et rendre le bateau dangereux. Ne dépassez pas la puissance nominale de votre bateau et n'utilisez pas un moteur qui dépasse la puissance nominale indiquée sur la plaque de puissance utile.

Avant de démarrer

Naviguez et utilisez vos équipements de façon responsable.

- Ne faites pas tourner le moteur du bateau à l'intérieur.
- Attachez le cordon de l'interrupteur de sécurité d'arrêt du moteur au pilote et vérifiez que le levier de vitesse est au POINT MORT avant de démarrer le moteur.
- Vérifiez les conditions du bateau et informez-vous sur l'environnement où vous prévoyez d'utiliser le bateau.
- Ayez un plan de navigation et dites à des personnes à terre quand vous comptez rentrer.
- Attachez ou rangez tous les éléments détachés avant de prendre la mer.
- Evitez les manœuvres brusques à des vitesses élevées et réduisez la vitesse dans les vagues.
- Si le bateau n'est pas équipé de plaque de puissance utile, contactez le concessionnaire ou le constructeur du bateau.

Commande d'accélération/ inversion de sens de marche

AVERTISSEMENT

RISQUE DE COLLISION

Un moteur qui s'emballé suite à une perte de contrôle peut provoquer une collision qui peut entraîner de graves blessures ou la mort. Veillez à ce que tous les systèmes de commande soient inspectés régulièrement et entretenus correctement.



Les commandes d'accélération/inversion de sens de marche peuvent différer légèrement selon les modèles et les configurations de moteurs. Tous les systèmes de commande exigent un entretien périodique pour rester fiables et sûrs. Des contrôles réguliers sont indispensables ; contactez votre concessionnaire.

AVIS

Les commandes d'accélération/inversion de sens de marche sont normalement équipées d'un interrupteur de sécurité de démarrage au point mort. Inspectez régulièrement le système de sécurité de démarrage. N'utilisez pas le bateau si vous soupçonnez que le système de sécurité de démarrage ne fonctionne pas correctement.

Levier simple - Montage en saillie

Cette commande à un seul levier et une seule main sert à la fois de levier d'inversion de sens de marche et de levier d'accélération.

A. POINT MORT - Un interrupteur de sécurité permet de démarrer uniquement dans cette position.

B. Position MARCHÉ AVANT - Appuyez sur le bouton de déblocage sous la poignée pour pouvoir passer en MARCHÉ AVANT (ou ARRIÈRE).

C. Position MARCHÉ ARRIÈRE - Ne passez pas brusquement de MARCHÉ AVANT en MARCHÉ ARRIÈRE.

D. Position D'ACCÉLÉRATION - Poussez en MARCHÉ AVANT ou tirez en MARCHÉ ARRIÈRE pour augmenter la vitesse du moteur.

N'engagez jamais un sens de marche quand le moteur est à l'arrêt. Pour le réchauffage du moteur, un levier séparé sur la commande permet le ralenti accéléré au POINT MORT.

Levier simple - Montage masqué

Cette commande à un seul levier et une seule main sert à la fois de levier d'inversion de sens de marche et de levier d'accélération.

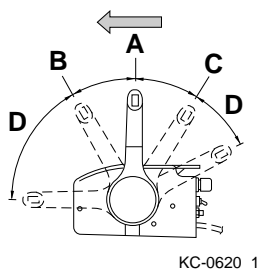
A. POINT MORT - Un interrupteur de sécurité permet de démarrer uniquement dans cette position.

B. Position MARCHÉ AVANT - Appuyez sur le bouton de déblocage sous la poignée pour pouvoir passer en MARCHÉ AVANT (ou ARRIÈRE).

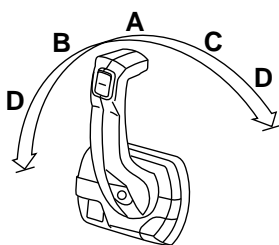
C. Position MARCHÉ ARRIÈRE - Ne passez pas brusquement de MARCHÉ AVANT en MARCHÉ ARRIÈRE.

D. Position D'ACCÉLÉRATION - Poussez en MARCHÉ AVANT ou tirez en MARCHÉ ARRIÈRE pour augmenter la vitesse du moteur.

N'engagez jamais un sens de marche quand le moteur est à l'arrêt. Pour le réchauffage du moteur, un bouton situé à la base du levier permet, lorsqu'il est enfoncé, d'augmenter la vitesse de ralenti pendant que la transmission reste au POINT MORT.

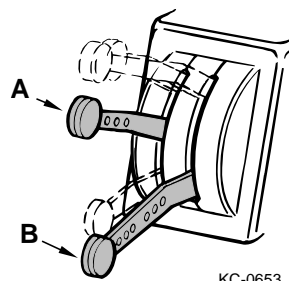


KC-0620_1



KC-0671_1

Double levier - Un seul moteur



KC-0653_1

Les commandes à double levier ont des leviers individuels pour l'inversion de sens de marche et pour l'accélération du moteur.

A. Levier d'inversion de marche - Le POINT MORT est en position centrale indexée ; poussez pour la MARCHÉ AVANT, tirez pour la MARCHÉ ARRIÈRE.

B. Levier d'accélération - La pleine accélération est à fond vers le haut, le ralenti à fond vers le bas.

Pour le réchauffage du moteur, placez le levier de vitesse au POINT MORT et poussez le levier d'accélération selon les besoins.

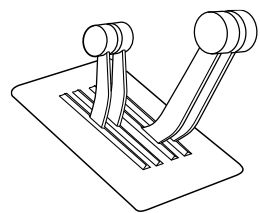
Levier simple - Deux moteurs

Les commandes à deux moteurs permettent une commande indépendante du sens de marche et de l'accélération pour chaque moteur, ce qui facilite les manœuvres dans les chenaux étroits. Chaque levier commande à la fois le sens de marche et l'accélération d'un moteur, le levier gauche pour le moteur bâbord et le levier droit pour le moteur tribord.

Les leviers sont indexés en position centrale de POINT MORT pour la sécurité au démarrage. La sélection d'un sens de marche s'obtient en déplaçant le levier sur les 15 premiers degrés de sa course ; poussez le levier pour la MARCHÉ AVANT, tirez le levier pour la MARCHÉ ARRIÈRE. Au-delà de ces 15 degrés, le levier attaque la plage d'accélération.

Pour le réchauffage du moteur, appuyez sur le bouton à la base du levier ce qui vous permet d'augmenter la vitesse de ralenti pendant que la transmission reste au POINT MORT. Pour les manœuvres à faible vitesse, il est parfois nécessaire de faire tourner un moteur en MARCHÉ AVANT et l'autre en MARCHÉ ARRIÈRE.

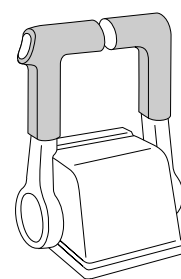
Double levier - Deux moteurs



KC-0654_1

Sur les bateaux à deux moteurs, les commandes à double levier ont des leviers individuels pour l'inversion de sens de marche et l'accélération de chaque moteur, les leviers de gauche pour le moteur bâbord et les leviers de droite pour le moteur tribord. Les commandes à deux moteurs sont généralement disposées avec les leviers de sens

de marche (même taille et même couleur) regroupés et les leviers d'accélération (même taille et même couleur, mais généralement plus grands que les leviers de vitesse) regroupés.



KC-0651_3

FR



Concernant le(s) levier(s) d'inversion de sens de marche, le POINT MORT est la position indexée au milieu de la course du levier. La MARCHE AVANT s'obtient en poussant le(s) levier(s) vers le haut ou l'avant, et la MARCHE ARRIÈRE en tirant vers le bas ou l'arrière. Concernant les leviers d'accélération, la position pleins gaz est à fond vers le haut ou l'avant, et la position ralenti à fond vers le bas ou l'arrière.

Pour le réchauffage des moteurs, placez le(s) levier(s) de vitesse au POINT MORT et poussez le(s) levier(s) d'accélération selon les besoins. Pour les manœuvres à faible vitesse, il est parfois nécessaire de faire tourner un moteur en MARCHE AVANT et l'autre en MARCHE ARRIÈRE.

DIRECTION

Tous les systèmes de direction exigent un entretien périodique pour rester fiables et sûrs. Vérifiez le fonctionnement de la direction et recherchez visuellement d'éventuels éléments desserrés ou manquants avant d'utiliser le bateau. Si vous soupçonnez que le système de direction est endommagé, consultez votre concessionnaire. N'utilisez pas le bateau si vous soupçonnez que le système de direction ne fonctionne pas correctement.

Si le bateau est équipé d'un dispositif de direction d'urgence, veillez à connaître son emplacement et son mode de fonctionnement. Si le bateau est équipé de deux moteurs, la direction peut être contrôlée en utilisant les manettes de gaz et en utilisant un moteur à la fois.

Le système de direction des bateaux n'est pas auto-centreur. Veillez à toujours tenir la roue de gouvernail fermement pour maintenir le contrôle. Les commandes mal entretenues sont dangereuses.

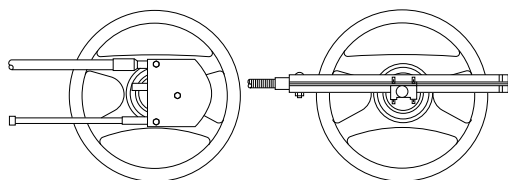
AVERTISSEMENT

RISQUE DE PERTE DE CONTROLE ET D'INSECURITE DU BATEAU

Un mauvais entretien du système de direction peut être dangereux et entraîner de graves blessures ou la mort suite à une perte de contrôle soudaine. Veillez à ce que tout le matériel de direction, les câbles et les niveaux des liquides soient inspectés et entretenus régulièrement.

Système de direction mécanique

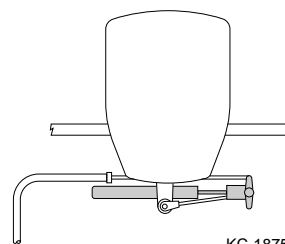
Le gouvernail transmet le mouvement rotatif de la roue sous forme de mouvement linéaire dans le câble lorsque la roue est tournée avec un système de direction mécanique. Le câble pousse ou tire le bras de direction.



KC-1871

Direction assistée

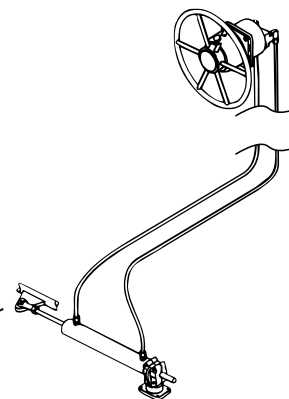
Le gouvernail transmet le mouvement rotatif de la roue sous forme de mouvement linéaire dans le câble lorsque la roue est tournée avec un système de direction assistée. Cette action a pour effet de pousser ou de tirer le câble. Un capteur détecte le mouvement du câble et transmet un signal à la pompe hydraulique qui actionne le vérin hydraulique fixé au bras de direction.



KC-1875

Système de direction hydraulique

Un système de direction hydraulique comprend une pompe directement accouplée au volant et reliée par deux flexibles à un vérin hydraulique. Quand on tourne le volant, la pompe actionne le vérin hydraulique qui est fixé au bras de direction. Un réservoir, soit séparé ou intégré à la pompe, régularise l'alimentation de la pompe en fluide pour empêcher l'air de pénétrer dans le système.



KC-1880

Maintenez le niveau de fluide hydraulique du système de direction avec du fluide approprié ; contactez votre concessionnaire.

VANNES

Les vannes sont utilisées dans le circuit de carburant du bateau, dans les appareils à combustible, dans les circuits d'eau et le vivier, pour régler l'alimentation du carburant et de l'eau.

Vous devez connaître les dangers associés aux carburants et autres systèmes de combustion.

Évitez d'endommager les canalisations de carburant et les connecteurs et évitez le contact du carburant avec les parties chaudes du moteur. Nettoyez immédiatement le carburant déversé et mettez les chiffons au rebut à terre.

Consultez les sections RAVITAILLEMENT et CIRCUITS D'ALIMENTATION D'EAU qui fournissent des avertissements concernant les vannes utilisées sur ces types de systèmes.



AVERTISSEMENT



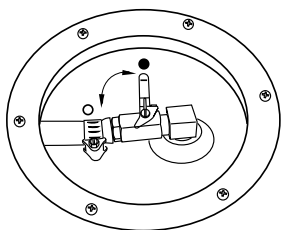
RISQUE D'INCENDIE / EXPLOSION

L'essence et les autres carburants sont extrêmement inflammables et fortement explosifs dans certaines conditions.

- Ne fumez pas et évitez la présence de flammes nues ou d'étincelles à proximité du point de ravitaillement en carburant.
- N'obturez pas les aérateurs de carburant.
- Ne stockez pas le carburant dans des récipients ou des compartiments qui ne sont pas conçus pour le stockage de carburant et n'utilisez pas ces zones de stockage pour d'autres utilisations.

Vannes de carburant

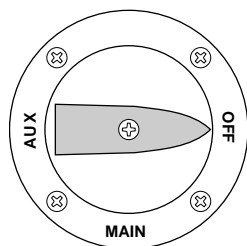
Ces vannes coupent l'arrivée de carburant au moteur. Il est recommandé de les maintenir fermées durant les périodes d'arrêt prolongé ou de remisage.



KC-1003

Sélection des réservoirs de carburant

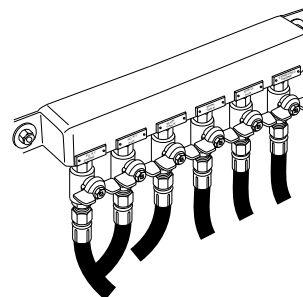
Les navires équipés de deux ou trois réservoirs de carburant possèdent une vanne pour sélectionner les réservoirs.



KC-1001_1

Collecteur de carburant

Les collecteurs de carburant, habituellement situés dans le compartiment moteur, sont utilisés dans le cas de réservoirs et moteurs multiples. Les vannes permettent de prélever le carburant depuis un ou plusieurs réservoirs, ou de couper l'alimentation de carburant vers un ou plusieurs moteurs.



KC-1004

Appareils à combustible

Les appareils à combustible ou à flamme nue consomment l'oxygène de la cabine et génèrent des produits de combustion dans la cabine. Une bonne aération est exigée lors de l'utilisation ou du remplacement des bouteilles de combustible pour ces types d'appareils. Assurez-vous que l'aération est appropriée et que l'appareil fonctionne correctement. N'utilisez pas ces types d'appareils pour réchauffer la cuisine ou les cabines.

FR

DANGER



RISQUES LIÉS AU MONOXYDE DE CARBONE

Les appareils à combustible et à flamme nue consomment l'oxygène de la cabine et génèrent des produits de combustion dans le bateau. L'aération est nécessaire pendant l'utilisation des appareils. Ouvrez les ouvertures d'aération prévues à cet effet pendant l'utilisation des appareils. N'obstruez jamais les ouvertures d'aération et vérifiez que les appareils raccordés fonctionnent correctement.



CIRCUIT DE CARBURANT

AVERTISSEMENT



RISQUE D'INCENDIE / EXPLOSION

L'essence et les autres carburants sont extrêmement inflammables et fortement explosifs dans certaines conditions.

- **Ne fumez pas et évitez la présence de flammes nues ou d'étincelles à proximité du point de ravitaillement en carburant.**
- **N'obtenez pas les aérateurs de carburant.**
- **Ne stockez pas le carburant dans des récipients ou des compartiments qui ne sont pas conçus pour le stockage de carburant et n'utilisez pas ces zones de stockage pour d'autres utilisations.**

Avant d'actionner des dispositifs électriques ou de mettre le moteur en marche, inspectez le compartiment moteur à la recherche de vapeurs d'essence, puis faites tourner le ventilateur pendant au moins quatre minutes. Actionnez le ventilateur chaque fois que vous naviguez au-dessous de la vitesse de planage.

Des aérateurs de carburant sont normalement situés dans la coque ou dans le tableau arrière, au-dessous et dans la même zone que les orifices de remplissage de carburant. Vérifiez que toutes les conduites de remplissage et de ventilation de carburant sont exemptes d'obstructions et de pliures. Veillez à contrôler le filtre à carburant régulièrement et nettoyez-le en cas de besoin.

Inspectez les conduites de carburant, les flexibles de ventilation et de vidange fréquemment pour vérifier l'absence de fuites. Certains modèles sont équipés de plaques de visite amovibles qui permettent d'inspecter les composants du circuit d'alimentation de carburant. En cas de fuite au niveau du raccord, il peut être suffisant de resserrer les colliers de serrage des flexibles. Si la fuite persiste, remplacez immédiatement le flexible ou les raccords concernés pour éviter une accumulation de liquide ou de gaz. Des fissures superficielles sur le flexible indiquent un état d'usure; dans ce cas, le flexible doit être remplacé. Utilisez exclusivement des pièces de circuit d'alimentation agréées pour l'utilisation marine. N'utilisez jamais de pièces automobiles dans des applications marines.

Pour connaître la contenance, le type de carburant et les points de montage du circuit de carburant, consultez les informations spécifiques au bateau fournies par le constructeur du bateau.

IMPORTANT

Il se peut que toute la contenance du réservoir de carburant ne soit pas utilisable en fonction de l'assiette et de la charge du bateau. Réservez toujours 20 % de la contenance du réservoir de carburant pour plus de sûreté.

CIRCUITS D'ALIMENTATION D'EAU

Cette section décrit les composants de base d'un circuit d'alimentation d'eau. Le circuit d'eau doit être nettoyé, hivernisé et entretenu pour protéger son intégrité. Consultez les instructions d'utilisation, de soin et d'entretien du circuit et de ses composants fournies par le fabricant.

Réservoir d'eau douce

Si le bateau est équipé d'un réservoir d'eau douce, la propreté est essentielle pour l'alimentation d'eau. Consultez votre fournisseur pour les produits à utiliser. Ne laissez pas d'eau douce dans le circuit pendant des périodes de temps prolongées. Rincez et assainissez le circuit fréquemment. Ne remplissez le circuit qu'avec de l'eau douce. Il se peut que la totalité de l'eau douce dans le circuit ne soit pas utilisable en fonction de l'attitude du bateau (assiette et gîte).

AVERTISSEMENT

EVITEZ L'UTILISATION DE POISONS DANS LE RESERVOIR D'EAU DOUCE

Les produits chimiques utilisés dans le circuit d'eau pour le nettoyage ou pendant le remisage doivent être compatibles avec le circuit du réservoir d'eau douce. Le réservoir doit être vide pendant le remisage et pendant les périodes d'inactivité prolongées.

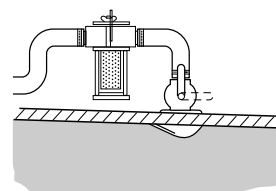
AVERTISSEMENT

POLLUTION DE L'ENVIRONNEMENT

Le rejet à la mer de produits chimiques n'est autorisé que dans des zones agréées, conformément aux réglementations locales en matière de décharge de produits chimiques.

Sorties de coques/ouvertures dans la coque

Toute prise d'eau ou sortie d'eau située au-dessous de la ligne de flottaison est équipée d'une sortie de coque. Les sorties de coque, montées dans les passe-coque, doivent être maintenues fermées durant les périodes prolongées d'inactivité et ne doivent être ouvertes qu'en cas de besoin.



KC-2165_1



AVERTISSEMENT

RISQUE D'INONDATION OU DE NOYADE

La défaillance d'un composant du circuit d'alimentation d'eau peut provoquer un risque d'inondation ou de noyade qui peut entraîner de graves blessures ou la mort. Maintenez tous les composants du circuit d'alimentation d'eau et toutes les sorties de coques fermées pendant les périodes d'inactivité.

Certaines sorties de coque pour les prises d'eau sont dotées de crépines destinées à éliminer les débris dans l'arrivée d'eau afin d'éviter des obstructions en aval. Les crépines doivent être vérifiées et nettoyées chaque jour pour assurer un écoulement d'eau correct.

AVIS

Pour éviter l'endommagement du moteur, nettoyez la crépine et ouvrez la sortie de coque de refroidissement du moteur avant de démarrer.

Si le bateau est équipé de sorties de coque dans les cloisons des extrémités avant et arrière, maintenez-les fermées, sauf pour vidanger l'eau dans la cale principale.

Vivier

Plusieurs types de vannes livewell existent. La plus courante est la vanne de commande qui est utilisée pour remplir et vider le vivier.

Les vannes livewell de vidange, quand elles sont ouvertes, permettent à l'eau de se vider jusqu'à la ligne de flottaison. Pour vidanger entièrement le réservoir, vous devez écoper l'eau restante ou sortir le bateau de l'eau.

AVIS

Maintenez les hublots fixes, les fenêtres, les fargues, les portes, les écoutilles et les ouvertures d'aération fermés par gros temps ou aux vitesses de planage.

Répartiteur d'eau

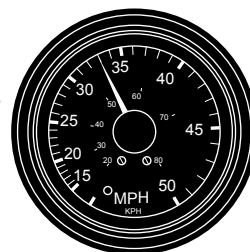
La vanne de répartition permet à deux systèmes différents de partager la même arrivée d'eau et vanne de coque. Avec cette vanne, un système ou l'autre peut fonctionner, mais pas les deux systèmes en même temps.

INSTRUMENTS

Si le bateau est équipé de plusieurs moteurs, il peut y avoir deux ou plusieurs séries d'instruments décrits dans cette section - une série pour chaque moteur. Des variations occasionnelles de l'affichage des instruments ne sont pas rares. Consultez le manuel d'utilisation du moteur pour les valeurs normales.

Indicateur de vitesse

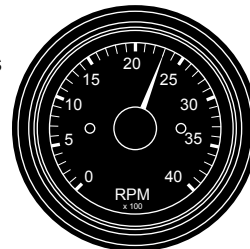
Indique la vitesse du bateau en kilomètres, nœuds ou miles à l'heure.



KC-0710

Compte-tours

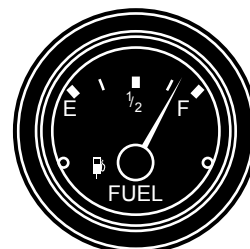
Indique la vitesse du moteur en tours par minute.



KC-0700

Carburant

Indique le niveau approximatif de carburant dans le réservoir. Etant donné que la précision varie en fonction de l'attitude du bateau (assiette et gîte), prévoyez l'utilisation d'un tiers du carburant pour sortir, d'un tiers pour rentrer et d'un tiers comme réserve.



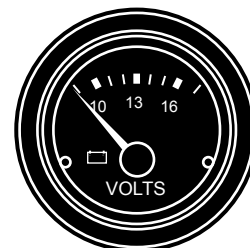
KC-0720

IMPORTANT

Il est possible que la totalité de la contenance du réservoir de carburant ne soit pas utilisable en fonction de l'équilibre ou de la charge du bateau. Réservez toujours 20 % de la contenance du réservoir de carburant pour plus de sûreté.

Voltmètre

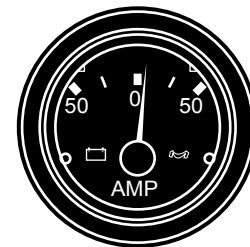
Indique en volts courant continu le niveau de charge de la batterie principale de démarrage. Vérifiez le système de charge et l'état de la batterie si la lecture est inférieure à 11,5.



KC-0750

Ampèremètre

Indique le courant de charge du système électrique. Consultez le manuel du moteur pour la plage normale de fonctionnement.

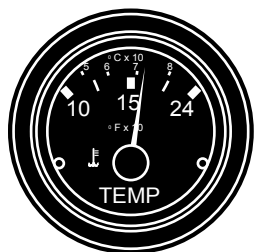


KC-0760



Température d'eau du moteur

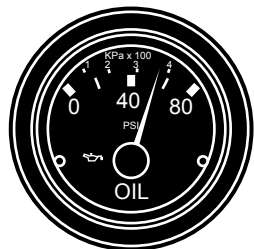
Indique la température du liquide de refroidissement du moteur. Consultez le manuel du moteur pour la plage normale de fonctionnement.



KC-0770

Pression d'huile du moteur

Indique la pression d'huile du moteur. Consultez le manuel du moteur pour la plage normale de fonctionnement.



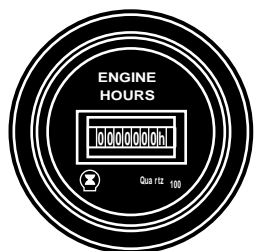
KC-0780

Température d'huile du moteur

Indique la température d'huile du moteur. Consultez le manuel du moteur pour la plage normale de fonctionnement.

Compteur horaire

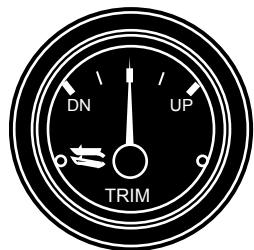
Indique le nombre d'heures de fonctionnement du moteur pour l'entretien périodique.



KC-0782

Correcteur d'assiette

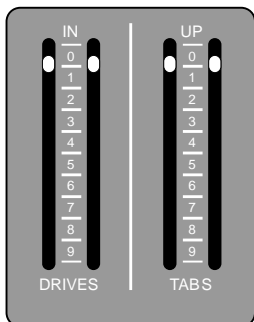
Montre la position du moteur hors-bord et indique la position relative de l'avant par rapport à un plan horizontal. Utilisez cet indicateur pour surveiller l'assiette du bateau.



KC-0740

Indicateur de position des volets compensateurs

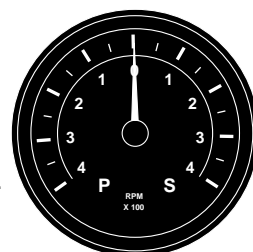
Indique la position des volets compensateurs VERS LE HAUT ou LE BAS.



KC-0707

Synchronisation des moteurs

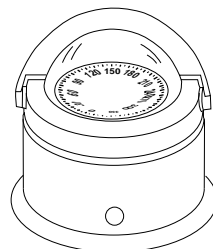
Indique le rapport entre les vitesses de rotation de deux moteurs jumelés pour faciliter la synchronisation de leurs vitesses. Si l'aiguille est sur zéro, les moteurs sont synchronisés. Si l'aiguille n'est pas sur zéro, réglez la vitesse du moteur jusqu'à ce que l'aiguille soit sur zéro.



KC-0708

Compas

Sert à la navigation et indique la direction du NORD magnétique.



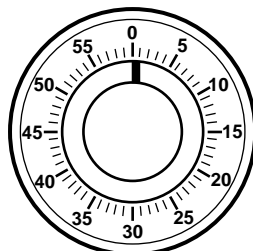
KC-0709

IMPORTANT

Le compas doit être étalonné par un technicien qualifié avant d'être utilisé pour la navigation. Si le compas n'est pas étalonné, il fournira des lectures erronées. Pour davantage d'informations sur le compas, consultez le manuel d'utilisation du compas.

Sondeur

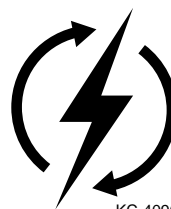
Indique la distance entre le fond de votre bateau et le relief sous-marin à l'aplomb du capteur. Pour éviter l'échouage en eaux peu profondes, soustrayez toujours une distance de sécurité de la valeur affichée.



KC-0910

COMMANDES ET VOYANTS

Chaque circuit électrique de votre bateau est contrôlé par un interrupteur.

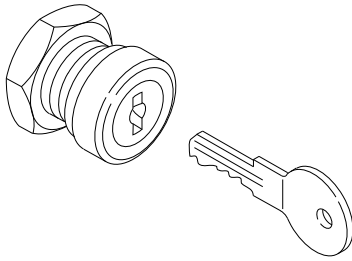


KC-4090



Commutateur d'allumage

Tournez la clef à fond vers la droite pour engager le démarreur. Dès que le moteur démarre, lâchez la clef et le commutateur reviendra seul en position de marche.



KC-0985

Interrupteur d'arrêt du moteur

AVERTISSEMENT

RISQUE DE PERTE DE CONTROLE ET D'INSECURITE DU BATEAU

Un interrupteur d'arrêt du moteur qui n'est pas utilisé ou qui ne fonctionne pas correctement peut provoquer de graves blessures ou la mort. N'utilisez pas le bateau si l'interrupteur d'arrêt d'urgence ne fonctionne pas correctement.

Le cordon de l'interrupteur d'arrêt du moteur doit être fixé sur le pilote avant de démarrer le moteur. Cela évite au bateau de dériver si le pilote est accidentellement éjecté du bateau.

L'interrupteur d'arrêt d'urgence du moteur arrête le moteur lorsque le pilote du bateau quitte le poste de commande dans une situation dangereuse, soit accidentellement en perdant l'équilibre, soit en tombant ou en étant éjecté par-dessus bord.

L'interrupteur d'arrêt est constitué d'un interrupteur monté sur le gouvernail et d'un clip d'interrupteur/cordon/clip de cordon, qui est relié entre l'interrupteur d'arrêt et le pilote. Si le moteur doit être arrêté rapidement, il suffit de tirer sur le cordon afin de libérer le clip de l'interrupteur pour couper le moteur.

Pour réarmer après déclenchement, réengagez le clip sur l'interrupteur. Le clip doit être attaché à l'arrêt pour que le moteur fonctionne.



KC-0950_3

IMPORTANT

Cet interrupteur d'arrêt ne doit être utilisé qu'en cas de danger. Il ne doit pas être utilisé comme méthode d'arrêt normale du moteur.

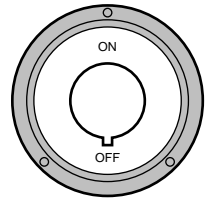
L'interrupteur d'arrêt ne sera efficace que s'il est en bon état de marche. Respectez ce qui suit :

- N'enlevez et ne modifiez jamais l'interrupteur d'arrêt et/ou le cordon.
- Le cordon doit toujours être libre d'obstructions qui pourraient interférer avec son bon fonctionnement.

CHAQUE MOIS : Vérifiez le bon fonctionnement de l'interrupteur d'arrêt et assurez-vous que le cordon n'est pas effiloché ou endommagé. Pendant que le moteur tourne, tirez le cordon. Si le moteur ne s'arrête pas, contactez votre concessionnaire pour qu'il remplace immédiatement l'interrupteur d'arrêt.

Interrupteur de batterie

Isole toute la puissance de la batterie au bateau, sauf pour la (les) pompe(s) de cale automatique(s), si elles sont montées. Si vous avez un circuit à deux batteries, vérifiez que le sélecteur de batterie est en position ON pour au moins une des batteries. L'interrupteur de batterie permet également le débranchement positif de la batterie pour la protéger des altérations et de sa décharge. Tournez l'interrupteur en position OFF lorsque le bateau n'est pas utilisé. Consultez le manuel du constructeur pour de plus amples informations.

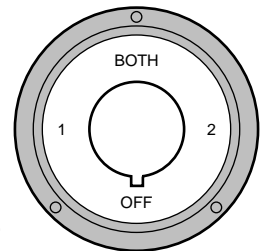


KC-0704_2

Sélecteur de batterie

Il isole le bateau des batteries et sélectionne la batterie primaire, secondaire, ou les deux. En conditions normales, l'interrupteur doit être en position ON pour une seule batterie plutôt qu'en position ON pour les deux batteries. Cela permet de disposer d'une batterie de réserve en cas de défaillance de l'autre. Sélectionnez la batterie lorsque le moteur est à l'arrêt et alternez les batteries tous les jours.

En position d'arrêt, le bateau sera isolé des batteries, sauf pour la (les) pompe(s) de cale automatique(s), si le bateau en est équipé. Le sélecteur de batterie relie également les deux batteries entre elles si une puissance de démarrage supérieure est nécessaire. Tournez le contacteur en position OFF lorsque le bateau n'est pas en marche. Consultez le manuel du constructeur pour de plus amples informations.



KC-0705_2

IMPORTANT

Le sélecteur de batterie a pour fonction de conserver une batterie en réserve. Si les deux batteries sont actives et si une batterie est utilisée pour démarrer le moteur et l'autre pour les accessoires, les deux batteries se déchargeront. Cela éliminera la batterie de réserve et vous finirez par vous échouer.

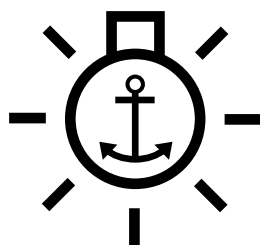
Sectionneur de batterie

Le sectionneur de batterie permet le chargement de batteries multiples en détectant la charge requise par chaque batterie. Il évite la surcharge et empêche la décharge d'une batterie dans une autre. Consultez le manuel du constructeur du sectionneur pour de plus amples informations.



Interrupteur de fanal de mouillage

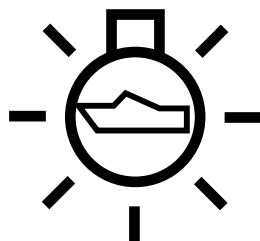
Allume uniquement le feu blanc 360° pour le mouillage de nuit.



KC-4065

Interrupteur de feux de navigation

Commande les feux de position et de mouillage et l'éclairage des instruments pour la navigation de nuit.



KC-4060

IMPORTANT

Ne naviguez jamais entre le crépuscule et l'aube sans allumer les feux de navigation. Ils sont obligatoires pour indiquer la direction et la priorité de passage la nuit.

Interrupteur de ventilateur du compartiment moteur

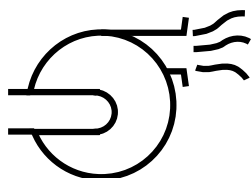
AVERTISSEMENT



RISQUE D'INCENDIE/ EXPLOSION

Les vapeurs d'essence sont extrêmement explosives lorsqu'elles sont exposées à des flammes nues ou des étincelles et peuvent provoquer de graves blessures ou la mort. Faites tourner le ventilateur pendant au moins quatre minutes AVANT d'actionner des dispositifs électriques ou de mettre le moteur en marche.

Met en marche le ventilateur du compartiment moteur pour évacuer les vapeurs explosives hors de la zone.



KC-4040

IMPORTANT

FAITES tourner le(s) ventilateur(s) de cale pendant au moins quatre minutes AVANT d'actionner des dispositifs électriques ou de démarrer le(s) moteur(s). L'utilisation de la turbine de ventilation de cale N'EST PAS UNE GARANTIE que les vapeurs explosives ont été éliminées. AVANT d'actionner des dispositifs électriques ou de démarrer le(s) moteur(s), contrôlez TOUJOURS les zones du moteur et de la cale à la recherche de vapeurs de carburant. Si vous sentez du carburant, N'actionnez PAS d'appareils électriques et NE démarrez PAS le(s) moteur(s). Recherchez immédiatement l'origine de l'odeur. Actionnez le ventilateur chaque fois que le bateau navigue à des vitesses inférieures à la vitesse de planage.

Interrupteur de pompe de cale

AVERTISSEMENT

RISQUE DE NAUFRAGE OU DE NOYADE

Le système de pompage de la cale n'est pas conçu pour intervenir en cas de dommage. La capacité combinée du système n'est pas prévue pour vidanger le bateau en cas de dommage.

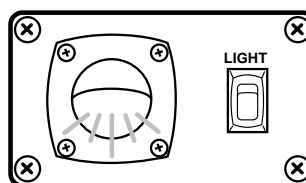
AVIS

Contrôlez le bon fonctionnement des pompes de cale à intervalles réguliers. Éliminez les débris des orifices d'entrée de pompe. Si des sorties de coques sont installées dans les cloisons des extrémités avant et arrière, elles doivent être maintenues fermées et ne doivent être ouvertes que pour laisser l'eau s'écouler dans les cales principales.

Commande la mise en marche et l'arrêt de la pompe de cale. Consultez les instructions d'utilisation et d'entretien fournies dans le manuel d'utilisation de la pompe.

Commutateurs de feux d'accostage et d'éclairage

Ces feux sont commandés par des commutateurs. Le coupe-circuit général de courant continu doit d'abord être enclenché pour que les feux fonctionnent.

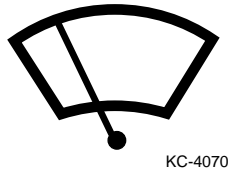


KC-0935_1



Interrupteur d'essuie-glace

Commande le fonctionnement des essuie-glace.



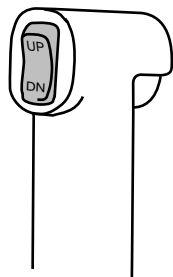
KC-4070

Interrupteur d'ouverture de panneaux

Soulève et abaisse les panneaux à commande électrique du compartiment moteur.

Interrupteur de réglage d'assiette/relevage

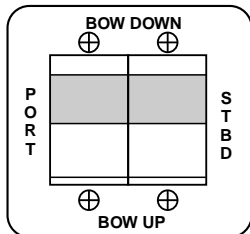
Cet interrupteur actionne la fonction assiette/relevage. Appuyez et maintenez l'interrupteur jusqu'à ce que le moteur soit à l'angle désiré. Utilisez l'interrupteur en relation avec l'indicateur d'assiette pour maximiser la performance du bateau dans l'eau. Cet interrupteur sert aussi à relever le moteur pour le remorquage.



KC-0931_2

Interrupteurs de volets compensateurs

Ces interrupteurs à bascule commandent les volets compensateurs situés à bâbord et tribord arrière. Le réglage des volets compensateurs améliore la navigation de votre bateau et corrige la gîte due aux changements de conditions.



KC-0932_1

Interrupteur de jauge de carburant

Vous permet de vérifier la quantité de carburant dans le réservoir quand les feux de navigation sont éteints ou si le commutateur de démarrage est sur OFF.

DETECTEURS

Les détecteurs surveillent les gaz dangereux qui peuvent s'accumuler dans votre bateau.

Vapeurs d'essence

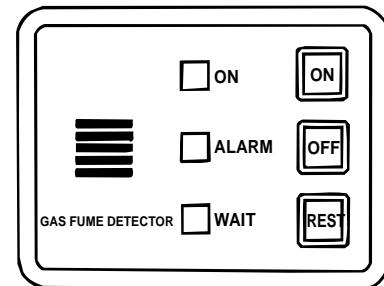
⚠ AVERTISSEMENT

**RISQUE D'INCENDIE/
EXPLOSION**

Les vapeurs d'essence sont extrêmement explosives lorsqu'elles sont exposées à des flammes nues ou des étincelles et peuvent provoquer de graves blessures ou la mort. Faites tourner le ventilateur pendant au moins quatre minutes AVANT d'actionner des dispositifs électriques ou de mettre le moteur en marche.

Une alarme retentit en cas de détection de vapeurs d'essence. Mettez en marche le ventilateur de cale pour évacuer les vapeurs. Le capteur de détection est situé dans le compartiment de cale où les vapeurs s'accumulent. Vérifiez le fonctionnement correct du détecteur avant chaque voyage.

FR



KC-0936

Vapeurs de monoxyde de carbone (CO)

Une alarme retentit en cas de détection de vapeurs de CO. Faites sortir les passagers à l'air libre et aérez la zone immédiatement.

⚠ DANGER

**RISQUES LIÉS AU MONOXYDE
DE CARBONE**

L'exposition au CO peut provoquer de graves blessures ou la mort. Le CO est incolore, inodore et extrêmement dangereux. Tous les moteurs et les appareils à combustible produisent du CO comme échappement. L'exposition directe et prolongée au CO entraîne des **DOMMAGES AU CERVEAU** ou la **MORT**. Les symptômes d'empoisonnement au CO incluent nausées, vertiges et somnolence. Assurez-vous que votre détecteur de CO fonctionne correctement.



Déclenchement d'une alarme

Si une alarme retentit, vérifiez les instruments et arrêtez le moteur. Les alarmes avertissent d'une surchauffe du moteur et/ou d'un manque d'huile. Certains modèles possèdent un dispositif de contrôle d'alarme qui se déclenche au démarrage.



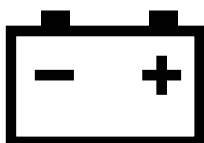
KC-5020

FUSIBLES ET DISJONCTEURS

Tous les circuits électriques sont protégés contre la surcharge par des fusibles ou des disjoncteurs. En cas de surcharge ou de court-circuit, le fusible fondra ou le disjoncteur se déclenchera. Si un circuit est continuellement en surcharge dans les conditions normales de fonctionnement, faites immédiatement contrôler votre bateau par votre concessionnaire.

BATTERIE(S)

La (les) batterie(s) doivent être fixées au bateau et les bornes doivent être couvertes. Maintenez les bornes propres et examinez-les régulièrement.



KC-4080

L'électrolyte de la batterie est acide. Manipulez avec précaution. Si de l'électrolyte entre en contact avec la peau ou une autre partie du corps, rincez abondamment avec de l'eau et consultez un médecin.

Maintenez les connexions de la batterie propres, bien serrées et isolées pour éviter qu'elles projettent des étincelles, fassent un court-circuit et provoquent une explosion ou un incendie.

Faites attention en branchant et en débranchant la batterie. Vérifiez que le support et les connexions sont bien fixés et que la borne est recouverte de couvercles de protection. Ne chargez pas une batterie dans le bateau et/ou n'obtenez pas les conduits de ventilation de la batterie.

AVERTISSEMENT

RISQUE D'INCENDIE/ EXPLOSION

Les risques d'explosion ou d'incendie dérivant des gaz d'hydrogène produits par les batteries au plomb peuvent entraîner de graves blessures ou la mort.

- Portez des équipements de protection individuelle pour travailler sur les batteries ou à proximité.
- Ne chargez pas et n'utilisez pas un dispositif d'assistance de batterie pour faire démarrer le moteur.
- Chargez la batterie à l'extérieur du bateau.
- Ne fumez pas et n'approchez pas de flammes près d'une batterie.
- Ne placez pas votre tête juste au-dessus de la batterie pour effectuer des branchements électriques.
- S'il est allumé par une étincelle ou une flamme, le gaz peut exploser violemment et provoquer la dispersion de l'acide de la batterie ou sa fragmentation.
- N'utilisez pas d'objets métalliques pour provoquer une étincelle entre les bornes de la batterie afin de vérifier si la batterie est chargée.

CIRCUITS ELECTRIQUES

DANGER



RISQUE D'INCENDIE/ EXPLOSION/ELECTROCUTION

Une utilisation incorrecte des circuits CA et CC peut être la cause d'incendies, d'explosions ou d'électrocutions qui peuvent entraîner de graves blessures ou la mort. N'intervenez pas sur un circuit sous tension et ne nagez pas à proximité d'un bateau lorsqu'il est branché à l'alimentation du quai. Faites attention en branchant et en débranchant l'alimentation du quai.

Certains bateaux sont équipés de deux systèmes électriques: un système à courant continu (C.C.) alimenté par batterie, et un générateur ou un système à courant alternatif (C.A.) alimenté depuis le quai. Chaque système est relié à un tableau de charge central qui sert de tableau principal de distribution. Le système à courant continu alimente tous les circuits électriques du bateau (éclairage, pompes, ventilateurs, allumage moteur, etc).



⚠ AVERTISSEMENT

N'intervenez pas sur l'installation électrique pendant que le circuit est sous tension et ne modifiez pas le circuit électrique ou les plans correspondants. L'installation, les modifications et l'entretien du circuit électrique doivent être effectués par un électricien de marine qualifié. N'altérez pas et ne modifiez pas l'intensité du courant nominal des dispositifs de protection à maximum d'intensité, et n'utilisez que des appareils ou dispositifs électriques dont les composants ne dépassent pas l'intensité de courant nominal du circuit. Avant de quitter le bateau, désactivez tous les circuits électriques sauf la pompe de cale automatique, et les circuits d'alarme et de protection anti-incendie.

Le circuit C.A. alimente les prises électriques et les appareils fonctionnant sur courant C.A. (cuisinière électrique, chauffe-eau, micro-ondes, réfrigérateur, etc.) lorsque le bateau est amarré à un quai ou à une cale d'accostage.

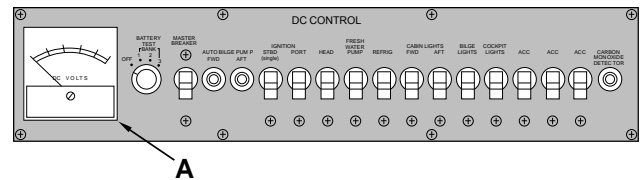
⚠ AVERTISSEMENT

Ne modifiez pas les circuits électriques ou les plans correspondants. L'installation, les modifications et l'entretien doivent être effectués par un électricien de marine qualifié. Inspectez le système au moins tous les deux ans. Branchez les enveloppes métalliques des appareils électriques installées au système conducteur de protection du bateau (conducteur vert ou vert à rayure jaune), et utilisez des appareils électriques mis à la terre ou à double isolation. N'utilisez pas le circuit électrique si le témoin de polarité inversée est allumé. Corrigez le défaut de polarité avant d'activer le circuit électrique du bateau. N'altérez pas les connecteurs du câble d'alimentation du quai. Utilisez exclusivement des connecteurs compatibles.

Pour réduire les risques de décharges électriques et d'incendie:

- Fermez l'interrupteur de branchement de l'alimentation du quai avant de brancher ou de débrancher le câble d'alimentation du quai.
- Branchez le câble d'alimentation du quai à la prise du bateau avant de brancher la source d'alimentation du quai.
- Débranchez d'abord le câble d'alimentation du quai au niveau de la source de l'alimentation du quai.
- Si le témoin de polarité inversée est allumé, débranchez le câble immédiatement.
- Fermez bien à fond le couvercle de prise d'alimentation du quai.

Tableau principal C.C. (très basse tension)



KC-1633_1

Un tableau principal C.C. type peut être constitué d'un voltmètre, d'un interrupteur d'essai de batterie, d'une série de disjoncteurs à interrupteur et réarmables et d'un coupe-circuit général.

Voltmètre (A)

Permet de contrôler l'état de charge des batteries. Lorsque le coupe-circuit général est en position OFF, tournez l'interrupteur d'essai de batterie pour vérifier la tension de la batterie.

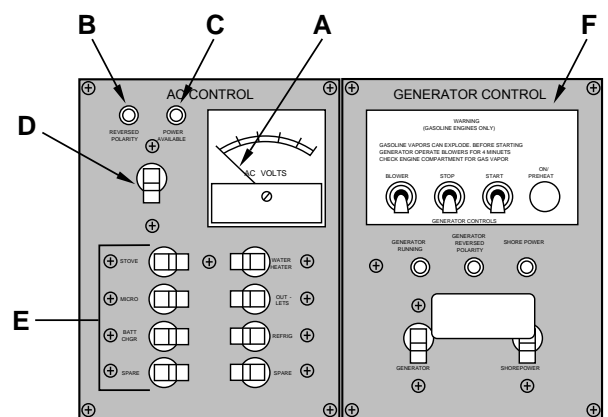
IMPORTANT

Ne réarmez jamais un disjoncteur déclenché sans avoir d'abord recherché et supprimé la cause du problème.

FR

Les disjoncteurs à interrupteur ont deux fonctions. Ils vous permettent de mettre un circuit sous et hors tension au moyen de l'interrupteur, et protègent le système alimenté en ouvrant le circuit en cas de surcharge.

Tableau de commande C.A./Générateur (basse tension)



KC-1634_1

Ce tableau regroupe généralement un voltmètre ou un coupe-circuit C.A. général, un témoin lumineux de polarité inversée et des disjoncteurs de circuits.

Voltmètre (A)

S'il est installé, le voltmètre permet de contrôler la tension C.A.

Témoin de polarité inversée (B)

Le témoin de polarité inversée indique que la polarité de la source d'alimentation du quai a été inversée, mais il n'indique pas si la polarité du bateau (câblage) est inversée.



! DANGER



**RISQUE D'INCENDIE/
EXPLOSION/ELECTROCUTION**

Une polarité inversée ou une utilisation incorrecte du circuit C.A. peuvent être la cause d'incendies, d'explosions ou d'électrocutions qui peuvent entraîner de graves blessures ou la mort. N'utilisez pas la source d'alimentation du quai si la polarité est inversée. Désactivez la source d'alimentation et débranchez le câble d'alimentation du quai. Ne modifiez pas le câble d'alimentation du quai.

Témoin de mise sous tension (C)

Le témoin de mise sous tension indique que l'alimentation en provenance du quai ou du générateur est disponible au niveau du tableau pour la distribution. Ce témoin doit être allumé avant d'enclencher le coupe-circuit C.A. général.

Coupe-circuit C.A. général (D)

Le coupe-circuit général active ou désactive l'ensemble du circuit CA, ce qui vous permet de contrôler si la tension et la polarité sont correctes immédiatement après le branchement de la source d'alimentation du quai et avant d'enclencher les différents circuits.

Disjoncteurs de circuits (E)

Les disjoncteurs individuels permettent de mettre un circuit sous tension ou hors tension en allumant ou en éteignant un interrupteur. Ils permettent également de protéger le circuit alimenté en cas de surcharge ou de court-circuit.

IMPORTANT

Ne réarmez jamais un disjoncteur déclenché sans avoir d'abord recherché et supprimé la cause du problème.

Tableau de commande du générateur (F)

Si votre bateau est équipé d'un générateur, le tableau de commande regroupe les commandes de marche/arrêt et les commandes pour passer de l'alimentation au quai à celle du générateur.

Chaque fois que vous utilisez le générateur, actionnez le ventilateur du compartiment moteur pendant au moins quatre minutes avant le démarrage, et en continu pendant le fonctionnement du générateur, afin d'évacuer les vapeurs ou les gaz dangereux. Le fonctionnement du générateur exige certaines procédures d'utilisation. Lisez le manuel du générateur avant de l'utiliser pour la première fois. Consultez les instructions d'utilisation et d'entretien fournies dans le manuel d'utilisation du générateur.

! AVERTISSEMENT



**RISQUE D'INCENDIE/
EXPLOSION**

Les vapeurs d'essence sont extrêmement explosives lorsqu'elles sont exposées à des flammes nues ou des étincelles et peuvent provoquer de graves blessures ou la mort. Faites tourner le ventilateur pendant au moins quatre minutes AVANT d'actionner des dispositifs électriques ou de mettre le moteur en marche.

! AVERTISSEMENT



RISQUE D'ACCROCHAGE

Tout contact avec des pièces mobiles peut entraver, couper ou provoquer des blessures graves ou la mort. Eloignez-vous des pièces mobiles.

Branchement de l'alimentation du quai

! DANGER



**RISQUE D'INCENDIE/
EXPLOSION/ELECTROCUTION**

Une utilisation incorrecte des circuits CA et CC peut être la cause d'incendies, d'explosions ou d'électrocutions qui peuvent entraîner de graves blessures ou la mort. N'intervenez pas sur un circuit sous tension et ne nagez pas à proximité d'un bateau lorsqu'il est branché à l'alimentation du quai. Faites attention en branchant et en débranchant l'alimentation du quai.

L'alimentation du quai nécessite un câble marin spécial à trois conducteurs pour assurer un branchement correct au quai. Les branchements d'alimentation au quai se font par prise de courant. Les branchements sont également verrouillés en position par une bague de blocage filetée. Vérifiez que le couvercle du branchement d'alimentation au quai est en place lorsque l'alimentation du quai n'est pas utilisée.

Ne laissez pas l'extrémité du câble d'alimentation du quai pendre dans l'eau. Cela risque de provoquer un champ électrique qui peut entraîner de graves blessures ou la mort pour les personnes nageant à proximité.



Pour effectuer le branchement:

- Mettez hors tension le disjoncteur C.A. principal sur le tableau de commande.
- Si la prise de quai est équipée d'un sectionneur, mettez-le hors tension.
- Branchez d'abord le câble d'alimentation du quai au bateau.
- Faites en sorte que le câble ait davantage de mou que les amarres.
- Branchez le câble à l'alimentation du quai.
- Si le bateau est équipé d'un générateur, réglez l'interrupteur Quai/Générateur en position QUAI.
- Réglez le sectionneur de quai en position ON.
- Si le témoin de polarité inversée est allumé sur le tableau de commande, débranchez immédiatement le câble de la prise de quai et contactez votre concessionnaire.

Pour effectuer le débranchement:

- Mettez hors tension les disjoncteurs principaux du bateau.
- Si la prise de quai est équipée d'un sectionneur, mettez-le hors tension.
- Débranchez la prise d'alimentation au quai.
- Débranchez le câble du bateau et refermez le couvercle.

Appareils électriques

Le bateau peut être équipé de plusieurs appareils électriques, à savoir cuisinière, table de cuisson, gril, micro-ondes, réfrigérateur ou appareil à glaçons. Les appareils électriques ont tendance à utiliser beaucoup d'électricité; certains utilisent du combustible qui peut consommer l'oxygène dans un endroit clos. Consultez les instructions d'utilisation, d'entretien et de sécurité fournies dans les manuels d'utilisation de ces produits. N'utilisez pas les appareils électriques pour réchauffer ou refroidir la cuisine ou la cabine.

RAVITAILLEMENT EN CARBURANT

Le cas échéant, fermez toutes les portes, fenêtres, écoutilles et hublots qui pourraient laisser pénétrer les vapeurs de carburant dans les espaces confinés du bateau. Ne remplissez pas les réservoirs de carburant excessivement. Prévoyez au moins une dilatation de 2 % du carburant lors du ravitaillement. Si la température du carburant est de 0 °C (32 °F) ou moins, prévoyez au moins une dilatation de 6 % du carburant.

La première fois que vous remplissez le(s) réservoir(s) de carburant du bateau, puis après chaque ravitaillement, vérifiez l'ensemble du circuit d'alimentation à la recherche de fuites et/ou de pièces endommagées. Les fuites et/ou les pièces endommagées doivent être réparées et la zone doit être aérée pour éliminer les vapeurs explosives.

AVERTISSEMENT



RISQUE D'INCENDIE/ EXPLOSION!

Les vapeurs d'essence sont extrêmement explosives lorsqu'elles sont exposées à des flammes nues ou des étincelles et peuvent provoquer de graves blessures ou la mort. Faites tourner le ventilateur pendant au moins quatre minutes AVANT d'actionner des dispositifs électriques ou de mettre le moteur en marche.

- **Arrêtez tous les moteurs et les ventilateurs avant de procéder au ravitaillement.**
- **Ne fumez pas et maintenez les flammes nues ou les étincelles à une distance de 15 m (50 pieds) de la zone de ravitaillement.**
- **Maintenez le contact entre la buse de carburant et le réservoir de carburant afin d'éviter une étincelle électrostatique. N'utilisez pas d'entonnoir en plastique.**

FR

Ne procédez au ravitaillement en carburant que dans des lieux agréés comme les bassins de ravitaillement des marinas ou les stations services automobiles. Les lieux agréés sont équipés de protections qui réduisent les risques de décharge statique.

Lisez et respectez TOUS les avertissements indiqués sur la pompe ou à proximité de la pompe.

Maintenez en permanence le contact entre la buse de carburant et le tuyau de remplissage, avant et pendant le ravitaillement, afin d'éviter une étincelle électrostatique.

Ne remontez pas dans le bateau pendant le ravitaillement. Rentrer et sortir de votre véhicule peut provoquer une charge statique qui risque d'allumer les vapeurs au niveau du tuyau de remplissage.

En cas d'incendie, ne paniquez pas

- **Ne retirez pas la buse du réservoir de carburant.**
- **Faites évacuer tous les passagers du bateau et de la zone de ravitaillement et alertez immédiatement le responsable de la station pour qu'il actionne l'arrêt d'urgence et utilise l'extincteur.**

Après le ravitaillement en carburant

- Fermez le(s) bouchon(s) de remplissage à fond.
- Essuyez complètement le carburant déversé. Mettez les chiffons au rebut une fois à terre.
- Ouvrez toutes les portes, les fenêtres, les écoutilles et les hublots pour aérer tous les espaces. Vérifiez l'absence de vapeurs de carburant avant de démarrer les moteurs ou les appareils.
- Si elle est montée, actionnez la turbine de ventilation pendant au moins quatre minutes avant de démarrer le moteur.



Au moment du démarrage

⚠ AVERTISSEMENT



**RISQUE D'INCENDIE/
EXPLOSION**

Les vapeurs d'essence sont extrêmement explosives lorsqu'elles sont exposées à des flammes nues ou des étincelles et peuvent provoquer de graves blessures ou la mort. Faites tourner le ventilateur pendant au moins quatre minutes AVANT d'actionner des dispositifs électriques ou de mettre le moteur en marche.



PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

Comme navigateur, vous appréciez déjà la beauté de la nature et la paix des grands espaces. Il est de votre responsabilité de protéger l'environnement naturel en maintenant les voies d'eau propres.

Ne jetez rien dans l'eau que vous ne voudriez pas manger ou boire!

Renseignez-vous sur les réglementations locales et respectez-les pour la décharge des réservoirs de rétention et des déchets.

PLAN POLMAR

La Convention Internationale pour la Prévention de la Pollution des bateaux, communément appelé Plan POLMAR (POLlution MARine) interdit la décharge par-dessus bord de tous les plastiques, produits chimiques, déchets et huiles produits par les bateaux.

REJETS DE CARBURANT ET D'HUILE

Les rejets de carburant ou d'huile dans nos voies d'eau polluent l'environnement et sont dangereux pour la faune et la flore. Ne déchargez et n'évacuez jamais le carburant ou l'huile dans l'eau; cette procédure est interdite et passible d'amende. Voici deux exemples courants de décharge accidentelle :

- Débordement du réservoir de carburant
- Pompage d'eau de cale polluée

⚠ AVERTISSEMENT



**RISQUE D'INCENDIE/
EXPLOSION OU D'ASPHYXIE!**

Les vapeurs qui se dégagent des solvants inflammables peuvent être la cause d'incendies, d'explosions ou d'asphyxie qui peuvent entraîner de graves blessures ou la mort. N'utilisez pas de solvants inflammables pour nettoyer la cale.

Veillez à éliminer toutes traces de carburant et d'huile déversés de la cale. Ne conservez pas de chiffons sales à bord; mettez-les au rebut de façon appropriée une fois à terre.

EVACUATION ET MISE AU REBUT DES DÉCHETS

Les déchets sont constitués par toutes les formes de débris, plastiques, recyclables, nourriture, bois, détergents, eaux usées et même les morceaux de poissons dans certaines eaux - en bref, presque tout. Nous vous recommandons de ramener avec vous tous vos déchets et de les mettre correctement au rebut une fois à terre.

Si votre bateau est équipé d'un sanitaire marin (toilettes, WC.), utilisez un système agréé de vidange à votre marina. De nombreuses zones interdisent le rejet à la mer des eaux usées, ou même tout rejet à la mer de déchets utilisables.

BRUIT EXCESSIF

Le bruit peut être causé par le moteur, la radio ou même les cris. De nombreuses régions maritimes et fluviales ont adopté des limites de bruit. N'utilisez pas d'échappement traversant le tableau arrière, sauf si vous êtes très loin du rivage. La musique et les conversations à haute voix peuvent porter très loin sur l'eau, en particulier la nuit.

SILLAGE ET REMOUS

Soyez attentif aux zones de SILLAGE INTERDIT. Vous pouvez être tenu responsable des dommages ou des blessures provoqués par votre sillage/remous. Avant de pénétrer dans une zone de SILLAGE INTERDIT, réduisez l'allure à la vitesse la plus lente possible.

EMISSIONS D'ÉCHAPPEMENT

Les émissions excessives (hydrocarbures) à l'échappement polluent l'air et l'eau. Maintenez votre moteur bien réglé et votre coque propre pour des performances maximum. Consultez votre concessionnaire et le manuel du moteur pour information.

PEINTURES

Si votre bateau est utilisé dans une eau où les salissures sont un problème, l'utilisation d'une peinture antisalissure peut réduire leur vitesse de développement. Attention aux réglementations d'environnement qui peuvent vous imposer un choix de peinture. Contactez vos autorités maritimes locales pour information.

PRODUITS DE NETTOYAGE

Les détergents ménagers doivent être utilisés avec modération et ne doivent pas être rejetés à l'eau. Ne mélangez jamais les détergents et ventilez largement les espaces fermés. N'utilisez pas de produits contenant des phosphates, du chlore, des solvants ou des produits non biodégradables ou à base de pétrole. Les détergents à base d'agrumes sont excellents pour le nettoyage des bateaux et respectent les personnes et l'environnement. Pour de plus amples informations, reportez-vous à ENTRETIEN.





ENTRETIEN

CORROSION EN EAU DE MER

L'ensemble du bateau doit être rincé avec de l'eau douce immédiatement après l'utilisation dans l'eau de mer. Si le bateau est essentiellement utilisé en eau de mer, cirez la coque tous les mois et appliquez un produit anti-corrosion sur toute la quincaillerie.

NETTOYAGE

Un nettoyage de routine périodique maintiendra la surface de votre bateau à son plus bel aspect. Pour enlever la moisissure, des produits de nettoyage spéciaux vous seront proposés par votre concessionnaire. Les bateaux laissés à l'air libre se détérioreront progressivement par exposition au rayonnement solaire, à l'eau, et à la poussière et aux particules chimiques véhiculées par l'air.

AVERTISSEMENT

RISQUE DE SURFACE GLISSANTE

Le nettoyage des surfaces du bateau peut donner lieu à des conditions glissantes qui peuvent entraîner de graves blessures ou la mort. Procédez avec précaution lorsque vous nettoyez avec des détergents et rincez abondamment.

Pour laver votre bateau, utilisez uniquement un détergent doux dilué dans de l'eau chaude. N'utilisez pas de détergents abrasifs, de solvants, d'ammoniaque ou de chlore, qui peuvent endommager la surface de gelcoat. Ne cirez pas les zones anti-dérapantes ou normalement utilisées du plancher, du pont ou des plat-bords. Dans les conditions extrêmes, il est possible d'utiliser des détergents spéciaux pour éliminer les salissures telles que l'écume et les algues de la coque. Consultez votre concessionnaire.

ENTRETIEN DE LA CARENE

Toute accumulation d'espèces marines sur la carène créera une traînée et diminuera les performances et l'efficacité du bateau. N'utilisez jamais des brosses métalliques ou tampons à récurer sur la carène de votre bateau. Les moindres rayures peuvent retenir la saleté et l'écume.

Le cloquage du gelcoat (cloquage osmotique) est une condition naturelle. Le cloquage peut avoir lieu sur une surface de gelcoat immergée dans l'eau sur une certaine durée.

Le meilleur moyen de prévenir le cloquage est de réduire au minimum la durée pendant laquelle le bateau séjourne dans l'eau.

GARNISSAGE

Un lavage régulier avec un détergent doux ou de l'eau chaude, ou un détergent automobile pour vinyle, est suffisant pour maintenir en bon état les housses en vinyle. Evitez de détremper les coussins et séchez-les à fond après lavage pour éviter la formation de moisissures. Redressez les coussins du bateau pour permettre à l'air de circuler et pulvérisez sur eux un anti-moisissure.

IMPORTANT

Certains détergents automobiles, ménagers ou industriels peuvent causer des détériorations et décolorations. Les solvants et les liquides ou produits de nettoyage à sec contenant des colorants, comme les cires, doivent être utilisés avec précaution.

TAPIS

Les coulées et taches doivent être nettoyées immédiatement. Plus elle reste longtemps, plus une tache est difficile à enlever.

CALE ET POMPE

Les pompes de cale à commande électrique sont sujettes à des défaillances et ne remplacent pas des inspections fréquentes de la cale, notamment pendant les périodes de pluie prolongées ou en conditions de mer agitée ou de tempête. Il est également important de maintenir la cale propre par mesure de sécurité.

Examinez régulièrement la(les) pompe(s) de cale pour vérifier que les grilles d'admission sont exemptes de débris. Les débris peuvent colmater la grille ou se loger dans la turbine de la pompe de cale et provoquer un mauvais fonctionnement de la pompe. Inspectez régulièrement toutes les attaches et les flexibles pour vérifier leur étanchéité et assurez-vous que les sorties de coque sont fermées quand elles ne sont pas utilisées.

Suivez le programme d'inspection et de maintenance périodique du fabricant de la pompe de cale. Conservez un saut ou une écope à bord en cas de défaillance de la pompe de cale. Maintenez l'eau de la cale au niveau minimum.

IMPORTANT

Les pompes de cale et les systèmes de pompage de cale ne sont pas conçus pour intervenir en cas de dommages. Contrôlez le bon fonctionnement des pompes de cale à intervalles réguliers. Éliminez les débris des orifices d'entrée. Si des sorties de coques sont installées dans les cloisons avant et arrière, maintenez-les fermées et ne les ouvrez que pour laisser l'eau se vidanger dans la cale principale.

IMPORTANT

Ne rejetez ni huile ni détergents à l'eau. Reportez-vous à PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT.

PLEXIGLAS®

Le plexiglas est sensible aux rayures. Pour le nettoyer, utilisez toujours de l'eau propre et tiède et essuyez avec un chiffon doux non pelucheux.

FR



ACIER INOXYDABLE

L'acier inoxydable n'est pas totalement résistant à la corrosion. Pour maintenir le bel aspect du matériel en acier inoxydable :

- Nettoyez fréquemment le matériel avec de l'eau savonneuse. N'utilisez jamais des produits agressifs comme la laine d'acier, ou les acides ou la soude sur l'acier inoxydable.
- Éliminez les points d'oxydation aussitôt que possible avec un produit à polir les chromes ou les cuivres. Un piquage peut se produire et demeurer sur les surfaces en acier inoxydable.
- Utilisez un produit d'entretien de bonne qualité pour protéger le matériel en acier inoxydable.

Inspectez périodiquement votre bateau et vérifiez la présence et le serrage des vis, boulons, brides et ferrures.

TOILETTE MARINE (W.C.)

Reportez-vous au manuel du fabricant pour les instructions appropriées d'utilisation et d'entretien. Ne laissez pas vos passagers jeter des chiffons, serviettes hygiéniques ou objets durs et solides dans la toilette.

RESERVOIR DE RETENTION

Si le bateau est équipé de réservoir de rétention de déchets, plusieurs produits chimiques sont disponibles pour désodoriser et favoriser la décomposition des solides. Consultez votre concessionnaire pour déterminer le produit le mieux adapté. Une fois que le réservoir de rétention est vide, remplissez-le avec de l'eau douce puis pompez à nouveau l'eau pour rincer le réservoir.



KC-4055

IMPORTANT

Les produits chimiques utilisés pour nettoyer et désodoriser pendant le remisage doivent être compatibles avec votre système de réservoir de rétention. Les réservoirs doivent être vides pendant le remisage, pendant des périodes prolongées d'inactivité et aux températures au-dessous de zéro. La décharge de déchets par-dessus bord ne peut être effectuée que dans des zones agréées et en conformité avec les réglementations locales de décharge de produits chimiques ou de déchets.

De nombreuses marinas sont agréées pour la décharge de votre réservoir de rétention.

CORROSION GALVANIQUE

Les bateaux qui naviguent dans des eaux salées, polluées ou saumâtres, doivent être équipés d'anode en zinc montée sur le tableau arrière pour éviter d'endommager les pièces métalliques qui entrent en contact avec l'eau. Le zinc est, par principe même, auto-sacrificiel. L'anode est lentement érodée par l'action électrolytique et exige un examen périodique de sa détérioration. Si le zinc indique une érosion extrême, il doit être remplacé pour continuer la protection et pour éviter les dommages aux autres pièces métalliques. Les moteurs aussi sont pour la plupart équipés d'une ou plusieurs anodes en zinc dont la détérioration doit être surveillée régulièrement.

ATTENTION

Ne jamais peindre ou recouvrir de quelque substance que ce soit les cathodes ou anodes en zinc. Une fois recouvertes, elles ne fourniront plus la protection contre la corrosion galvanique. Remplacez les anodes quand leur détérioration atteint 50% ou plus.

REPARATIONS, DEMONTAGES ET REMPLACEMENTS

N'essayez pas d'effectuer des réparations si vous n'êtes pas compétent pour le faire, procurez-vous les instructions nécessaires pour les réparations autorisées et utilisez des pièces de rechange homologuées pour la marine.

MATERIAUX ET PIÈCES

Votre bateau a été conçu pour garantir la sécurité dans l'environnement marin, et sa conformité aux normes de sécurité en vigueur a été soigneusement vérifiée et certifiée. En raison des possibilités d'atteinte à la conception du bateau, nous déconseillons à l'utilisateur d'installer lui-même des équipements supplémentaires ou de modifier les équipements d'origine.

Votre concessionnaire est seul qualifié pour effectuer sur votre bateau des réparations, additions ou modifications qui ne risquent pas de compromettre la sécurité, l'intégrité de construction ou l'étendue de la garantie.

HIVERNAGE

L'entreposage ou l'hivernage exigent une préparation spéciale pour empêcher la détérioration du bateau. Sans préparation appropriée, l'entreposage peut entraîner la rouille ou la corrosion des pièces métalliques, la moisissure des tapis et garnissages, ou l'endommagement par le gel de l'eau dans les organes et tuyauteries.

La garantie ne couvrant pas l'endommagement dû au bateau du à un entreposage inapproprié, faites préparer le remisage de votre bateau par votre concessionnaire.

INSPECTION

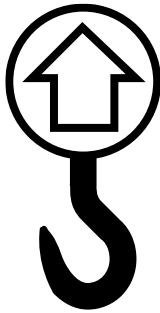
Avant de mettre le bateau à la mer, vérifiez visuellement que toute la quincaillerie, les brides et les ferrures sont correctement serrées; recherchez d'éventuelles fuites sur tous les flexibles, réservoirs, passe-coque et joints calfatés; inspectez tout le câblage à la recherche de corrosion, d'effilochage et autres dommages. Ces inspections doivent être faites avant chaque saison puis régulièrement pendant la saison. Votre concessionnaire peut vous aider.



ELINGUAGE/LEVAGE

Si votre bateau doit être sorti de l'eau sans l'aide d'une remorque, suivez ces conseils :

- Ne fixez jamais les élingues aux taquets, anneaux de remorquage de skieurs ou rambardes. Attachez uniquement les élingues aux points d'amarrage marqués anneaux de levage à l'avant et à l'arrière.
- Enveloppez les câbles de levage pour protéger le bateau.
- Fixez des cordages à l'avant et à l'arrière pour contrôler le mouvement pendant le levage.
- Utilisez des élingues plates d'au moins 130 mm de largeur.
- Ne laissez pas les élingues prendre appui sur des organes immergés comme les arbres d'hélices.
- Utilisez des palonniers pour empêcher les élingues d'exercer une pression sur les flancs du bateau.
- Maintenez l'avant légèrement plus haut que l'arrière pour éviter d'endommager le moteur.



KC-5000

PEINTURE

Avant de choisir une peinture de carène, discutez avec les autres propriétaires de bateaux et votre vendeur pour déterminer le type de peinture le plus adapté à votre zone de navigation. De nombreuses variables peuvent affecter le choix de peinture.

⚠ AVERTISSEMENT



**RISQUE D'INCENDIE/
EXPLOSION/ASPHYXIE**

Les ingrédients des produits de nettoyage et des peintures peuvent être inflammables et/ou explosifs, ou dangereux en cas d'inhalation. Veillez à assurer une aération adéquate, portez une protection individuelle appropriée et éliminez les chiffons correctement une fois à terre.

Les vapeurs qui se dégagent des solvants inflammables peuvent être la cause d'incendies, d'explosions ou d'asphyxie qui peuvent entraîner de graves blessures ou la mort.

Eloignez les flammes nues et les étincelles de la zone de travail. Peignez **EXCLUSIVEMENT** dans un endroit bien aéré.

IMPORTANT

Lisez les caractéristiques et les instructions d'emploi du produit avant de l'utiliser.

Consultez les autorités locales au sujet des réglementations d'environnement avant de peindre la coque. Conformez-vous exactement aux instructions du fabricant de peinture.



Cette page est laissée vierge intentionnellement



SADRŽAJ

UVOD	213
O PLOVILU	213
PROIZVOĐAČEVA PLOČICA.....	213
KATEGORIJA KONSTRUKCIJE PLOVILA.....	213
OGRANIČENJA PLOVILA.....	214
Masa plovila.....	214
Maksimalno opterećenje.....	214
Maksimalan broj osoba.....	214
Opterećenje.....	214
STABILNOST I PLUTANJE.....	214
SPAŠAVANJE IZ VODE (OSOBA U VODI).....	214
PREVRTANJE I UKLANJANJE PROBLEMA.....	215
ČVRSTE TOČKE.....	215
KONOPI ZA PRISTAJANJE I VEZANJE.....	215
VUČENJE.....	215
RADNA PALUBA.....	215
MOTOR(I).....	215
BUKA.....	215
SIGURNOST PLOVIDBE	215
SIGURNOSNE UZBUNE.....	215
Razine opasnosti.....	215
Slikovni simboli.....	215
POTREBNA SIGURNOSNA OPREMA.....	216
PREPORUČENA SIGURNOSNA OPREMA.....	216
SIGURNOSNI PRSLUCI.....	216
SIGURNOSNA SPLAV.....	216
PROTUPOŽARNA OPREMA.....	217
VIZUALNI SIGNALI ZA NUŽDU.....	218
DROGE I PLOVIDBA.....	218
OPASNOST OD UGLJIČNOG MONOKSIDA.....	218
VIDLJIVOST.....	219
OPĆE INFORMACIJE	220
KOMANDE.....	220
Prije početka.....	220
Komande za mjenjač i gas.....	220
UPRAVLJANJE.....	221
Mehaničko upravljanje.....	221
Automatsko upravljanje.....	221
Hidrauličko upravljanje.....	222
VENTILI.....	222
Zatvaranje dovoda goriva.....	222
Odabir spremnika za gorivo.....	222
Razvodna grana.....	222
Uređaji za sagorjevanje goriva.....	222
SUSTAV ZA GORIVO.....	223
SUSTAVI ZA VODU.....	223
Spremnik za svježvu vodu.....	223
Ventili otvora na trupu.....	223
Spremnik za vodu.....	224
Usmjerivač vode.....	224
INSTRUMENTI.....	224
PREKIDAČI I INDIKATORI.....	225
Paljenje.....	225
Prekidač za isključivanje motora.....	225
Prekidač akumulatora.....	226
Prekidač za odabir akumulatora.....	226
Izolator akumulatora.....	226
Svjetlo za sidrenje.....	226
Svjetla za navigaciju.....	226



Puhalo	226
Kaljužna pumpa.....	227
Svjetla za ukrcavanje i svjetla u kabini.....	227
Brisač vjetrobrana.....	227
Podizač poklopca	227
Trim motora.....	227
Trim pločice.....	227
Mjerač goriva.....	227
DETEKTORI.....	227
Isparavanje plinova	228
Ugljični monoksid (CO).....	228
Alarm.....	228
OSIGURAČI I PREKIDAČI STRUJNIH KRUGOVA	228
AKUMULATOR(I)	228
ELEKTRIČNI SUSTAVI	229
Master ploča za istosmjernu struju (izuzetno niski napon).....	229
Izmjenična struja / kontrolna ploča generatora (niski napon)	230
Spajanje struje s kopna	231
Aparati.....	231
DOLIJEVANJE GORIVA.....	231
Nakon ulijevanja	231
Prilikom pokretanja motora	232
OČUVANJE OKOLIŠA.....	232
MARPOL UGOVOR.....	232
ISTJECANJE GORIVA I ULJA	232
ODBACIVANJE I ODLAGANJE OTPADA	232
PREVELIKA BUKA	232
VALOVI I BRAZDE.....	232
ISPUŠNI PLINOVI.....	232
BOJE.....	232
SREDSTVA ZA ČIŠĆENJE	232
ODRŽAVANJE.....	232
KOROZIJA ZBOG SLANE VODE.....	232
ČIŠĆENJE	233
ODRŽAVANJE DNA	233
NAMJEŠTAJ	233
TEPISI	233
KALJUŽA I PUMPA.....	233
PLEKSIGLAS	233
NEHRĐAJUĆI ČELIK.....	233
ZAHOD.....	233
SPREMNIK ZA OTPAD.....	233
GALVANSKA KOROZIJA.....	234
POPRAVCI, UKLANJANJE I ZAMJENA	234
MATERIJALI I DIJELOVI	234
SKLADIŠTENJE PREKO ZIME.....	234
KONTROLNI PREGLED.....	234
POVLAČENJE I PODIZANJE.....	234
BOJENJE	234



UVOD

Ovaj korisnički priručnik sadrži samo nužno potrebne informacije za ispravno postupanje s plovilom. U njemu ćete također naći sigurnosne informacije i savjete za upravljanje i održavanje. Pažljivo ga pročitajte. Dobro upoznajte svoj brod prije nego što njime počnete upravljati. Ako vam je ovo prvo plovilo, ili ako dosad niste upravljali ovom vrstom plovila, radi osobne sigurnosti i udobnosti pohađajte tečaj za upravljanje plovilom prije nego što preuzmete komandu nad svojim brodom.

Ovaj korisnički priručnik ne smije biti zamjena za tečaj o sigurnoj plovidbi. Taj će vam tečaj pružiti vitalne informacije i osposobiti vas za navigaciju, sidrenje i pristajanje broda. Informacije o lokalnim školama i instruktorima dobit ćete od vašega prodavača, nacionalne jedriličarske federacije ili jedriličarskoga kluba. Također, ovaj priručnik ne predstavlja kompletan vodič za upravljanje, održavanje i uklanjanje problema.

ČUVAJTE OVAJ PRIRUČNIK I NJEGOVE DODATKE NA SIGURNOME MJESTU. AKO STE PRODALI SVOJE PLOVILO, PRIRUČNIK PREDAJTE NOVOME VLASNIKU

Kao posljedica našeg stalnog usavršavanja proizvoda, ilustracije u ovome priručniku mogu se razlikovati od onih na vašem plovilu. Te ilustracije trebaju čitaocu pružiti odgovarajuće predodžbe o onome na što se odnose. Također primite na znanje da se neki dijelovi opreme opisani u priručniku nude samo kao opcija.

Proizvođač plovila dostavit će specifične informacije glede rada opreme i sustava kojima je vaš brod opremljen. Pročitajte, proučite i spremite sve dobivene informacije. Prije pokretanja plovila vaša posada i vi osobno morate dobro upoznati brod i njegovu cjelokupnu opremu.

Ako želite vršiti bilo kakve preinake na plovilu, bez obzira na njihov obim, prepustite taj posao kvalificiranoj osobi. Ne mijenjajte sigurnosna svojstva broda. Bilo kakva promjena težine po vertikali broda može bitno utjecati na njegovu stabilnost. Na primjer, dodavanje ribarskog tornja, radara ili jarbola može otežati gornji dio plovila. Promjena motora može također utjecati na stabilnost broda i/ili sigurnost plovidbe.

Ako planirate vršiti bilo kakve izmjene koje bi mogle utjecati na sigurnost plovila, obratite se njegovom proizvođaču i tražite pismeno odobrenje i potvrdu da predložena promjena neće utjecati na sigurnost plovidbe.

Svako plovilo, ma kako snažno ono bilo, može se nepropisnim rukovanjem teško oštetiti. Neodgovorne i opasne radnje nespojive su sa sigurnom plovidbom. Uvijek prilagodite brzinu broda uvjetima na moru i izbjegavajte pretjerano udaranje o valove.

U slučaju nužde moguće je da ćete trebati poduzeti izvanredne mjere. Uvijek pažljivo razmotrite kakvoj se opasnosti izlažete i kako ćete zaštititi ljude i opremu. Zadržite pribranost u opasnim situacijama i uvijek prvo razmišljajte o sigurnosti.

Svi na palubi moraju nositi prsluk za spašavanje ili osobno pomagalo za plutanje. U nekim državama propisani su posebni prsluci ili osobna pomagala za spašavanje koji odgovaraju njihovim odredbama, a također se traži da ih neprestano nosite.

Vaše plovilo mora biti opremljeno svom odgovarajućom sigurnosnom opremom (prsluk za spašavanje, remenje itd.) za vrstu broda, vremenske uvjete i slično. Ako na plovilu imate splav za spašavanje, pročitajte i proučite upute za sigurno upravljanje. Ova oprema je u nekim državama obvezatna.

Posada mora dobro poznavati kompletnu sigurnosnu opremu. Članovi posade također moraju poznavati hitne postupke spašavanja u slučaju pada neke osobe u more, tegljenje i druge hitne operacije.

Propisi o izbjegavanju sudara Međunarodne pomorske organizacije (COLREGS) širom svijeta određuju pravila za sigurnu navigaciju, navigacijska svjetla i dr. Dobro proučite i upamtite te propise i na brodu držite knjižicu u kojoj su te odredbe objašnjene.

I u slučajevima kada je sve dobro isplanirano i sigurno oblikovano, sigurna plovidba puno ovisi o vremenskim uvjetima, stanju na moru te iskustvu i fizičkom stanju članova posade. Nitko ne može jamčiti potpunu sigurnost. Vlasnik broda ili osoba koja njime upravlja dužni su proučiti opremu plovila, njegove kapacitete i namjenu te upoznati njegova ograničenja.

Uvijek prije polaska na put provjerite na radiju ili u pisanim medijima vremensku prognozu. Provjerite odgovaraju li vjetar i stanje mora kategoriji vašega broda te jeste li vi i vaša posada sposobni u tim uvjetima njime upravljati. Po lošem vremenu i uzburkanom moru, ili prilikom plovidbe velikom brzinom, zatvorite prozore, ogradu, vrata i razne poklopce (uključujući ventilacijske otvore).

U mnogim državama od vas će tražiti da imate dozvolu za upravljanje plovilom. Možda će također tražiti da imate završen tečaj za upravljanje brodom. Pobrinite se da ispunjavate sve te zakonske uvjete prije nego što isplivate.

HR

O PLOVILU

Vaše plovilo je ispitano te udovoljava relevantnim dijelovima Direktive za rekreacijska plovila 94/25/EC i dopune 2003/44/EC Europskog parlamenta. CE oznaka znači da vaše plovilo ispunjava sve ISO standarde i odredbe koje su bile na snazi za vrijeme proizvodnje.



PROIZVOĐAČEVA PLOČICA

Dio informacija nalazi se na proizvođačevoj pločici pričvršćenoj na plovilo. Objašnjenje tih podataka naći ćete u odgovarajućim poglavljima ovoga priručnika.

KATEGORIJA KONSTRUKCIJE PLOVILA

Značajna visina valova –

Značajna visina valova, odnosno srednja vrijednost trećine valova najveće visine, približno odgovara procijenjenoj visini valova od strane iskusnog promatrača. Neki valovi bit će dvostruko viši.

OCEAN – kategorija A –

Plovilo konstruirano za plovidbu po vjetru snage veće od 8 bofora i valovima iznad 4 metra, koje je uglavnom samo sebi dovoljno. Izuzetni uvjeti poput orkana su isključeni. Takve uvjete možete susresti na dugim plovidbama, na primjer preko oceana ili uz obalu bez zaklona od vjetra i valova u duljini od nekoliko stotina nautičkih milja.



DALJE OD OBALE - kategorija B –

Plovilo je predviđeno za korištenje uz vjetar do 8 bofora i posljedične valove, kao i ozbiljne valove visoke do 4 m. Na takve uvjete možete naići prilikom duže plovidbe morem daleko od obale ili uz obalu kada niste zaštićeni od vjetra i valova na potezu dugom više desetina nautičkih milja. Takve uvjete možete susresti i na zatvorenim morima dovoljno velikim za stvaranje visokih valova.

PRIOBALJE - kategorija C –

Plovilo je predviđeno za korištenje uz vjetar do 6 bofora i posljedične valove, kao i ozbiljne valove visoke do 2 m. Na takve uvjete možete naići na jezerima izloženima nevremenu, ušćima rijeka podvrgnutih plimi i uz samu morsku obalu po umjerenim vremenskim uvjetima.

ZAŠTIĆENE VODE – kategorija D –

Plovilo konstruirano za plovidbu po vjetru snage do 4 bofora i odgovarajućim valovima (povremena najveća visina valova do 0,5 metara). Na takve uvjete možete naići prilikom plovidbe jezerima zaštićenim od nevremena ili uz obalu za lijepa vremena.

OGRANIČENJA PLOVILA

⚠ UPOZORENJE

OPASNOST OD POTONUĆA ILI UTAPLJANJA

NIKAD ne prekoračujte ograničenja za masu plovila, ukupnu težinu svih osoba, opreme i tekućina. Prekoračenje ograničenja može uzrokovati potonuće ili utapljanje, odnosno smrt ili teške ozljede.

Masa plovila

Masa potpuno opterećenog plovila je zbroj mase neopterećenog plovila i maksimalnog dopuštenog opterećenja.

Maksimalno opterećenje

Maksimalno opterećenje odnosi se na "maksimalno opterećenje koje preporučuje proizvođač". Ono ne smije prelaziti ukupno opterećenje koje se smije dodati masi lakog, neopterećenog plovila poštujući uvjete stabilnosti, slobodne palube, plutanja i potrebe za sjedenjem, pri čemu u obzir treba uzeti kategoriju plovila. Kao minimum u obzir treba uzeti sljedeće mase:

- Broj osoba od kojih svaka teži 75 kg (prosječno). Ako su djeca članovi posade, maksimalan broj osoba smije se prekoračiti pod uvjetom da masa svakog djeteta ne prelazi 37,5 kg (prosječno) te da nije prekoračena ukupna masa svih osoba. To znači da se dva djeteta teška po 37,5 kg mogu računati kao jedna osoba teška 75 kg.
- Osnovna oprema, najmanje 10 kg.
- Stvari u spremištima i teret ili suhe potrepštine, potrošne tekućine i različita oprema koja nije uključena u osnovnu masu plovila.

Maksimalan broj osoba

⚠ UPOZORENJE

OPASNOST OD PREOPTEREĆENJA

Ne prekoračujte preporučeni maksimalan broj osoba. Bez obzira na broj osoba na palubi, njihova ukupna težina, zajedno s težinom opreme i tekućina, nikad ne smije prekoračiti preporučeno maksimalno opterećenje. Uvijek koristite sjedala za putnike.

Maksimalan broj osoba koji proizvođač preporučuje je broj osoba za koji je brod uspješno udovoljio zahtjevima za slobodnu palubu, stabilnost i plutanje, te za koje su određena sjedala mjesta. Najveći dopušteni broj osoba je označen na pločici proizvođača plovila.

Opterećenje

⚠ UPOZORENJE

OPASNOST OD PREOPTEREĆENJA

Prilikom krcanja plovila ne prekoračujte maksimalno opterećenje. Uvijek oprezno krcajte brod i jednoliko rasporedite teret. Ne postavljajte teške terete visoko da ne ugrozite stabilnost broda.

Ukupna težina svih putnika, opreme i tekućina, nikad ne smije prijeći preporučeno maksimalno opterećenje. Uvijek oprezno opterećujte brod, a teret ravnomjerno rasporedite. Stavljanje teških tereta visoko ili promjena središta gravitacije plovila može mu ugroziti stabilnost. Pobrinite se da su sva oprema i pribor uskladišteni ili pričvršćeni.

STABILNOST I PLUTANJE

Na stabilnost plovila uvelike mogu utjecati promjene u okomitom položaju mase na palubi (na primjer, dodatak tornja za ribolov, radarske opreme, jarbola za utovar, promjena motora, suvišna voda na palubi broda), valovi koji se lome, podizanje teških predmeta pomoću dizalice za čamce ili vitla, tegljenje prekomjerne težine ili oštećeni spremnici za zrak. Ne mijenjajte, bušite ili radite bilo kakve promjene na bilo kojoj od struktura koje mogu utjecati na stabilnost ili plovnost plovila, bez pismenog odobrenja graditelja plovila ili njegovog zakonskog predstavnika.

SPAŠAVANJE IZ VODE (OSOBA U VODI)

Padanje s palube u vodu za vrijeme plovidbe najlakše ćete spriječiti ako osigurate da svi putnici sjede na za to namijenjenim mjestima. NEMOJTE nikome dopustiti da sjedi na pramčanoj palubi kada se brod kreće velikom brzinom. Ako netko padne u vodu, odmah toj osobi priskočite u pomoć. Ne ispuštajte žrtvu iz vida. Vratite se na siguran način do žrtve što je prije moguće. Bacite joj prsluk za spašavanje. Isključite motor i pomognite toj osobi da se popne u plovilo.



PREVRTANJE I UKLANJANJE PROBLEMA

Brod se može prevrnuti ili preplaviti vodom kada to najmanje očekujete. Kao i u slučaju požara, unaprijed isplanirajte akciju za slučaj prevrtanja ili preplavlivanja. Pokušajte isključiti motor. Ako je na plovilu bilo drugih osoba, utvrdite gdje se nalaze, jesu li pri svijesti i znaju li plivati. **NE ODVAJAJTE SE OD PLOVILA!** Popnite se na trup i potražite pomoć. **NE pokušavajte isplivati na obalu.** Obično je dalje nego što se čini.

ČVRSTE TOČKE

Vaš brod može biti opremljen čvrstim točkama za tegljenje, podizanje, sidrenje, spajanje itd. Oprezno koristite čvrste točke.

UPOZORENJE

OPASNOST PRI TEGLJENJU

- Izdržljivost užadi/lanaca i otpornost na pucanje obično ne prelazi 80% izdržljivosti na pucanje odgovarajuće čvrste točke.
- Tegljenje treba uvijek vršiti malom brzinom. Ne prelazite dopuštenu brzinu plovidbe za brod koji teglite.
- Uže za vuču treba uvijek tako pričvrstiti da se može pod opterećenjem otpustiti.

Dužnost je vlasnika ili osobe koja upravlja brodom da se pobrine da konopi za vezivanje i užad za tegljenje, te da lanci za sidro i sidra odgovaraju svojoj namjeni na plovilu. Vlasnici također moraju razmotriti koje radnje treba poduzeti prilikom pričvršćivanja užeta za tegljenje.

Ako su ugrađene nemetalne čvrste točke, u obzir treba uzeti njihov ograničeni vijek trajanja. Treba ih zamijeniti čim pokažu bilo kakve znakove propadanja, vidljive površinske pukotine ili trajne deformacije.

KONOPI ZA PRISTAJANJE I VEZANJE

Upotrebljavajte kvalitetan, dvostruko pleteni najlon i dovoljan broj bokobrana za zaštitu plovila. Vežite brod isključivo dvokukama i petljama na pramcu i krmu. **NE** koristite za to rukohvate ili vjetrobran. Pramčani rukohvati smiju se koristiti samo za povezivanje pramca s krmom užetom u nuždi.

VIČENJE

Opaska

Vučenje pretovarenog plovila može biti štetno za oba plovila. Provjerite da je vučeno plovilo odgovarajućih dimenzija i mase. **NE** preopterećujte vučeno plovilo.

RADNA PALUBA

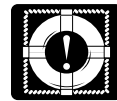
Kod nekih plovila radni dio palube ograničen je na kabinu dok se kod drugih može protezati cijelom njenom površinom ako su rukohvati oko palube dovoljno visoki. Paluba može poslužiti za spašavanje osobe koja je pala u vodu ili za postavljanje ljestvi. Neke njene dijelove ne bi trebalo koristiti tijekom plovidbe.

MOTOR(I)

Informacije o vrsti motora, kapacitetu, vrsti goriva i rashladnog sredstva, otklanjanju problema i opće upute naći ćete u ovom priručniku. Dodatne informacije o motoru potražite u korisničkom priručniku za motor.

BUKA

U nekim državama na snazi su zakonske odredbe koje ograničavaju razinu buke i ispušnih plinova rekreacijskih plovila i motora u cilju zaštite ljudskog zdravlja, okoliša i, gdje je to potrebno, zdravlja domaćih životinja. Za rekreacijska plovila s ugrađenim motorom u sredini ili u krmu, sa ili bez integralnog ispuha, potrebno je održavati plovilo i ispušni sustav u takvom stanju da pri normalnoj uporabi udovoljavaju specifičanim vrijednostima za ograničavanje buke. Dodatne informacije o razini buke potražite u korisničkom priručniku za motor.



SIGURNOST PLOVIDBE

SIGURNOSNE UZBUNE



Ovo poglavlje odnosi se na osnovnu sigurnost plovidbe. U ovome priručniku specifična upozorenja i simboli označavaju informacije vezane uz sigurnost.

Postoje dvije vrste uzbuna koje se, zajedno ili odvojeno, mogu koristiti za prijenos informacija:

Razine opasnosti

OPASNOST

OPASNOST označava rizičnu situaciju koja, ako se ne izbjegne, dovodi do smrti ili teške ozljede.

UPOZORENJE

UPOZORENJE označava rizičnu situaciju koja, ako se ne izbjegne, bi mogla dovesti do smrti ili teške ozljede.

OPREZ

OPREZ označava rizičnu situaciju koja, ako se ne izbjegne, može dovesti do lakše ili umjereno teške ozljede.

Opaska

NAPOMENA se odnosi na radnje koje nisu povezane s osobnim povredama.

Slikovni simboli

Dolje prikazani slikovni simboli služe samo za informaciju. Stvarni simboli mogu se razlikovati ovisno o predmetu.



Znakovi upozorenja - Utvrđuju opasne situacije.





Znakovi akcije - označavaju obvezatne postupke kojima se izbjegava opasnost.



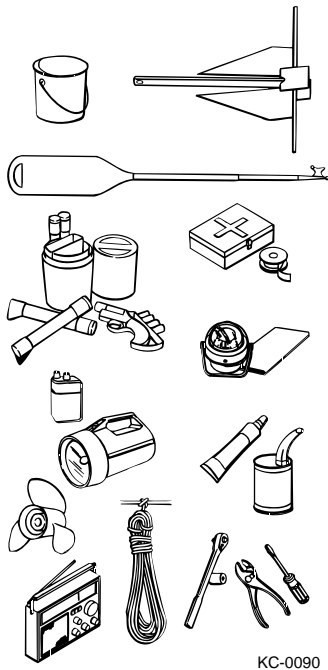
Znakovi zabrane - Propisuju zabranjenu akciju.

POTREBNA SIGURNOSNA OPREMA

Kao vlasnik plovila dužni ste pribaviti i održavati potrebnu sigurnosnu opremu. Tražena sigurnosna oprema koju morate imati na brodu ovisi o području ili vrsti vodene površine. Dodatne informacije o potrebnoj sigurnosnoj opremi dobit ćete od lokalne uprave pomorskog prometa.

PREPORUČENA SIGURNOSNA OPREMA

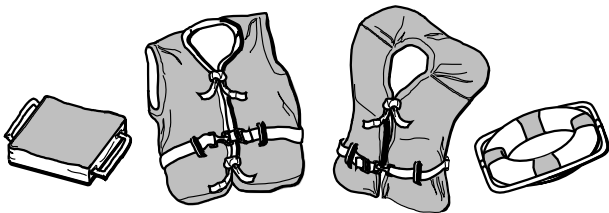
- Tražena oprema za spašavanje
- Potrebna oprema za gašenje požara
- Radiofar za otkrivanje polažaja u nuždi
- Uređaj za ručno izbacivanje vode (kablca, ručna pumpa itd.)
- Sidro s lancem
- Radarski reflektor
- Konopi za vezivanje i bokobrani
- Rezervna baterijska svjetiljka i radio-akumulator
- Dvogled
- Sučane naočale i zaštita od sunca
- Zalihe hrane i vode (dugo krstarenje)
- Rezervni brodski ključevi i rezervni akumulator za pokretanje
- Rezervni osigurači i žarulje
- Mobitel



KC-0090

SIGURNOSNI PRSLUCI

Prsluk za spašavanje može vam spasiti život. Držite prsluke na lako dostupnom mjestu- ne u zatvorenim pregradama ili ispod druge opreme. **Naprave za plutanje, koje se bacaju u more, moraju također biti dostupne za trenutačnu uporabu.**



KC-0041_2a



UPOZORENJE

OPASNOST OD UTAPLJANJA

Ako u slučaju nužde na brodu nemate ili ne koristite prsluke za spašavanje, moglo bi doći do smrtnog slučaja ili teške ozljede. Provjerite da je plovilo opremljeno dovoljnim brojem odgovarajuće vrste prsluka za spašavanje.

Naročito je važno da djeca, invalidi i neplivači cijelo vrijeme nose propisno pričvršćene prsluke za spašavanje. Djeca i neplivači trebaju posebne upute za korištenje prsluka za spašavanje. Obavijestite sve putnike o položaju sigurnosne opreme, opreme za spašavanje osobe iz vode te o lokaciji i uporabi ljestvi.

Redovito provjeravajte stanje prsluka za spašavanje. Isprobajte sigurnosne prsluke prije isplovljavanja i izvršite potrebne prilagodbe. Pročitajte naljepnicu na sigurnosnom prsluku i točno slijedite upute.

SIGURNOSNA SPLAV

Veći brodovi daleko od obale mogu imati i splav za spašavanje. Uvijek držite sigurnosnu splav na za to predviđenom, lako prepoznatljivom mjestu, u spremniku za zaštitu od atmosferilija. Ako ne postoji predviđeno spremište, stavite je na lako dostupno, ali manje prohodno mjesto, kako se ne bi oštećivala. Uvijek slijedite proizvođačeve upute za primjenu i održavanje.



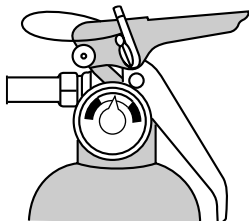
PROTUPOŽARNA OPREMA

! OPASNOST

OPASNOST OD POŽARA ILI EKSPLOZIJE

Nikada:

- ne vješajte zavjese ili drugu tkaninu u blizini ili iznad štednjaka ili uređaja s otvorenim plamenom; ne spremajte zapaljive tvari u motorni prostor. Ako u motorni prostor spremate nezapaljive materijale, morate ih pričvrstiti da ne mogu pasti i ometi rad strojnih dijelova i priječili pristup tom prostoru;
- ne priječite put prema izlazima i otvorima;
- ne blokirajte sigurnosne kontrole, npr. ventile za gorivo i plin i prekidače električnog sustava;
- ne blokirajte prenosive aparate za gašenje požara u pretincima;
- ne ostavljajte plovilo bez nadzora kad koristite uređaje za kuhanje i/ili grijanje;
- ne modificirajte sustave plovila (osobito ne elektriku, gorivo i plin) i ne dozvolite nekvalificiranim osobama da vrše bilo kakve preinake na tim sustavima;
- ne punite spremnik za gorivo niti ne mijenjajte plinske boce dok motori rade ili dok koristite uređaje za kuhanje i grijanje.
- ne pušite dok radite s gorivom ili plinom.



KC-0083_1

Na većini brodova morate imati traženu protupožarnu opremu. Sva protupožarna oprema treba biti lako dostupna. Svi putnici trebaju znati položaj i radne postupke vezane uz protupožarnu opremu i sustave, kao i položaj požarnih otvora, smjer kretanja i lokacije izlaza.

Upotrebljavajte protupožarni aparat sa sigurne udaljenosti (više od

metra), a kako vatra jenjava, približavajte joj se. Različiti protupožarni aparati koriste se s različitim udaljenosti. Proučite preporučenu udaljenost za vaš protupožarni aparat.

Protupožarnu opremu treba provjeravati u označenim intervalima, a prenosive protupožarne aparate koji su prestali važiti ili su ispražnjeni treba zamijeniti novima iste vrste i kapaciteta. Fiksne sustave treba ponovno napuniti ako im je istekao rok trajanja ili su bili ispražnjeni. Pogledajte korisnički priručnik za protupožarni aparat.

Modeli opremljeni sustavom za automatsko gašenje požara imaju automatsko uključivanje pri određenoj temperaturi. Kada dođe do uključivanja, čuje se glasan, eksplozivni zvuk, a zatim slijedi kontinuirani pisak. Kada dođe do uključivanja, odmah isključite sve električne i mehaničke sustave i ventilatore.

! UPOZORENJE



OPASNOST OD POŽARA ILI EKSPLOZIJE

Plin u protupožarnom sustavu istiskuje kisik kako bi "ugušio" požar. NE otvarajte poklopac. Zrak može rasplamsati vatru i izazvati smrtni slučaj ili teške ozljede.

Ako se protupožarni sustav na brodu isprazni, pričekajte barem 15 minuta prije otvaranja poklopca motora.

! OPREZ

Prije pražnjenja, isključite motor i ventilatore. Napustite prostorije.

! UPOZORENJE

Motorni prostor ima fiksni protupožarni sustav. Kako se ne biste ugušili, napustite to područje prije pražnjenja. Nakon pražnjenja dobro ga provjetrite prije nego što uđete.

! UPOZORENJE

Ovaj aparat koristi CO2 kao sredstvo za gašenje. Upotrebljava se samo za požare električnog sustava i kuhinje. Kako se ne biste ugušili, odmah napustite to područje i provjetrite ga prije ponovnog ulaska.

! UPOZORENJE



POMIČNI DIJELOVI

Pomični dijelovi mogu vas zaplesti, posjeći, izazvati smrt ili vas teško ozlijediti. Ne približavajte se pomičnim dijelovima.

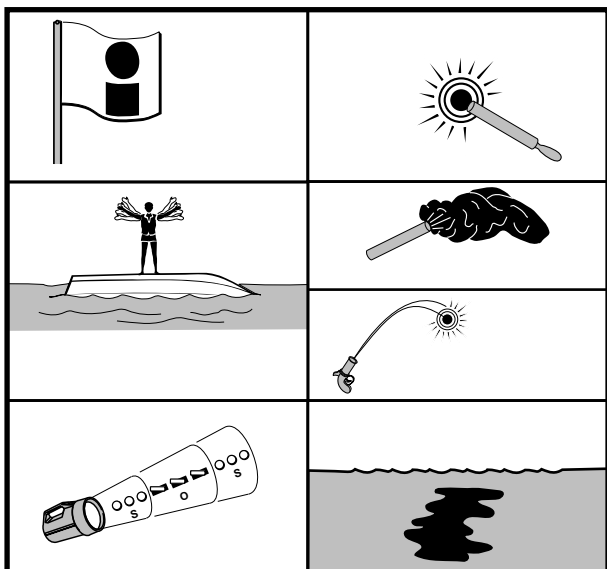
Nikada se ne približavajte pomičnim dijelovima stroja, npr. motoru, generatoru ili propeleru, toliko blizu da vas mogu dohvatiti.

Kontakt može za posljednju imati gubitak dijelova tijela, davljenje, opekline i veliki gubitak krvi, odnosno tešku ozljedu ili smrt. Dok postrojenje radi, svi štitnici moraju biti na svom mjestu.



VIZUALNI SIGNALI ZA NUŽDU

Većina brodova koji plove u priobalju moraju biti opremljeni odgovarajućim vizualnim signalima za nuždu - provjerite u lokalnoj upravi pomorskog prometa.



KC-0082_2

⚠ UPOZORENJE



OPASNOST OD POŽARA ILI EKSPLOZIJE

Piretehnička signalna sredstva s kojima se nepravilno postupa mogu izazvati požar, eksploziju, smrt, tešku ozljedu i oštećenje imovine. Prilikom uporabe signalnih sredstava koja se drže u ruci slijedite proizvođačeve upute.

DROGE I PLOVIDBA

Ne upravljajte plovilom ako ste pod utjecajem opojnih droga ili alkohola. Kombinacija buke i vibracija, sunca, vjetera i pokreta na vodi uzrokuje zamor. Utjecaj alkohola veći je na moru nego na kopnu. Droge i plovidba ne idu zajedno. Upravljanje plovilom pod utjecajem alkohola ili droga opasno je i protuzakonito.

Oslabljen vid ili smanjena mogućnost prosuđivanja na moru mogu brzo dovesti do nesreće.



⚠ UPOZORENJE

OPASNOST OD LOŠEG UPRAVLJANJA

Upravljanje plovilom pod utjecajem alkohola ili droga može prouzročiti smrt ili tešku ozljedu. NE upravljajte plovilom ako ste pod utjecajem kemikalija koje mijenjaju svijest.

OPASNOST OD UGLJIČNOG MONOKSIDA

Trovanje ugljičnim monoksidom ne smije se pobrkati s morskrom bolešću, pijanstvom ili toplinskim udarom. Ako se netko tuži na upaljene oči, glavobolju, povraćanje, slabost ili vrtoglavicu, ili ako sumnjate na trovanje ugljičnim monoksidom, premjestite tu osobu na svjež zrak, ispitajte uzroke i poduzmite potrebne mjere. Ako je potrebno, potražite medicinsku pomoć.

⚠ OPASNOST



OPASNOST OD UGLJIČNOG MONOKSIDA

Izlaganje ugljičnom monoksidu izaziva smrt ili teške ozljede. NE koristite platformu za ulazak na brod u druge svrhe osim za ulazak na brod ili pripremu za ulazak u vodu, i NE koristite tu platformu dok motor radi.

⚠ OPASNOST

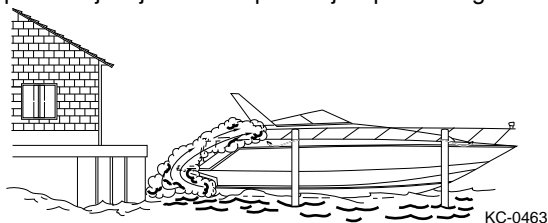
OPASNOST OD UGLJIČNOG MONOKSIDA

Ugljični monoksid (CO) je izuzetno opasan plin bez boje i mirisa. Svi motori i uređaji u kojima sagorjeva gorivo ispuhuju CO. Izbjegavajte neposredno i dugo izlaganje CO-u. CO izaziva OŠTEĆENJE MOZGA ili SMRT. Znakovi izlaganja ugljičnom monoksidu uključuju povraćanje, vrtoglavicu i opijenost.

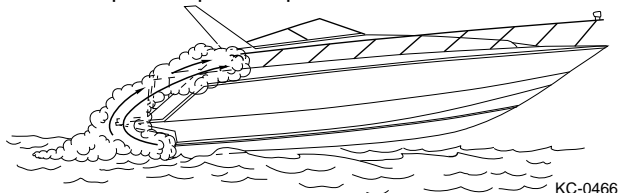


Izvori ugljičnog monoksida su:

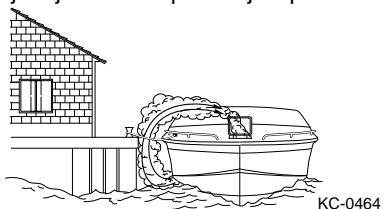
- Zapreke koje utječu na raspršivanje ispuha straga.



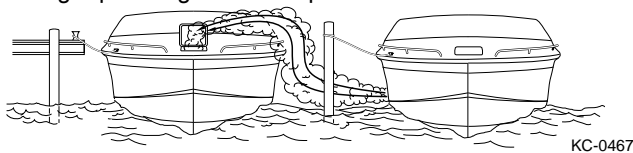
- Veliki kut pramca prilikom plovidbe.



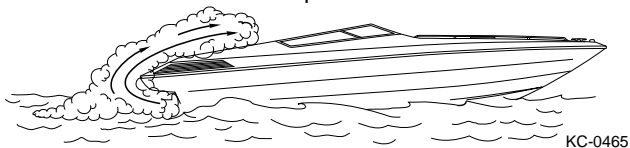
- Zapreke koje utječu na raspršivanje ispuha s obje strane.



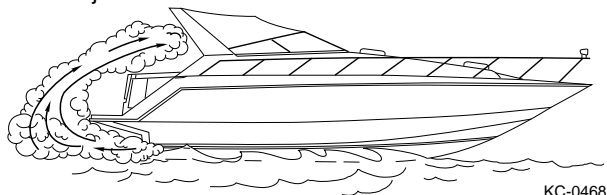
- Drugi ispuh u ograničenom prostoru.



- Plovidba malom brzinom ili prazan hod u vodi.



- Rad s platnenim krovom i postranim zavjesama bez ventilacije.



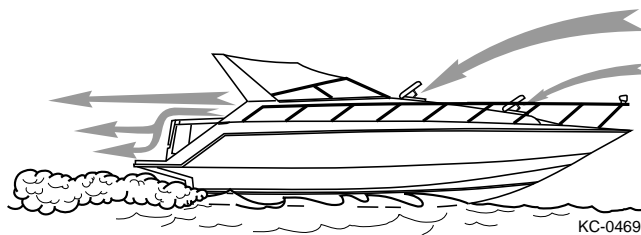
⚠ OPASNOST



OPASNOST OD UGLJIČNOG MONOKSIDA

Aparati kod kojih gorivo sagorjeva otvorenim plamenom troše kisik u kabini i ispuštaju proizvode gorenja u plovilo. Kad se koriste takvi uređaji, potrebna je ventilacija. Otvorite potrebne ventilacijske otvore kada koristite takav uređaj. Ne priječite prolaz zraka kroz ventilacijske otvore i provjerite rade li ti uređaji ispravno.

Smanjite koncentraciju ugljičnog monoksida prozračivanjem unutrašnjosti plovila otvaranjem prozora i skidanjem krova. Otvori na palubi mogu se otvoriti pri malim brzinama ili praznom hodu u vodi, ali trebate ih zatvoriti kada plovite velikom brzinom kako biste spriječili prodor vode, oštećenja i moguće ozljede.



HR

POBRINITE SE DA SVJEŽI ZRAK SLOBODNO KRUŽI UNUTAR I OKO PLOVILA.

VIDLJIVOST

Vidno polje osobe koja upravlja brodom može biti ograničeno visokim elementima plovila i drugim čimbenicima uslijed promjene jednog ili više od sljedećih uvjeta:

- pogonski motor (na plovilima opremljenima power trim sustavom za stabilizaciju na pogonskoj jedinici);
- obilovanje korita (na plovilima opremljenima power trim sustavom ili stabilizatorima na krmenom zrcalu);
- opterećenje i njegov raspored;
- brzina;
- naglo ubrzavanje;
- prijelaz od plutanja do velike brzine;
- stanje mora;
- kiša i morska pjena;
- tama i magla;
- unutarnja svjetla;
- položaj povišenih dijelova i zavjesa;
- ljudi ili pomična oprema u vidnom polju osobe koja upravlja brodom.

Međunarodni propisi za sprečavanje sudara na moru (COLREGS) i pravila plovidbe traže pomno praćenje za cijelo vrijeme plovidbe i poštivanje prava prvenstva prolaza plovila. Pridržavanje ovih odredbi je od presudne važnosti.

Kod plovila koja imaju više komandnih položaja, vidno polje s jednog ili više od tih položaja može biti ograničeno. Izbjegavajte sudare. Kada se nalazite na komandnom mjestu sa slabom vidljivošću nastavite osmatrati u svim smjerovima kao što to zahtijevaju COLREG i pravila plovidbe.

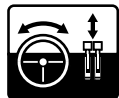


Opaska

Otvore za svjetlo, prozore, ogradu, vrata, poklopce i ventilacijske otvore u teškim vremenskim uvjetima i prilikom vrlo brze plovidbe držite zatvorenima.

Opaska

Kontrola mjenjača/gasa kod rekreacijskih plovila obično obuhvaća sigurnosni prekidač za neutralni start. Redovito pregledavajte sigurnosni sustav neutralnog starta. **NEMOJTE** upravljati vozilom ako sumnjate u ispravnost sigurnosnog sustava neutralnog starta.



OPĆE INFORMACIJE

KOMANDE

VAŽNO

Plovilo s prevelikom snagom može lako izgubiti kontrolu i postati nesigurno. NE koristite preveliku snagu niti ne koristite motor s većim brojem konjskih snaga od predviđenih.

Prije početka

Pametno plovite i koristite svoju opremu.

- NE udarajte plovilom o obalu.
- Osoba koja upravlja plovilom mora biti povezana konopom prekidača za zaustavljanje motora, a ručica mjenjača mora biti u NEUTRALNOM položaju prije uključivanja motora.
- Upoznajte uvjete na brodu i sredinu kroz koju njime planirate ploviti.
- Napravite plan plovidbe i obavijestite druge o vremenu povratka.
- Pričvrstite ili spremite nepričvršćene predmete prije početka plovidbe.
- Izbjegavajte nagle manevre pri velikim brzinama i smanjite brzinu kada je valovito.
- Ako na brodu ne postoji pločica s oznakom kapaciteta, obratite se prodavaču ili proizvođaču plovila.

Komande za mjenjač i gas

⚠ UPOZORENJE

OPASNOST OD SUDARA

Ako brod plovi prevelikom brzinom, povećana je opasnost od sudara i posljedične smrti ili teške ozljede. Pobrinite se da se svi kontrolni sustavi redovito pregledavaju i ispravno održavaju.

Komande za mjenjač i gas malo se razlikuju za različite modele i motore. Svi komandni sustavi zahtijevaju periodičko održavanje kako bi radili pouzdano i sigurno. Redovite provjere su bitne - obratite se vašem prodavaču.

Jedna ručica - površinska montaža

Ova jedinstvena, višenamjenska ručica služi istovremeno za promjenu stupnja prijenosa i regulaciju gasa.

A. NEUTRALAN položaj - sigurnosni prekidač dopušta pokretanje samo u ovom položaju.

B. Položaj za NAPRIJED - pritisnite dugme za otpuštanje ispod ručke i omogućite ubacivanje u položaj za vožnju prema naprijed (natrag).

C. Položaj za NATRAG - ne prebacujte prebrzo iz naprijed prema natrag.

D. Položaj GASA - guranje za vožnju prema naprijed, ili povlačenje za vožnju prema natrag, povećava brzinu motora.

Ne pokušavajte mijenjati brzinu dok motor ne radi. Prilikom zagrijavanja motora koristi se posebna ručica za povećavanje gasa u neutralnom položaju.

Jedna ručica - skrivena montaža

Ova jedinstvena, višenamjenska ručica služi istovremeno za promjenu stupnja prijenosa i regulaciju gasa.

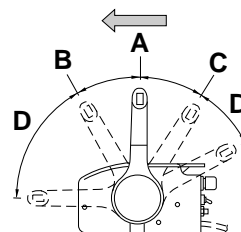
A. NEUTRALAN položaj - sigurnosni prekidač dopušta pokretanje samo u ovom položaju.

B. Položaj za NAPRIJED - pritisnite dugme za otpuštanje ispod ručke i omogućite ubacivanje u položaj za vožnju prema naprijed (natrag).

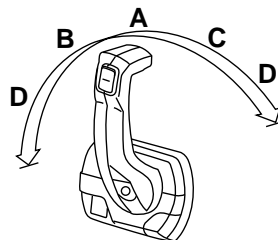
C. Položaj za NATRAG - ne prebacujte prebrzo iz naprijed prema natrag.

D. Položaj GASA - guranje za vožnju prema naprijed, ili povlačenje za vožnju prema natrag, povećava brzinu motora.

Ne pokušavajte mijenjati brzinu dok motor ne radi. Za zagrijavanja motora koristi se dugme pri osnovi ručice koje, kad je pritisnuto, omogućava veći gas dok je mjenjač u neutralnom položaju.



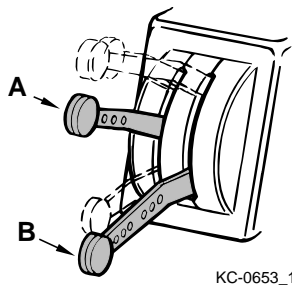
KC-0620_1



KC-0671_1



Dvostruka ručica - jedan motor



Dvostruka ručica ima odvojene ručice za promjenu stupnja prijenosa i regulaciju gasa.

A. Ručica mjenjača - neutralan položaj je u sredini; gurnite za naprijed, povucite za natrag.

B. Ručica gasa - pun gas je do kraja gore, prazan hod je do kraja dolje.

KC-0653_1

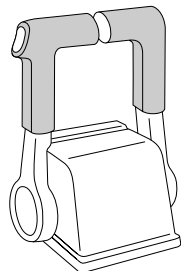
Za zagrijavanje motora ručica mjenjača je u neutralnom položaju, a ručica gasa se pomiče prema potrebi.

Jedna ručica - dva motora

Kontrole dva motora omogućavaju odvojenu promjenu stupnja prijenosa i regulaciju gasa za svaki motor te lakše manevriranje u skućenom prostoru. Svaka komandna ručica služi ujedno za mijenjanje brzina i dodavanje gasa za svoj motor, lijeva za lijevi, a desna za desni motor.

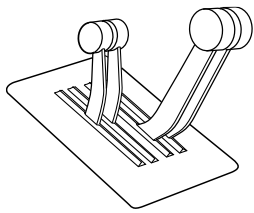
Ručice se iz sigurnosnih razloga pri pokretanju nalaze u neutralnom položaju (ravno prema gore). Mijenjanje se vrši pomicanjem ručice za 15°; gurnite ručicu za vožnju prema naprijed, a povucite je za vožnju prema natrag. Pomicanjem ručice za više od 15° prelazite s mijenjanja na kontrolu gasa.

Za zagrijavanje motora pritisnite dugme pri osnovi ručice, koje omogućava dodavanje gasa dok je mjenjač u neutralnom položaju. Za manevriranje pri maloj brzini katkad treba pokrenuti jedan motor prema naprijed, a drugi prema natrag.



KC-0651_3

Dvostruka ručica - dva motora



KC-0654_1

Dvostruka ručica za dva motora nudi odvojene ručice za promjenu stupnja prijenosa i regulaciju gasa za svaki motor, lijeve ručice za lijevi motor, a desne za desni. Kontrole dva motora obično imaju ručice za promjenu prijenosa (iste veličine i boje) postavljene zajedno i ručice gasa (iste veličine i boje, ali obično veće od mjenjačkih) također

postavljene zajedno.

Kod ručica za promjenu prijenosa, NEUTRAL je uglavljeni položaj na pola puta kretanja ručice. Guranjem ručica prema gore ili naprijed prebacuje se u vožnju prema naprijed, a povlačenjem prema dolje ili natrag u vožnju prema natrag. Maksimalan položaj ručice gasa je dokraja gore ili prema naprijed, a prazan hod je dokraja dolje ili prema natrag.

Za zagrijavanje motora ručice mjenjača su u neutralnom položaju, a ručice gasa se pomiču prema potrebi. Za manevriranje pri maloj brzini katkad treba pokrenuti jedan motor prema naprijed, a drugi prema natrag.

UPRAVLJANJE

Sustav za upravljanje treba periodično održavanje kako bi radio sigurno i bez problema. Prije pokretanja plovila provjerite upravljač i nedostaju li mu koji njegovi dijelovi. Ako sumnjate da je upravljački sustav oštećen, obratite se osobi od koje ste plovilo kupili. NE upravljajte plovilom ako sumnjate da je upravljački sustav neispravan.

Ako je plovilo ima upravljač za slučaj nužde, provjerite njegov položaj i način rada. Ako plovilo ima dva motora, njime možete upravljati pomoću kontrole gasa koristeći istovremeno samo jedan motor.

Upravljač se ne vraća automatski u središnji položaj. Uvijek čvrsto držite upravljač kako biste imali punu kontrolu. Neispravno održavane komande su opasne.

UPOZORENJE

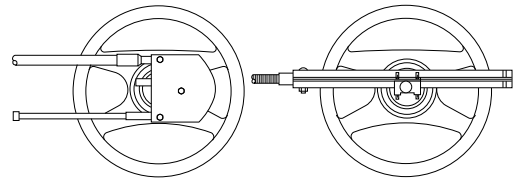
GUBITAK KONTROLE I NESIGURAN BROD

Nepravilno održavanje upravljačkog sustava vrlo je opasno, a iznenadan gubitak kontrole može uzrokovati smrt ili tešku ozljedu. Kompletnu opremu upravljačkog sustava sa svim kabelima i tekućinama trebate redovito pregledavati i održavati.

HR

Mehaničko upravljanje

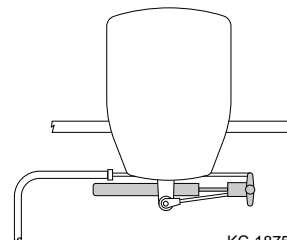
U mehaničkom sustavu upravljanja upravljačka jedinica prilikom okretanja upravljača pretvara kružno gibanje kola u linearno gibanje kabela. Kabeli povlače ili guraju upravljačku ruku.



KC-1871

Automatsko upravljanje

Upravljačka jedinica pretvara prilikom okretanja upravljača u automatskom sustavu upravljanja kružno gibanje kola u linearno gibanje kabela. Na taj se način povlače ili guraju kabeli. Senzor bilježi pomicanje kabela i šalje signal hidrauličkoj pumpi, koja pomiče hidraulički cilindar priključen na polugu kormila.



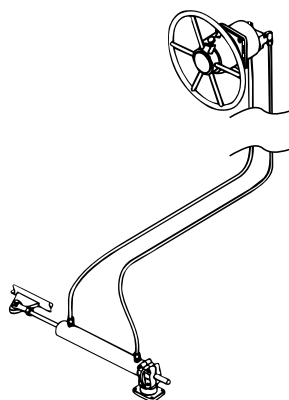
KC-1875



Hidrauličko upravljanje

Hidraulički sustav ima pumpu montiranu neposredno na kolo upravljača i dva crijeva koja je povezuju s hidrauličkim cilindrom. Kod okretanja kola upravljača pokreće se hidraulički cilindar priključen na polugu kormila. Spremnik, koji je odvojen ili je dio pumpe, sadrži dodatnu tekućinu koja sprječava ulaz zraka u sustav.

Održavajte razinu u hidrauličkom sustavu dodavanjem odgovarajuće tekućine - provjerite kod prodavača.



KC-1880

VENTILI

Ventili se koriste u sustavu za gorivo, uređajima koji primjenjuju sagorjevanje goriva i u sustavima za vodu za kontrolu goriva i fluida.

Upoznajte opasnosti povezane s gorivom i sustavima za sagorjevanje.

Izbjegavajte oštećenja cijevi za gorivo i kontakt vrućih dijelova motora s gorivom. Odmah uklonite proliveno gorivo te propisno odbacite krpu kojom ste ga obrisali.

Upozorenja vezana uz ventile koji se koriste u tim sustavima potražite u poglavlju SUSTAVI ZA GORIVO I VODU.

⚠ UPOZORENJE



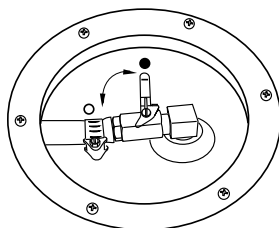
OPASNOST OD POŽARA / EKSPLOZIJE

Benzin i druga goriva vrlo su zapaljivi i eksplozivni pod određenim uvjetima.

- Nemojte pušiti i ne dozvolite prisustvo otvorenog plamena ili iskrenje prilikom dolijevanja goriva.
- NEMOJTE blokirati ventile za gorivo.
- NEMOJTE spremati gorivo u posude ili područja koja nisu namijenjena za tu svrhu i NEMOJTE koristiti tome namijenjena spremišta u bilo koje druge svrhe.

Zatvaranje dovoda goriva

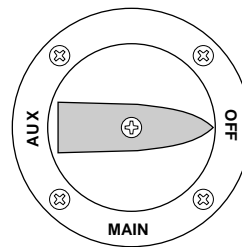
Ventili za zatvaranje dovoda goriva sprječavaju dovod goriva u motor. Preporuča se zatvaranje tih ventila ako se plovilo dulje vremena ne koristi.



KC-1003

Odabir spremnika za gorivo

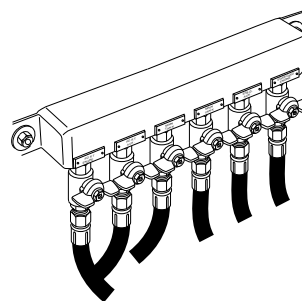
Modeli s dva ili tri spremnika za gorivo opremljeni su ventilom za odabir spremnika.



KC-1001_1

Razvodna grana

Razvodne grane, obično smještene u predjelu motora, koriste se u sustavima s više spremnika za gorivo i motora. Ventili služe za dovod goriva iz jednog ili više spremnika ili za zatvaranje dovoda goriva prema jednom ili više motora.



KC-1004

Uređaji za sagorjevanje goriva

Uređaji za sagorjevanje goriva ili s otvorenim plamenom troše kisik u kabini i ispuštaju proizvode sagorjevanja. Prilikom rada cilindara ili zamjene cilindara za gorivo kod takvih uređaja potrebna je ventilacija. Pobrinite se da je provjetranje adekvatno i da uređaji rade propisno. NEMOJTE koristiti te uređaje za zagrijavanje kuhinje ili dijelova kabine.

⚠ OPASNOST




OPASNOST OD UGLJIČNOG MONOKSIDA

Aparati kod kojih gorivo sagorjeva otvorenim plamenom troše kisik u kabini i ispuštaju proizvode gorenja u plovilo. Kad se koriste takvi uređaji, potrebna je ventilacija. Otvorite potrebne ventilacijske otvore kada koristite takav uređaj. Ne priječite prolaz zraka kroz ventilacijske otvore i provjerite rade li ti uređaji ispravno.



SUSTAV ZA GORIVO

⚠ UPOZORENJE



**OPASNOST OD POŽARA /
EKSPLOZIJE**

Benzin i druga goriva vrlo su zapaljivi i eksplozivni pod određenim uvjetima.

- Nemojte pušiti i ne dozvolite prisustvo otvorenog plamena ili iskrenje prilikom dolijevanja goriva.
- **NEMOJTE** blokirati ventile za gorivo.
- **NEMOJTE** spremati gorivo u posude ili područja koja nisu namijenjena za tu svrhu i **NEMOJTE** koristiti tome namijenjena spremišta u bilo koje druge svrhe.

Prije uključivanja električnih uređaja ili pokretanja motora provjerite ima li u motornom prostoru benzinskih para, a zatim uključite ventilator u trajanju od najmanje četiri minute. Uvijek koristite ventilator kada ne plovite velikom brzinom.

Ventili za gorivo obično se nalaze dolje u trupu ili krmenom okviru, u istom prostoru gdje i spremnici za gorivo. Provjerite da su ventilacijski kanali i pristup spremnicima slobodni i neoštećeni. Povremeno provjeravajte i po potrebi čistite filtar za gorivo.

Često provjeravajte nepropusnost cijevi za gorivo te ventilacijskih i drenažnih crijeva. Neki modeli imaju odvojive pločice za inspekciju komponenata sustava za gorivo. Ako se pojavi curenje oko spoja, možda će biti dovoljno samo pritezanje spojnice. Ako se curenje nastavi, odmah zamijenite crijevo ili spojnice i spriječite nakupljanje tekućina ili plinova. Površinske pukotine na crijevima ukazuju na istrošenost i potrebu za zamjenom. Upotrebjavajte isključivo dijelove sustava za gorivo odobrene za morske uvjete; nemojte koristiti automobilske dijelove.

Podatke o kapacitetu, vrsti goriva i položaju spojeva u sustavu za gorivo potražite u specifičnim informacijama proizvođača plovila.

VAŽNO

Zbog opreme ili opterećenja plovila moguće je da nećete moći koristiti cijelu zapremninu spremnika. Uvijek za sigurnost imajte u pričuvi 20% kapaciteta spremnika.

SUSTAVI ZA VODU

U ovom poglavlju razmatramo osnovne dijelove sustava za vodu. Sustav za vodu treba čistiti, pripremati za zimu i održavati kako bismo ga zaštitili. Provjerite proizvođačeve metode za uporabu, čuvanje i održavanje sustava i njegovih komponenata.

Spremnik za svježu vodu

Ako plovilo ima spremnik za svježu vodu, čistoća je veoma važna za opskrbu. Pitajte prodavača koje sredstvo da upotrijebite. NE ostavljajte svježu vodu da dulje vrijeme stoji u sustavu. Često ispirite i dezinficirajte sustav. Sustav punite samo svježom vodom. Ovisno o konfiguraciji plovila, možda se sva voda iz sustav neće moći koristiti.

⚠ UPOZORENJE

**NE RABITE OTROVNA
SREDSTVA U SPREMNIKU ZA
SVJEŽU VODU**

Kemikalije kojima čistite spremnik ili koje dodajete vodi moraju odgovarati vašem sustavu spremnika za svježu vodu. Spremnik treba biti prazan kada je plovilo spremljeno ili kada se dulje vrijeme ne koristi.

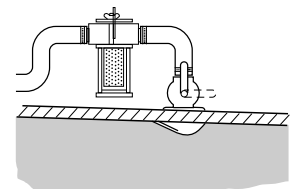
⚠ UPOZORENJE

ZAGAĐIVANJE OKOLIŠA

Odbacivanje kemikalija smije se vršiti samo tamo gdje je to dopušteno i u skladu s lokalnim odredbama za odbacivanje kemikalija.

Ventili otvora na trupu

Otvori za usis ili ispus ispod površine vode opremljeni su ventilima. Pipci, smješteni na trupu, trebaju biti zatvoreni ako se plovilo dulje vremena ne koristi, a otvoreni kad je to potrebno.



KC-2165_1

⚠ UPOZORENJE

**OPASNOST OD
PREPLAVLJIVANJA ILI
POTAPLJANJA**

Kvarovi u sustavu za vodu mogu uzrokovati preplavlivanje ili potapljanje te izazvati smrt ili teške ozljede. Održavajte sve dijelove sustava za vodu i držite ventile zatvorene tijekom razdoblja neaktivnosti.

Neki ventili na otvorima za usis vode opremljeni su filtrima za uklanjanje krupnih čestica i sprečavanje začepljenja. Filtre treba svakodnevno provjeravati i čistiti kako bi se osigurao odgovarajući protok vode.

Opaska

Kako biste spriječili oštećenja motora, očistite filtar i otvorite pipac za hlađenje motora prije njegova pokretanja.



Ako je plovilo opremljeno ventilima u prednoj i stražnjoj pregradi, držite ih zatvorenima osim ako ne pokušavate ispumpati vodu u glavni kaljužni prostor.

Spremnik za vodu

Postoje razni tipovi ventila za spremnik za vodu. Najčešći je kontrolni ventil koji se koristi za punjenje i pražnjenje spremnika.

Ventili za pražnjenje spremnika, kad su otvoreni, omogućavaju istjecanje vode do razine mora. Želite li potpuno isprazniti spremnik, morat ćete to obaviti ručno ili pak izvaditi plovilo iz vode.

Opaska

Otvore za svjetlo, prozore, ogradu, vrata, poklopce i ventilacijske otvore u teškim vremenskim uvjetima i prilikom vrlo brze plovidbe držite zatvorenima.

Usmjerivač vode

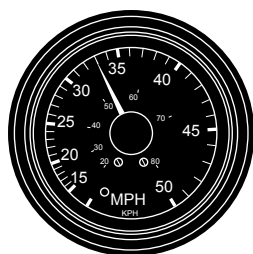
Ventil za usmjeravanje vode omogućava da dva odvojena sustava zajedno koriste jedan ulaz za vodu i pipac. Kad se usmjerivač koristi, jedan ili drugi sustav mogu raditi, ali ne mogu raditi oba istovremeno.

INSTRUMENTI

Ako brod ima više motora, mogu postojati dva ili više kompleta instrumenata opisanih u ovoj poglavlju - po jedan za svaki motor. Kolebanja u očitanim mjerjenjima nisu neobična pojava. Normalan opseg provjerite u priručniku za motor.

Brzinomjer

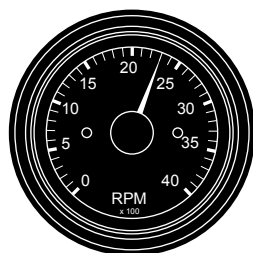
Mjeri brzinu u kilometrima, čvorovima ili miljama na sat.



KC-0710

Obrtomjer

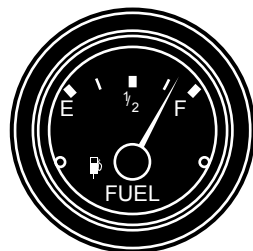
Mjeri broj okretaja motora u minuti.



KC-0700

Gorivo

Mjeri približnu razinu goriva u spremniku. Kako točnost procjene ovisi o karakteristikama plovila, jednu trećinu goriva imajte za isplavlavanje, drugu za povratak, a treću za pričuvi.



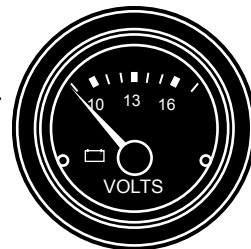
KC-0720

VAŽNO

S obzirom na opterećenje i trim broda, cijeli spremnik možda neće biti iskoristiv za uporabu. Uvijek za sigurnost imajte u pričuvi 20% kapaciteta spremnika.

Voltmetar

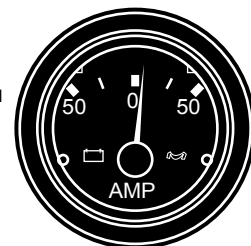
Mjeri stanje glavnog akumulatora ili akumulatora za pokretanje u voltima. Provjerite sustav napajanja i stanje akumulatora ako je napon manji od 11,5 V.



KC-0750

Ampermetar

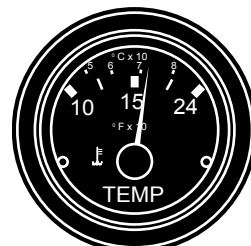
Mjeri jakost struje u električnom sustavu. Normalan opseg provjerite u priručniku za motor.



KC-0760

Temperatura vode u motoru

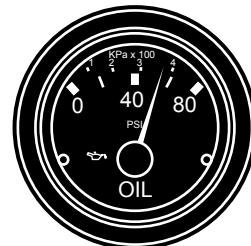
Mjeri temperaturu rashladnog sredstva motora. Normalan opseg provjerite u priručniku za motor.



KC-0770

Tlak motornog ulja

Mjeri tlak motornog ulja. Normalan opseg provjerite u priručniku za motor.



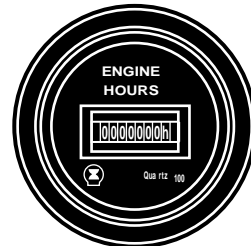
KC-0780

Temperatura motornog ulja

Mjeri temperaturu motornog ulja. Normalan opseg provjerite u priručniku za motor.

Brojač radnih sati

Broji sate rada motora za planirano održavanje.

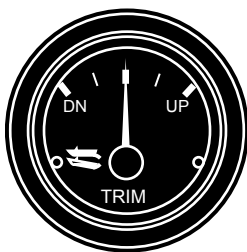


KC-0782



Trim

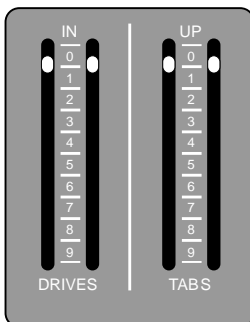
Pokazuje položaj vanskog dijela i relativan položaj pramca prema horizontalnoj ravnini. Ovim instrumentom mjerite trim plovila.



KC-0740

Indikator položaja trim pločice

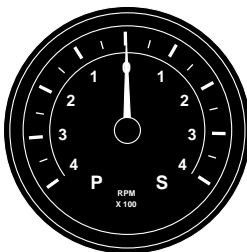
Pokazuje položaj trim pločice prema gore ili dolje.



KC-0707

Sinkronizator motora

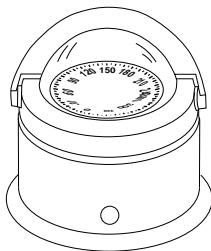
Prikazuje odnos broja okretaja dva motora i pomaže pri sinkronizaciji brzina motora. Ako igla pokazuje na nulu, motori su sinkronizirani. Ako igla nije na nuli, podešavajte brzinu motora dok igla ne dođe na nulu.



KC-0708

Kompas

Koristi se u navigaciji za određivanje magnetskog SJEVERA.



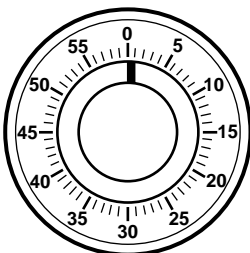
KC-0709

VAŽNO

Prije nego kompas počnete koristiti za plovidbu, treba ga baždariti kvalificirani mehaničar. Ako kompas nije baždaren, očitavanja će biti nevažna. Dodatne pojedinosti o kompasu potražite u korisničkom priručniku za kompas.

Dubinomjer

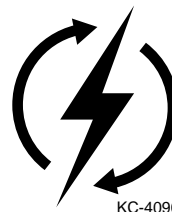
Pokazuje udaljenost od dna broda do zemljine površine neposredno ispod pretvornika. Kako biste izbjegli nasukavanje, uvijek od očitavanja odbijte dodatnu vrijednost.



KC-0910

PREKIDAČI I INDIKATORI

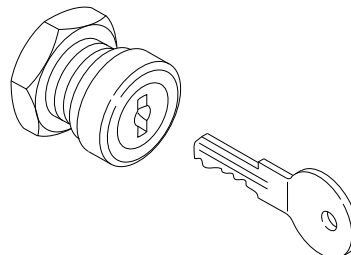
Svaki električni krug na vašem plovilu opremljen je kontrolnim prekidačem.



KC-4090

Paljenje

Okretanjem ključa dokraju u smjeru kazaljke na satu pokreće se motor. Odmah po pokretanju motora otpustite ključ i prekidač će se vratiti u položaj ON.



KC-0985

Prekidač za isključivanje motora

⚠ UPOZORENJE

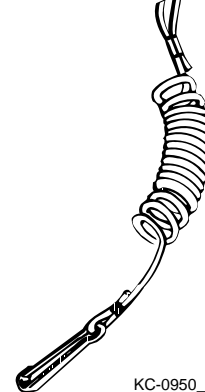
GUBITAK KONTROLE I NESIGURAN BROD

Sustav prekidača za zaustavljanje motora koji se ne koristi ili je neispravan može skriviti smrt ili tešku ozljedu. NE upravljajte brodom ako sustav prekidača za zaustavljanje motora nije ispravan.

Prikopčajte konop prekidača za isključivanje motora na osobu koja upravlja plovilom prije pokretanja motora. On sprječava da brod sam otplovi u slučaju da osoba koja njime upravlja padne s palube u vodu.

Prekidač za zaustavljanje motora u nuždi isključuje motor kada osoba koja upravlja plovilom napusti komandno mjesto u nesigurnoj situaciji, bilo privremeno zbog gubitka ravnoteže ili zbog pada s palube u vodu.

Sustav za zaustavljanje motora sastoji se od prekidača ugrađenoga na upravljački uređaj te konopca i kopče kojima je osoba povezana s prekidačem. Ako motor treba naglo isključiti, povlačenjem konopca kopča će se odvojiti od prekidača, a motor isključiti.



KC-0950_3



Za ponovno podešavanje prekidača nakon aktiviranja potrebno je priključiti kopču. Kopča mora biti prikvačena na prekidač da bi motor mogao raditi.

VAŽNO

Ovaj prekidač za zaustavljanje treba koristiti samo u nuždi. To se NE smije koristiti kao uobičajeno isključivanje motora.

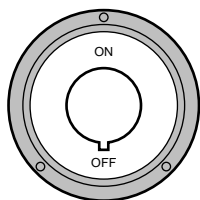
Prekidač za isključivanje motora učinkovit je samo kad je ispravan. Pridržavajte se sljedećeg:

- Nemojte uklanjati niti preinačivati prekidač za isključivanje ili njegov konop.
- Konopac mora uvijek biti slobodan kako ništa ne bi moglo spriječiti njegovo djelovanje.

JEDNOM MJESEČNO: Provjerite ispravnost prekidača za zaustavljanje i stanje konopca koji ne smije biti istrošen ili oštećen. Dok motor radi, povucite konopac. Ako se motor nije isključio, obratite se svom zastupniku zbog hitne zamjene prekidača za zaustavljanje motora.

Prekidač akumulatora

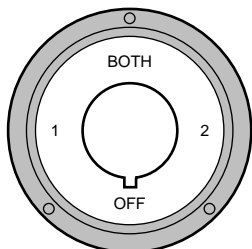
Potpuno isključuje napajanje plovila osim automatske kaljužne pumpe, ako je ona ugrađena. Ako koristite sustav s dva akumulatora, provjerite da je prekidač za uključivanje barem jednog od njih u položaju ON. Prekidač za akumulator odvaja pozitivni pol u cilju njegove zaštite. Okrenite prekidač u položaj OFF kada se plovilo ne koristi. Dodatne informacije potražite u proizvođačevom priručniku.



KC-0704_2

Prekidač za odabir akumulatora

Služi za isključivanje akumulatora te za uključivanje jednog, drugog ili oba akumulatora. U normalnim uvjetima prekidač treba biti u položaju ON za jedan akumulator, a ne u položaju ON za oba akumulatora. Na taj će način jedan akumulator biti u pričuvi za slučaj kvara onog drugog. Odaberite akumulator dok je motor isključen i svakodnevno mijenjate izbor. U položaju OFF, akumulatori su isključeni, osim za automatsku kaljužnu pumpu, ili pumpe ako ih je više ugrađeno. Prekidač za odabir također povezuje oba akumulatora kad je potrebna veća snaga za pokretanje. Kad plovilo nije u uporabi, okrenite prekidač u položaj OFF. Dodatne informacije potražite u proizvođačevom priručniku.



KC-0705_2

VAŽNO

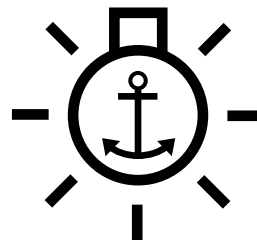
Svrha ovoga prekidača je držanje jednog akumulatora u pričuvi. Ako su oba akumulatora uključena, jedan za pokretanje motora, a drugi za opremu, oba će se isprazniti. Tako ćete ostati bez rezerve i možda nepokretni.

Izolator akumulatora

Dozvoljava punjenje više akumulatora i određuje koliko je pojedinome od njih potrebno. Time se sprječava pretjerano punjenje akumulatora i punjenje jednog akumulatora pražnjenjem drugoga. Dodatne informacije potražite u priručniku proizvođača izolatora.

Svjetlo za sidrenje

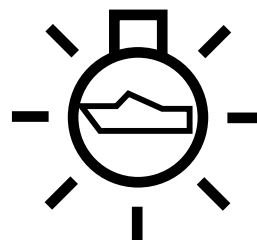
Uključuje bijelo svjetlo za sidrenje noću.



KC-4065

Svjetla za navigaciju

Kontrolira svjetla za navigaciju i sidrenje te svjetla instrumenata po noći.



KC-4060

VAŽNO

Nikad nemojte ploviti između sutona i zore bez svjetala za navigaciju. Navigacijska svjetla pokazuju smjer plovidbe i prednost prolaza.

Puhalo

⚠ UPOZORENJE

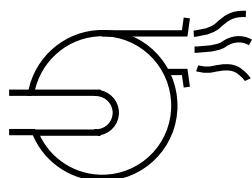


OPASNOST OD POŽARA ILI EKSPLOZIJE

Benzinske pare su vrlo eksplozivne u prisutnosti otvorenog plamena ili iskrenja te mogu skriviti smrt ili ozbiljnu ozljedu. PRIJE uključivanja električnih aparata ili motora, uključite ventilator na barem četiri minute.



Uključuje ventilator u predjelu za motor i izbacuje zapaljive plinove.



KC-4040

VAŽNO

Neka ventilacija kaljuže bude **UKLJUČENA** najmanje četiri minute **PRIJE** uključivanja električnih uređaja ili pokretanja motora. Uporaba kaljužnog ventilatora **NIJE JAMSTVO** da su eksplozivni plinovi uklonjeni. **PRIJE** uključivanja električnih aparata ili motora, **UVIJEK** provjerite ima li u motornom ili kaljužnom prostoru benzinskih para. Ako osjetite miris goriva, **NEMOJTE** uključivati električne uređaje. Odmah provedite istragu. Koristite ventilatore kada ne plovite velikom brzinom.

Kaljužna pumpa

⚠ UPOZORENJE

OPASNOST OD POTONUĆA ILI UTAPLJANJA

Sustav za ispušavanje kaljuže nije predviđen za spašavanje. Kombinirani kapacitet cijeloga sustava nije dovoljan za ispušavanje vode u slučaju oštećenja.

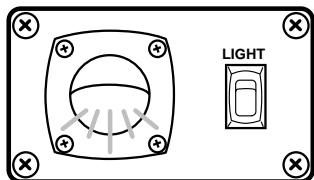
Opaska

Provjeravajte ispravnost svih kaljužnih pumpi u redovitim razmacima. Očistite usise pumpi od nakupina. Ako su prednja i stražnja pregrada opremljene ventilima, oni moraju biti zatvoreni, a otvoriti ih trebate samo za odvodnju u glavni kaljužni prostor.

Ručno uključivanje i isključivanje kaljužne pumpe. U priručniku proizvođača pumpe potražite podatke o radu i servisiranju.

Svjetla za ukrcavanje i svjetla u kabini

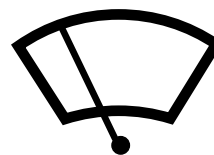
Kontroliraju ih višepoložajni prekidači za uključivanje svjetala za ukrcavanje i kabinu. Glavni prekidač (glavno napajanje) mora biti u položaju ON da bi se svjetlo moglo upaliti.



KC-0935_1

Brisač vjetrobrana

Kontrolira rad brisača vjetrobrana.



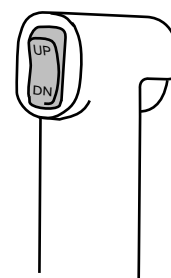
KC-4070

Podizač poklopca

Elektronički podiže i spušta otvore motornog spremnika.

Trim motora

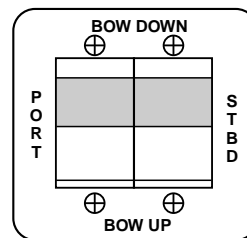
Ovaj prekidač uključuje funkciju nagibanja motora. Pritisnite i držite prekidač dok motor ne dođe pod određeni nagib. Koristite ga zajedno s mjernim instrumentom za najučinkovitiju plovidbu. Prekidač za nagib podiže pogonsku jedinicu.



KC-0931_2

Trim pločice

Ovi preklopni prekidači kontroliraju trim pločice na lijevoj i desnoj strani krmenog okvira. Podešavanjem trima možete poboljšati plovne karakteristike broda u različitim uvjetima plovidbe.



KC-0932_1

Mjerač goriva

Omogućava provjeru količine goriva u spremniku kad su navigacijska svjetla isključena ili kad je paljenje isključeno.

DETEKTORI


Detektori kontroliraju opasne plinove koji se mogu skupljati na brodu.

HR



Isparavanje plinova

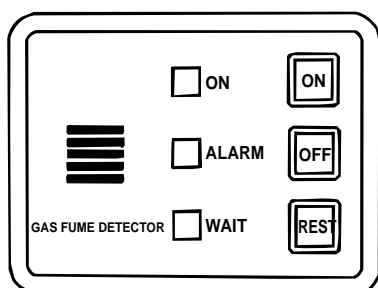
⚠ UPOZORENJE



OPASNOST OD POŽARA ILI EKSPLOZIJE

Benzinske pare su vrlo eksplozivne u prisutnosti otvorenog plamena ili iskrenja te mogu skriviti smrt ili ozbiljnu ozljedu. PRIJE uključivanja električnih aparata ili motora, uključite ventilator na barem četiri minute.

Kad se otkrije isparavanje plinova, uključi se alarm. Uključite kaljužni ventilator za izbacivanje plinova. Senzor za plinove montiran je u dijelu kaljuže gdje se skupljaju plinovi. Provjerite pravilno funkcioniranje uređaja prije svake plovidbe.



KC-0936

Ugljični monoksid (CO)

Kada se detektira CO, oglašava se alarm. Premjestite putnike na svjež zrak i odmah provjetrite taj prostor.

⚠ OPASNOST



OPASNOST OD UGLJIČNOG MONOKSIDA

Prisutnost CO može skriviti smrt ili tešku ozljedu. CO je bezbojan plin bez mirisa i strašno je opasan. Svi motori i uređaji u kojima sagorjeva gorivo ispuhuju CO. Neposredno dugotrajno izlaganje ugljičnom monoksidu prouzročit će OŠTEĆENJE MOZGA ili SMRT. Znakovi izlaganja ugljičnom monoksidu uključuju povraćanje, vrtoglavicu i opijenost. Pobrinite se da je CO detektor ispravan.

Alarm

Ako čujete alarm, provjerite instrumente i zaustavite motor. Alarm upozorava na pregrijavanje motora i na nedostatak ulja. Neki modeli imaju funkciju provjere alarma koji se oglašava prilikom pokretanja.



KC-5020

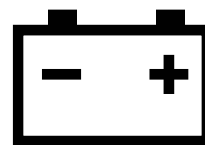
OSIGURAČI I PREKIDAČI

STRUJNIH KRUGOVA

Svi električni sklopovi zaštićeni su od preopterećenja pomoću osigurača ili prekidača strujnog kruga. U slučaju preopterećenja ili kratkog spoja, osigurač će pregorjeti ili će iskočiti prekidač strujnog kruga. Ako se u normalnim radnim uvjetima sklop stalno preopterećuje, prodavač treba odmah pregledati vaše plovilo.

AKUMULATOR(I)

Akumulatori moraju biti pričvršćeni na plovilo, a priključci pokriveni. Periodički provjeravajte priključke i čistite ih.



KC-4080

Elektrolit akumulatora sadrži kiseline. Postupajte oprezno. Ako vam elektrolit dospije na kožu na bilo kojem dijelu tijela, isperite ga vodom i potražite medicinsku pomoć.

Neka spojevi akumulatora budu čisti, dobro pričvršćeni i izolirani kako bi se izbjegao kratki spoj, te eksplozija ili požar.

Oprezno priključujte i odvajajte akumulator. Provjerite jesu li nosači i spojevi sigurni, a priključci dobro pokriveni i zaštićeni. NEMOJTE puniti akumulator na brodu i ne sprječavajte njegovo nesmetano odvijetavanje.

⚠ UPOZORENJE

OPASNOST OD POŽARA ILI EKSPLOZIJE


Eksplozije ili požari izazvani vodikom koji ispuštaju akumulatori mogu prouzročiti smrt ili teške ozljede.

- **Nosite zaštitnu odjeću kada radite s akumulatorima ili u njihovoj blizini.**
- **NEMOJTE koristiti uređaje za brzo punjenje akumulatora za pokretanje motora.**
- **Akumulatore puniti izvan plovila.**
- **NEMOJTE pušiti i ne prinosite otvoreni plamen akumulatoru.**
- **NEMOJTE glavu nadvijati nad akumulator prilikom spajanja ili odvajanja električnih krugova.**
- **Iskra ili plamen mogu upaliti plinove i izazvati eksploziju, odnosno izazvati raspršivanje kiseline ili dijelova akumulatora.**
- **NEMOJTE koristiti metalne predmete za provjeru punjenja akumulatora izazivanjem iskrenja.**



ELEKTRIČNI SUSTAVI

! OPASNOST



**OPASNOST OD POŽARA/
EKSPLOZIJE/STRUJNOG
UDARA**

Neppravilna uporaba sustava istosmjerne i izmjenične struje može izazvati požar, eksploziju, strujni udar te smrt ili ozljedu. **NEMOJTE** raditi na uključenom sustavu te nemojte plivati uz brod kad je priključen na struju s kopna. Budite oprezni prilikom priključivanja na napajanje na kopnu ili prilikom isključivanja.

Neka plovila imaju dva električna sustava: sustav istosmjerne struje iz akumulatora (DC) i sustav izmjenične struje iz generatora ili izvora na kopnu (AC). Ti sustavi imaju središnju ploču koja služi kao glavna ploča za distribuciju. DC sustav opskrbljuje strujom sve električne sklopove plovila (svjetla, pumpe, puhalo, paljenje itd.).

! UPOZORENJE

Nemojte raditi na električnim instalacijama dok je sustav pod naponom niti ne mijenjajte električni sustav. Ugradnju, preinake i održavanje električnog sustava treba vršiti kvalificirani električar specijaliziran za ovakva plovila. Ne mijenjajte nazivnu snagu opreme za zaštitu od prejake struje ili napona i koristite isključivo električne naprave koje ne prelaze ograničenja strujnoga kruga. Prilikom napuštanja broda isključite sve električne sustave osim automatske kaljužne pumpe, protupožarne zaštite i alarma.

Sustav izmjenične struje napaja uređaje poput električnog štednjaka, grijača za vodu, mikrovalke, hladnjaka i drugih kada je plovilo na vezu.

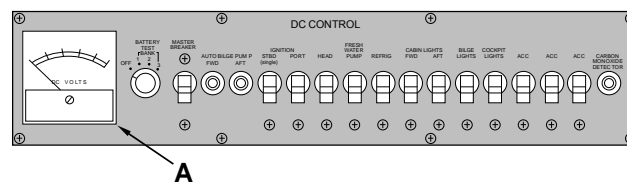
! UPOZORENJE

Nemojte mijenjati električne sustave ili odgovarajuće planove. Ugradnju, preinake i održavanje treba vršiti kvalificirani električar specijaliziran za ove poslove. Pregledajte sustav najmanje jednom u dvije godine. Spojite metalno kućište ugrađenih električnih aparata na zaštitni sustav uzemljenja na plovilu (kabel zelene ili zeleno-žute boje) i koristite dvostruko izolirane, odnosno uzemljene električne aparate. Nemojte koristiti električni sustav ako je aktiviran indikator obrnutog polariteta. Ispravite taj kvar prije uključivanja električnog sustava na plovilu. Ne vršite preinake na konektorima kabela za struju s kopna. Koristite samo odgovarajuće konektore.

Na sljedeći način smanjite opasnost od strujnog udara ili požara:

- Isključite prekidač napajanja s kopna prije spajanja ili odvajanja kabela s kopna.
- Spojite strujni kabel s kopna s utičnicom na plovilu prije uključivanja izvora struje s kopna.
- Prvo odvojite strujni kabel s kopna od izvora struje.
- Ako je aktiviran indikator obrnutog polariteta, odmah odvojite kabel.
- Dobro zatvorite poklopac utičnice za struju.

Master ploča za istosmjernu struju (izuzetno niski napon)



KC-1633_1

Tipična master ploča za izmjeničnu struju ima voltmetar, prekidač za ispitivanje akumulatora, seriju podesivih prekidača kruga i glavni prekidač master ploče.

Voltmetar (A)

Voltmetar vam omogućava provjeru stanja akumulatora. Kada je glavni prekidač master ploče u položaju OFF, uključite prekidač za ispitivanje akumulatora.

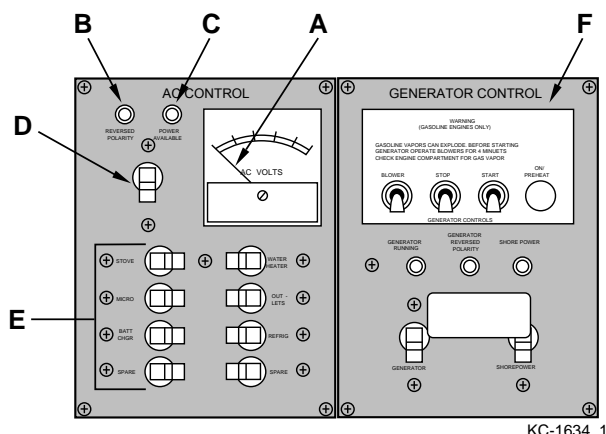
VAŽNO

Nemojte ponovno podesiti prekidač strujnog kruga bez da ste prethodno utvrdili i uklonili uzrok problema.



Podesivi prekidači kruga imaju dvije funkcije. Omogućavaju vam ručno isključivanje pomicanjem prekidača u položaj ON ili OFF i štite sustav pod naponom automatskim otvaranjem kruga dođe li do kratkog spoja ili preopterećenja.

Izmjenična struja / kontrolna ploča generatora (niski napon)



KC-1634_1

Mnoge AC kontrolne ploče imaju voltmeter ili glavni AC prekidač strujnog kruga, svjetlo za pokazivanje reverznog polariteta i pojedinačne prekidače strujnog kruga.

Voltmeter (A)

Ako je ugrađen, voltmeter vam omogućava praćenje izmjeničnog napona.

Svjetlo reverznog polariteta (B)

Lampica za obrnuti polaritet pokazuje da je polaritet struje s kopna promjenjen, ali neće pokazivati ako je polaritet ožičenja broda promjenjen.

⚠ OPASNOST

OPASNOST OD POŽARA/ EKSPLOZIJE/STRUJNOG UDARA

Obrnuti polaritet ili nepravilno korištenje izmjenične struje može uzrokovati požar, eksploziju ili strujni udar, te smrt ili ozljedu. **NEMOJTE** koristiti izvor struje s kopna ako je polaritet izmjenjen. Isključite izvor napajanja i odvojite kabel s kopna. **NEMOJTE** modificirati kabele napajanja s kopna.

Svjetlo dostupne struje (C)

Lampica za prisutnost struje pokazuje da je na distribucijskoj ploči raspoloživa struja s kopna ili iz generatora. Ovo svjetlo mora biti upaljeno prije uključivanja glavnog AC prekidača strujnog kruga.

Glavni AC prekidač strujnog kruga (D)

Glavni prekidač za izmjeničnu struju uključuje i isključuje cijeli sustav. To vam omogućava provjeru ispravnosti napona i polariteta odmah nakon spajanja na izvor struje s kopna, a prije uključivanja pojedinačnih sklopova.

Pojedinačni prekidači strujnog kruga (E)

Pojedinačni prekidači vam omogućavaju uključivanje i isključivanje pojedinačnih krugova. Oni također štite sustav koji se napaja automatskim prekidanjem kruga u slučaju kratkog spoja ili preopterećenja.

VAŽNO

Nemojte ponovno podesiti krug koji se automatski prekinuo prije nego utvrdite i uklonite uzrok problema.

Kontrolna ploča generatora (F)

Ako je plovilo opremljeno generatorom, na kontrolnoj ploči su komande za uključivanje/isključivanje i komande za prebacivanje s generatora na napajanje s kopna.

Uključite ventilator motornog prostora barem četiri minute prije uključivanja generatora i ostavite ga stalno uključenog kako biste otklonili opasnost od nakupljanja opasnih plinova ili para. Prilikom uporabe generatora valja slijediti određene postupke. Pročitajte priručnik za rukovanje generatorom prije prve uporabe. Informacije o njegovu radu i održavanju naći ćete u korisničkom priručniku za generator.

⚠ UPOZORENJE

OPASNOST OD POŽARA ILI EKSPLOZIJE

Benzinske pare su vrlo eksplozivne u prisutnosti otvorenog plamena ili iskra te mogu skriviti smrt ili ozbiljnu ozljedu. **PRIJE** uključivanja električnih aparata ili motora, uključite ventilator na barem četiri minute.

⚠ UPOZORENJE


OPASNOST OD ZAPETLJAVANJA

Pomični dijelovi mogu vas zaplesti, posjeći, izazvati smrt ili vas teško ozlijediti. Ne približavajte se pomičnim dijelovima.



Spajanje struje s kopna

⚠ OPASNOST



**OPASNOST OD POŽARA/
EKSPLOZIJE/STRUJNOG
UDARA**

Neppravilna uporaba sustava istosmjerne i izmjenične struje može izazvati požar, eksploziju, strujni udar te smrt ili ozljedu. **NEMOJTE** raditi na uključenom sustavu te nemojte plivati uz brod kad je priključen na struju s kopna. Budite oprezni prilikom priključivanja na napajanje na kopnu ili prilikom isključivanja.

Za ispravno spajanje na izvor struje s kopna potreban vam je specijalni trožilni kabel za uporabu u marinama. Spajanje s obje strane vrši se preko utičnica. Utičnice su pomoću obujmice s navojem uglavljene u traženom položaju. Provjerite da je poklopac utičnice za struju s kopna zatvoren kada se ta struja ne koristi.

Ne dopustite da kraj strujnog kabela s kopna bude uronjen u vodu. Tako bi došlo do stvaranja električnog polja i mnogi obližnji plivači mogli bi smrtno stradati.

Za spajanje:

- Isključite na kontrolnoj ploči broda glavni prekidač za izmjeničnu struju.
- Ako na vezu postoji prekidač, sada ga isključite.
- Kabel za struju s kopna prvo spojite na plovilu.
- Dopustite da kabel bude malo opušten.
- Priključite kabel na struju u marini.
- Ako je plovilo opremljeno generatorom, okrenite prekidač Shore/Generator u položaj SHORE.
- Postavite prekidač na vezu u položaj ON.
- Ako se na kontrolnoj ploči upali lampica za obrnuti polaritet, odmah odvojite kabel od utičnice u marini i obratite se svom zastupniku.

Za odvajanje:

- Isključite glavni prekidač na plovilu.
- Ako na vezu postoji prekidač, sada ga isključite.
- Odvojite kabel od utičnice na vezu.
- Odvojite kabel od utičnice na plovilu i zatvorite poklopac.

Aparati


Plovilo može biti opremljeno raznim aparatima, poput štednjaka, površina za kuhanje, roštilja, mikrovalke, hladnjaka ili zamrivača. Ti aparati troše puno struje ili goriva, zbog čega dolazi do potrošnje kisika u zatvorenom prostoru. Informacije o načinima uporabe, održavanju i sigurnosti potražite u korisničkim priručnicima. NE koristite te naprave za grijanje ili hlađenje kuhinje ili kabine.

DOLIJEVANJE GORIVA

Zatvorite sva postojeća vrata, prozore i poklopce koji mogu spriječiti ulaz para u zatvorene prostore na plovilu. Nemojte prepuniti spremnike za gorivo. Ostavite barem 2% prostora za ekspanziju goriva. Ako je temperatura goriva 0°C ili niža, ostavite barem 6% prostora za ekspanziju goriva.

Prilikom prvog utakanja goriva u spremnike, te pri svakom sljedećem punjenju, provjerite čitav sustav za gorivo i ustanovite eventualna curenja ili oštećenja. Curenje i oštećenja se moraju ukloniti i cijelo područje provjeriti kako bi se uklonili zapaljivi plinovi.

⚠ UPOZORENJE



**OPASNOST OD POŽARA ILI
EKSPLOZIJE!**

Benzinske pare su vrlo eksplozivne u prisutnosti otvorenog plamena ili iskrenja te mogu skriviti smrt ili ozbiljnu ozljedu. **PRIJE** uključivanja električnih aparata ili motora, uključite ventilator na barem četiri minute.

- Isključite sve motore i ventilatore prije ulijevanja goriva.
- Nemojte pušiti i ne dopustite iskrenje ili prisutnost otvorenog plamena u krugu od 15 metara.
- Mlaznica za gorivo i spremnik moraju stalno biti u kontaktu da spriječe elektrostatičko iskrenje. **NE** koristite plastični lijevak.

Dolijevajte gorivo samo na pouzdanim mjestima, poput marina ili postaja za punjenje. Odobrena mjesta za punjenje primijenjuju mjere sigurnosti kojima se smanjuje vjerojatnost statičkog pražnjenja.

Pročitajte i slijedite SVA upozorenja na pumpi ili u njenoj blizini.

Neka mlaznica pumpe bude stalno u dodiru s cijevi spremnika za punjenje, kako prije tako i tijekom punjenja, da bi se izbjeglo elektrostatičko iskrenje.

NE ulazite ponovno u plovilo prilikom ulijevanja goriva. Ulazak i izlazak iz plovila može izazvati nakupljanje statičkog naboja koji može zapaliti pare uz spremnik.

Ako izbije požar, NE paničarite.

- **NE odvajajte mlaznicu od spremnika za gorivo.**
- **Evakuirajte sve putnike s plovila i iz područja za snabdijevanje gorivom te odmah obavijestite zaposlenika crpke koji će hitno isključiti dovod i upotrijebiti protupožarne aparate.**


Nakon ulijevanja

- Dobro zatvorite poklopac otvora za punjenje.
- Potpuno obrišite eventualno proliveno gorivo. Propisno odbacite krpu kojom ste uklonili proliveno gorivo.
- Otvorite sva vrata, prozore, poklopce i otvore kako bi se cijeli prostor prozračio. Provjerite prije uključivanja motora ili uređaja ima li isparenog goriva.
- Ako je ugrađen, uključite ventilator u trajanju od najmanje četiri minute prije svakog pokretanja motora.



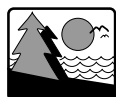
Prilikom pokretanja motora

⚠ UPOZORENJE



**OPASNOST OD POŽARA ILI
EKSPLOZIJE**

Benzinske pare su vrlo eksplozivne u prisutnosti otvorenog plamena ili iskrenja te mogu skriviti smrt ili ozbiljnu ozljedu. PRIJE uključivanja električnih aparata ili motora, uključite ventilator na barem četiri minute.



OČUVANJE OKOLIŠA

Kao pomorac vi sigurno cijenite ljepotu prirode i mir koji nude otvoreni prostori. Dužnost je svakog pomorca štiti prirodno okruženje i održavati vode čistima.

Ne stavljajte u vodu ništa što ne biste pojeli ili popili!

Upoznajte lokalne zakone i pridržavajte ih se glede odbacivanja otpada.

MARPOL UGOVOR


Međunarodna konvencija za sprečavanje zagađivanja s brodova, koja se često naziva MARPOL ugovor (MARine POLLution), zabranjuje bacanje plastike, kemikalija, smeća i ulja preko palube.

ISTJECANJE GORIVA I ULJA

Istjecanje goriva ili ulja u naše vode zagađuje okoliš i ugrožava životinjski svijet. Nikada ne odbacujte gorivo ili ulje u vodu; to je zabranjeno i kažnjivo. Postoje dva uobičajena načina slučajnog ispuštanja:

- Pretjerano punjenje spremnika za gorivo
- Ispumpavanje zagađene vode iz kaljuže

⚠ UPOZORENJE



**OPASNOST OD POŽARA /
EKSPLOZIJE ILI GUŠENJA!**

Pare zapaljivih otapala mogu izazvati požar, eksploziju ili gušenje te skriviti smrt ili tešku ozljedu. NEMOJTE otapalima čistiti kaljužni prostor.

Ne dopustite ulijevanje goriva i ulja u kaljužni prostor. NEMOJTE spremati prljave krpe na brodu; odbacite ih na kopnu.

ODBACIVANJE I ODLAGANJE OTPADA

U otpad spadaju materijali poput plastike, materijala za recikliranje, hrane, drva, deterdženata, kanalizacijskih voda te čak i dijelova ribe u nekim vodama - zapravo, gotovo sve. Preporučujemo vam da donesete natrag sve što ste sa sobom ponijeli i propisno to odbacite na kopnu.

Ako imate ugrađene propisne sanitarije (zahod na plovilu), upotrijebite odgovarajuće uređaje za ispušavanje u marini. U mnogim područjima zabranjeno je odbacivanje fekalija ili prerađenog otpada u vodu.

PREVELIKA BUKA

U buku spada zvuk što ga proizvode motor ili radio, pa čak i vikanje. Na mnogim vodama usvojeno je ograničenje za buku. Ne koristite ispuh kroz krmeni okvir ako niste daleko od obale. Glazba i glasan razgovor mogu se na vodi daleko čuti, osobito noću.

VALOVI I BRAZDE

Obratite pozornost na područja BEZ VALOVA. Mogli biste odgovarati za bilo kakvu štetu ili ozljedu koju izazovete brazdom/valovima. Prije ulaska u zonu "BEZ VALOVA" smanjite brzinu na najmanju moguću.

ISPUŠNI PLINOVİ

Povećana emisija ispušnih plinova (ugljkovodika) zagađuje naše vode i zrak. Održavajte vaš motor i trup u dobrom stanju za najbolji učinak. Dodatne informacije potražite kod prodavača ili u priručniku za motor.

BOJE

Ako brod držite u marini u kojoj postoji problem morske vegetacije, posebne boje mogu zaštititi vaše plovilo. Obratite pozornost na odredbe vezane uz okoliš koje mogu određivati vrstu boje. Potražite dodatne informacije u lokalnoj upravi pomorskog prometa.

SREDSTVA ZA ČIŠĆENJE

Sredstva za čišćenje u domaćinstvu treba oprezno koristiti i ne smijete ih odbacivati u vodu. Ne miješajte različita sredstva i osigurajte dobro prozračivanje zatvorenih prostorija. NEMOJTE koristiti proizvode koji koriste fosfate, klor, otapala, nerazgradive tvari ili naftne derivate. Sredstva za čišćenje na bazi limuna odlična su za uporabu na moru i sigurna kako za vas tako i za okoliš. Dodatne informacije potražite u poglavlju ODRŽAVANJE.



ODRŽAVANJE

KOROZIJA ZBOG SLANE VODE

Nakon korištenja slane vode cijeli brod treba odmah isprati svježom vodom. Ako se plovilo koristi uglavnom u slanoj vodi, svaki mjesec premažite trup voskom, a opremu zaštitite antikorozivnim sredstvima.



ČIŠĆENJE

Rutinsko, periodičko čišćenje održavat će površinu vašeg plovila u najboljem stanju. Specijalno sredstvo za skidanje snijeti možete nabaviti kod vašeg prodavača. Plovila koja stoje na otvorenom s vremenom će propadati zbog izlaganja suncu, vodi, prašini i kemikalijama u zraku.

⚠ UPOZORENJE

OPASNOST OD SKLISKE POVRŠINE

Površine plovila mogu čišćenjem postati skliske, što može uzrokovati smrtni slučaj ili tešku ozljedu. Oprezno koristite deterdžente i dobro sve isperite.

Prilikom čišćenja broda upotrijebite blagi deterdžent otopljen u toploj vodi. NEMOJTE za čišćenje koristiti abrazivna sredstva, otapala, amonijak ili klor jer ona oštećuju površinu. Ne nanosite vosak na hrapave površine ili dijelove poda, palube i razme koji se normalno koriste. U ekstremnim uvjetima moguća je uporaba posebnih sredstava za čišćenje, za uklanjanje algi i sličnog raslinja s trupa plovila. Obratite se zastupniku.

ODRŽAVANJE DNA

Nakupine algi i drugih izraslina na dnu broda usporit će plovilo i smanjiti njegovu učinkovitost. Nikad ne koristite žičane četke ili ploče za struganje za čišćenje dna broda. U malim ogrebotinama nakuplja se prljavština.

Bubrenje zaštitnog sloja (osmotsko bubrenje) je prirodna pojava. Mjehurići se mogu pojaviti na bilo kojoj zaštićenoj površini neko vrijeme uronjenoj u vodu.

Najbolji način izbjegavanja pojave mjehurića na oplati broda je smanjeno vrijeme boravka u vodi.

NAMJEŠTAJ

Redovito pranje blagim deterdžentom ili toplom vodom ili sredstvima za čišćenje polivinila dostatno je za njegovo održavanje u dobrom stanju. Izbjegavajte pretjerano namakanje jastuka i dobro ih osušite, čime ćete spriječiti nakupljanje snijeti. Prozračujte jastuke na brodu i zaštitite ih sredstvom protiv plijesni.

VAŽNO

Neka sredstva za čišćenje u domaćinstvu i industriji mogu izazvati oštećenja i gubitak boje. Otapala i tekućine za kemijsko čišćenje ili proizvode koji sadrže boje treba oprezno koristiti.

TEPISI

Mrlje treba odmah ukloniti. Što dulje mrlja ostane, teže ju je ukloniti.

KALJUŽA I PUMPA

Električne kaljužne pumpe mogu se pokvariti i nisu zamjena za često pregledavanje kaljužnog prostora, naročito u razdoblju dugih kiša, plime ili nevremena. Kaljužu treba održavati čistom i iz sigurnosnih razloga.

Redovito provjeravajte kaljužne pumpe i pobrinite se da filtri nisu začepljeni prljavštinom. Prljavština može blokirati filter ili se nakupiti oko rotora pumpe, što može izazvati njen kvar. Redovito provjeravajte stanje svih stezaljki i crijeva i pobrinite se da su pipci za morsku vodu zatvoreni kad se ne koriste.

Provodite postupke redovite provjere kaljužnih pumpi u skladu s proizvođačevim uputama. Za slučaj kvara kaljužne pumpe, držite na brodu kantu ili lopaticu. Kaljužna voda ne smije prelaziti minimum.

VAŽNO

Kaljužne pumpe i cijeli sustav nisu predviđeni za ispuštanje vode u slučaju oštećenja. Provjeravajte ispravnost svih kaljužnih pumpi u redovitim razmacima. Održavajte usise pumpi čistima. Ako su na prednjoj i stažnoj pregradi ventili, držite ih zatvorenima i jedino ih otvarajte za ispuštanje vode u kaljužni prostor.

VAŽNO

Ne odbacujte ulje ili sredstva za čišćenje u vodu. Pogledajte poglavlje ČUVANJE OKOLIŠA.

PLESIGLAS®

Pleksiglas je podložan grebenu. Uvijek ga perite čistom, mlakom vodom i obrišite ga mekanom krpom koja ne ostavlja dlačice.

NEHRĐAJUĆI ČELIK

Nehrđajući čelik nije potpuno otporan na koroziju. Održavajte opremu od nehrđajućeg čelika u dobrom stanju:

- Često perite opremu od nehrđajućeg čelika sapunicom. Nikad ne koristite gruba sredstva za ribanje, poput čelične vune, kiselina ili izbjeljivača.
- Uklonite hrđu što je prije moguće politurom za mjed ili krom. Moguća je pojava točkica koja će trajno ostati na površini od nehrđajućeg čelika.
- Upotrijebite kvalitetan vosak za automobile i njime zaštitite opremu od nehrđajućeg čelika.

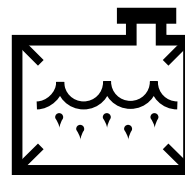
Periodički provjeravajte zategnutost vijaka, stezaljki i ugrađenih elemenata.

ZAHOD

Informacije o pravilnom održavanju i radu potražite u proizvođačevom priručniku. Ne dopustite gostima da odbacuju sanitarne maramice ili tvrde predmete u zahod.

SPREMNIK ZA OTPAD

Ako plovilo ima ugrađen spremnik za otpad, razgradnja krutih tvari i miris mogu se kontrolirati raznim kemikalijama. Obratite se vašem zastupniku koji će vam savjetovati najbolji proizvod za tu svrhu. Nakon pražnjenja, napunite taj spremnik svježom vodom koju nakon ispiranja trebate ispumpati.



KC-4055



VAŽNO

Kemikalije koje se koriste za čišćenje i uklanjanje mirisa tijekom uporabe moraju biti kompatibilne sa sustavom spremnika. Dok je plovilo spremljeno ili kada se dulje vrijeme ne koristi, spremnik treba biti prazan. Izbacivanje otpada preko palube dopušteno je samo na za to određenim područjima i mora biti usklađeno s lokalnim odredbama za odbacivanje kemijskog otpada.

Postoje brojne marine koje imaju dozvolu za ispušavanje spremnika za otpad.

GALVANSKA KOROZIJA

Plovila u slanim, zagađenim ili ustajalim vodama moraju na koritu imati ugrađene cink anode za sprječavanje oštećenja metalnih dijelova. Cink je samoraspadajući element. Anoda se polagano troši uslijed djelovanja elektrolita i potrebno ju je periodički pregledavati. Ako je erozija znatna, treba je zamijeniti kako bi se nastavila zaštita i spriječilo oštećenje drugih metalnih dijelova. Većina motora opremljena je jednom ili više cinkovih anoda koje također treba periodički pregledavati i utvrditi propadanje.

OPREZ

Nikad ne premazujte cinkove anode ili katode bojom ili nekim drugim sredstvom. Ako ih premažete, više neće pružati zaštitu od galvanske korozije. Zamijenite anode ako erozija iznosi 50% ili više.

POPRAVKI, UKLANJANJE I ZAMJENA

Ne pokušavajte vršiti popravke osim ako za to nemate odobrenje, posjedujete nužne ovlaštene informacije za popravak i upotrebljavate odobrene zamjenske dijelove.

MATERIJALI I DIJELOVI

Vaš brod konstruiran je za sigurnu plovidbu zahtjevnim morskim okruženjem i temeljito je ispitan, te provjereno udovoljava primjenjivim sigurnosnim standardima. Kako ne bi došlo do mogućeg nesklada s konstrukcijom broda, ne preporučujemo vlasnicima ugradnju dodatne opreme ili preinake ugrađene opreme.

Vaš trgovac je kvalificiran za vršenje popravaka, dodavanje opreme i preinake na plovilu koje neće biti na uštrb sigurnosti, konstrukcije niti valjanosti jamstva.

SKLADIŠTENJE PREKO ZIME

Skladištenje preko zime zahtijeva posebne pripreme kako bi se izbjegla oštećenja plovila. Bez pravilne pripreme moglo bi doći do hrđanja metalnih dijelova, pojave plijesni na sagovima i presvlakama ili oštećenja cijevi ili dijelova zbog smrzavanja vode.

Kako oštećenja plovila zbog nepropisnog skladištenja nisu pokrivena jamstvom, neka brod za skladištenje pripremi vaš trgovac.

KONTROLNI PREGLED

Vizualno provjerite pričvršćenje stezaljki i ugrađenih elemenata; provjerite curenje crijeva i spremnika; provjerite ožičenje na koroziju i druga oštećenja prije plovidbe. Preglede treba obaviti na početku svake sezone i periodički tijekom sezone. Vaš trgovac vam može pomoći.

POVLAČENJE I PODIZANJE

Ako ćete izvlačiti brod iz vode bez prikolice, slijedite ove smjernice:

- Nikad nemojte pričvrstiti kabel za podizanje na nogostup, uške za skijanje niti rukohvate. Kabel pričvrstite samo na obilježene uške za podizanje na krmi i pramcu.
- Pokrijte kabele za podizanje kako biste izbjegli oštećenja broda.
- Pričvrstite vodilice na pramac i kormilo i kontrolirajte pomicanje pri podizanju.
- Koristite široke priveznice poput remena, široke najmanje 130 mm.
- Ne dopustite kontakt priveznica i opreme ispod vode, poput osovine brodskog vijka.
- Upotrijebite šipke za razmicanje s priveznicama i izbjegnite pritisak na stranice broda.
- Držite pramac malo poviše od kormila kako biste izbjegli oštećenja motora.



KC-5000

BOJENJE

Prije odabira boje za dno razgovarajte s drugim vlasnicima čamaca i vašim trgovcem i utvrdite koji proizvod je najpodesniji za vaše područje. Mnoge lokalne značajke mogu utjecati na izbor boje.

UPOZORENJE



OPASNOST OD POŽARA / EKSPLOZIJE / GUŠENJA

Sredstva za čišćenje i sastojci boja mogu biti zapaljivi i eksplozivni ili opasni za udisanje. Provjerite je li ventilacija adekvatna, nosite propisnu osobnu zaštitu i odbacite otpadne krpe na kopnu.

Pare zapaljivih otapala mogu izazvati požar, eksploziju ili gušenje te skriviti smrt ili tešku ozljedu.

Otvoreni plamen ili iskre trebaju biti podalje od radnog prostora. NEMOJTE bojiti plovilo ako prostor nema dobro provjetranje.

VAŽNO

Proučite specifikacije proizvoda i način uporabe.

Provjerite u lokalnoj upravi odredbe o očuvanju okoliša prije bojenja trupa. Točno slijedite upute proizvođača boje.



TARTALOM

BEVEZETÉS.....	237
A MOTORCSÓNÁKRÓL.....	237
GYÁRTÓI INFORMÁCIÓS TÁBLA	237
HAJÓOSZTÁLY	237
JÁRMŰKORLÁTOZÁSOK.....	238
A jármű tömege	238
Maximális terhelés	238
Szállítható személyek maximális száma.....	238
Terhelés.....	238
STABILITÁS ÉS ÚSZÓKÉPESSÉG.....	239
VÍZI MENTÉS (EMBER A VÍZBEN)	239
BORULÁS ÉS VISSZAÁLLÍTÁS.....	239
MEGERŐSÍTETT PONTOK.....	239
KIKÖTŐ KÖTELEK.....	239
UTÁNFUTÓ HASZNÁLATA.....	239
MUNKAFEDÉLZET.....	239
MOTOR(OK).....	240
ZAJKIBOCSÁTÁS	240
A HAJÓZÁS BIZTONSÁGA.....	240
BIZTONSÁGI FIGYELMEZTETÉSEK.....	240
Veszélyszintek.....	240
Piktogramok	240
ELŐÍRT BIZTONSÁGI BERENDEZÉSEK	240
JAVASOLT BIZTONSÁGI FELSZERELÉS.....	240
MENTŐMELLÉNY	241
MENTŐCSÓNÁK	241
TŰZOLTÓFELSZERELÉS.....	241
VIZUÁLIS VÉSZJELZÉSEK.....	242
DROGOK ÉS A HAJÓZÁS	243
SZÉNMONOXID VESZÉLYEK.....	243
LÁTHATÓSÁG	244
ÁLTALÁNOS INFORMÁCIÓK.....	244
SZABÁLYOZÓK	244
Elindulás előtt	244
Irányváltó/gázsabályozó-karok	245
KORMÁNYZÁS	246
Mechanikus kormányzás	246
Rásegítéses kormányzás.....	246
Hidraulikus kormányzás	246
SZELEPEK	246
Üzemanyag elzárócsap	247
Üzemanyagtartály-kiválasztó	247
Üzemanyag elosztók.....	247
Üzemanyag-égető készülékek	247
ÜZEMANYAGRENDSZER	248
VÍZRENDSZEREK.....	248
Ivóvíztartály	248
Fenékszelepek/törzsnnyílások	248
Haltároló tartály	249
Vízterelő.....	249
MŰSZEREK	249
KAPCSOLÓK ÉS JELZŐK	250
Gyújtás	250
Motor vészleállító kapcsoló.....	250
Akkumulátor kapcsoló	251
Akkumulátor kiválasztó kapcsoló.....	251
Akkumulátor leválasztó.....	251
Veszteglő fények	251
Navigációs világítás	252



Szellőztető ventilátor	252
Fenekvíz-szivattyú	252
Fedélzeti és belső világítás	252
Ablaktörő	253
Fedélzeti nyílásfedél-emelő	253
Motorbillentés	253
Billenési pozíciók	253
Üzemanyagmérő	253
ÉRZÉKELŐK	253
Füstgázok	253
Szén-monoxid (CO) gázok	253
Figyelmeztető hangjelzés	253
BIZTOSÍTÉKOK ÉS ÁRAMKÖR-MEGSZAKÍTÓK	254
AKKUMULÁTOR(OK)	254
ELEKTROMOS RENDSZEREK	254
Fő egyenáramú vezérlőpanel (különösen alacsony feszültség)	255
Váltóáram/generátor vezérlőpanele (alacsony feszültség)	255
Szárazföldi áramcsatlakozás	256
Berendezések	256
ÜZEMANYAGELLÁTÁS	257
Tankolás után	257
Induláskor	257
KÖRNYEZETVÉDELMI SZEMPONTOK	257
MARPOL EGYEZMÉNY	257
ÜZEMANYAG- ÉS OLAJSZENNYEZÉS	257
SZENNYVÍZ ÉS HULLADÉK GYŰJTÉSE ÉS ELTÁVOLÍTÁSA	258
TÚL NAGY ZAJ	258
FARVÍZ ÉS HULLÁMKELTÉS	258
KIPUFOGÓGÁZ KIBOCSÁTÁS	258
FESTÉKEK	258
TISZTÍTÓSZEREK	258
KARBANTARTÁS	258
SÓSVIZES KORRÓZIÓ	258
TISZTÍTÁS	258
HAJÓFENÉK KARBANTARTÁSA	258
KÁRPITOZÁS	259
SZŐNYEGEK	259
HAJÓFENÉK ÉS PUMPA	259
PLEXIÜVEG	259
ROZSDAMENTES ACÉL	259
WC	259
TÁROLÓTARTÁLY	259
GALVANIKUS KORRÓZIÓ	259
JAVÍTÁS, LESZERELÉS ÉS CSERE	260
ANYAGOK ÉS ALKATRÉSZEK	260
TÉLI TÁROLÁS	260
ELLENŐRZÉS	260
HEVEDEREZÉS/KIEMELÉS	260
FESTÉS	260



BEVEZETÉS

Ez a kézikönyv a hajó üzemeltetéséhez szükséges legfontosabb információkat tartalmazza. Tartalmaz továbbá bizonyos biztonsági előírásokat és a hajó karbantartásával kapcsolatos tippeket. Részletesen olvassuk át. Fontos továbbá, hogy megismerkedjünk a hajóval, mielőtt üzembe helyeznénk. Ha ez az első hajónk, vagy korábban nem használt hajótípusra váltunk, akkor a saját kényelmünk és biztonságunk érdekében vegyünk részt hajókezelői és -irányítói képzésen, mielőtt elkezdenénk használni a hajót.

Ez a kézikönyv nem helyettesíti a hajózás biztonságára vonatkozó tanfolyamokat. Ezek a tanfolyamok fontos információkat nyújtanak arról, hogyan irányíthatjuk, horgonyozhatjuk le vagy köthetjük ki a hajónkat. A forgalmazó, az országban illetékes hajózási hatóság vagy a hajózási klub felvilágosítást adhat a helyi iskolákkal és oktatókkal kapcsolatban. Ez a kézikönyv továbbá nem átfogó működtetési, karbantartási vagy problémaelhárítási útmutató.

TARTSUK BIZTONSÁGOS HELYEN A KÉZIKÖNYVET ÉS MELLÉKLETEIT. HA ELADJUK A HAJÓT, ADJUK ÁT A KÉZIKÖNYVET AZ ÚJ TULAJDONOSNAK.

Cégünk folyamatos termékfejlesztési eljárása miatt a kézikönyvben látható illusztrációk különbözhetnek az Ön hajóján levő berendezésektől. Az illusztrációk jellemző nézeteket ábrázolnak, és tájékoztató jellegűek. Továbbá lehetséges, hogy az Ön hajója esetében a kézikönyvben leírt felszerelések némelyike opcionális.

A hajóján található berendezések és rendszerek működtetésével kapcsolatos információkat a hajó gyártója szolgáltatja. Olvassuk el, értsük meg és őrizzük meg az összes információt. Fontos, hogy Ön és a hajó legénysége is megismerkedjen a hajóval és a felszereléssel azok használata előtt.

Ha módosításokat kívánunk végezni a hajón, legyenek azok kisebb vagy nagyobb mértékűek, alkalmazzunk szakképzett szakembert. Ne módosítsuk a hajó biztonsági jellemzőit. A hajó függőleges súlyeloszlásának megváltozása jelentős hatással lehet a hajó stabilitására. Például egy horgásztorony, egy radaregység vagy egy rakodóárbc hozzáadása túl nehézzé teheti a hajó felső részét. Továbbá a motor cseréje túl erőssé teheti a járművet, vagy módosíthatja annak stabilitását.

Ha a hajó biztonságát befolyásoló módosításokat kívánunk végezni, lépünk kapcsolatba a hajó gyártójával, és kérjük írásos engedélyt, amelyben a gyártó kijelenti, hogy a javasolt módosítás nem veszélyezteti a hajó biztonságos működését.

Minden hajó – függetlenül attól, hogy mennyire erős – súlyosan sérülhet, ha nem megfelelően kezelik és irányítják. A felelőtlen vagy veszélyes viselkedés nem fér össze a biztonságos hajózással. A hajó sebességének megválasztása során mindig vegyük figyelembe a vízen uralkodó időjárási viszonyokat, és kerüljük a hajó túlzott mértékű megdőlését.

Vészhelyzetben előfordulhat, hogy különleges lépéseket kell tennünk. Mindig vegyük figyelembe a veszélyeket, valamint a felszerelés és a személyzet védelmének fontosságát. Vészhelyzetben őrizzük meg hidegvérünket, és mindig a biztonság legyen az első számú szempontunk.

A fedélzeten mindenki viseljen mentőmellényt. Egyes országokban a helyi szabályoknak megfelelő mentőmellények állandó viselését írják elő.

A hajót el kell látni az időjárási feltételeknek, a hajó típusának stb. megfelelő összes biztonsági felszereléssel (mentőmellények, kötél és trapéz stb). Ha a hajó fel van szerelve mentőcsónakkal, olvassuk el a használati utasítást, és sajátítsuk el a biztonságos használat módját. Ez a felszerelés egyes országokban kötelező.

A legénységnek ismernie kell minden biztonsági felszerelést. A legénységnek ismernie kell a vízből való mentéskor, vontatáskor, illetve más vészhelyzetekben alkalmazandó manővereket is.

A biztonságos hajózás szabályait, a navigációs fények használatát stb. az egész világon a tengeren történő ütközések megelőzésére vonatkozó International Maritime Organization Collision Regulations (COLREGS) szabálygyűjtemény írja elő. Győződjünk meg arról, hogy ismerjük a szabályokat, és hogy a hajón is elérhető egy szabálykönyv.

A biztonságos hajózás még a jó és biztonságos tervezés esetén is nagyban függ az időjárási viszonyoktól, a tengeren uralkodó állapotoktól, valamint a legénység tapasztalatától és fizikai állapotától. Senki sem biztosíthatja a teljes biztonságot. A hajó tulajdonosaként vagy működtetőjeként az Ön felelőssége a jármű felszerelésének és képességeinek, illetve használati céljának és működési korlátainak ismerete.

Mindig hallgassuk meg vagy olvassuk el az időjárás-előrejelzést vitorlázás vagy utazás előtt. Győződjünk meg arról, hogy a szél és a tenger állapota megfelel a jármű kategóriájának, és hogy a legénység képes lesz irányítani a hajót az adott körülmények között. Tartsuk zárva a réseket, ablakokat, hullámleceket, ajtókat és fedélzeti nyílásokat (vagy szellőzőnyílásokat) rossz időben és a nyílt tengeren, vagy nagyobb sebességnél.

Egyes országokban jogosítványra vagy engedélyre lesz szükségünk. A jármű irányítására vonatkozó képzés elvégzésére is szükség lehet. A hajó használata előtt győződjünk meg arról, hogy rendelkezünk ezekkel a hivatalos engedélyekkel.

HU

A MOTORCSÓNAKRÓL

A jármű értékelése során megfelelt az Európai Parlament 2003/44/EK irányelveiben lefektetett, szabadidős tevékenységre alkalmas vízi járművekre vonatkozó 94/25/EK Recreational Craft Directive direktíva megfelelő előírásainak. A CE jelzés azt jelzi, hogy járműve megfelel a nemzetközi szabványosítási hivatal (ISO) - a hajó gyártásának időpontjában érvényes összes aktuális-szabványának.



KC-0455



KC-0456

GYÁRTÓI INFORMÁCIÓS TÁBLA

Az információ egy része a járműre erősített gyártói információs táblán található. Ezen információk részletes magyarázata a kézikönyv megfelelő részeiben található.

HAJÓOSZTÁLY

Jellemző hullámmagasság –

Jellemző hullámmagasság - a legmagasabb hullámok egyharmadának az átlagos magassága, amely nagyjából megfelel egy gyakorlott megfigyelő által becsült hullámmagasságnak. Egyes hullámok ennek a magasságnak a kétszeresére nőnek.



ÓCEÁN – A kategória –

Olyan tervezésű hajó, amely a Beaufort skálán 8-as erejű szelet is meghaladó szélben, valamint 4 méter vagy annál nagyobb jellemző hullámmagasság mellett is tud közlekedni, és nagymértékben önellátó. Nem normális időjárási viszonyok, pl. hurrikán kizárva. Ilyen viszonyokkal nagyobb utakon, például az óceánok átszelése esetén, vagy a part mentén akkor lehet találkozni, amikor semmi nem véd a széltől és a hullámoktól, több száz tengeri mérföldön keresztül.

NYÍLT TENGER – B kategória –

Hajó, amelyet a Beaufort-skálán 8-as erősségű szélben és a jellemző hullámmagasságban, illetve négy méteres hullámmagasságban való használatra terveztek. Ilyen körülmények megfelelő hosszúságú nyílt tengeri utakon tapasztalhatók, vagy part menti vizeken, ha azok több tengeri mérföldön át védtelenek a széltől és a hullámoktól. Ilyen viszonyokat lehet még tapasztalni az ekkora hullámok keletkezéséhez elegendő nagyságú belső tengereken vagy tavakon.

PART MENTI – C kategória –

Hajó, amelyet a Beaufort-skálán 6-os erősségű szélben és a jellemző hullámmagasságban, illetve két méteres hullámmagasságban való használatra terveztek. Ilyen körülmények védtelen belvizeken, tölcésértokoklatokban és part menti vizeken tapasztalhatók mérsékelt időjárási viszonyok között.

VÉDETT VIZEK – D kategória –

A Beaufort skálán 4-es erősségűnek mért és az azzal együttjáró (időnként maximum 0,5 m magas) hullámokkal járó körülmények között való közlekedésre tervezett jármű. Ilyen körülmények védett belvizeken és part menti vizeken jó időjárási körülmények között tapasztalhatók.

JÁRMŰKORLÁTOZÁSOK

FIGYELMEZTETÉS

SÜLLYEDÉS- VAGY FULLADÁSVESZÉLY

SOHA ne lépjük túl a jármű tömegkorlátozását, a személyzet teljes súlyára vonatkozó korlátot, illetve a felszerelés vagy folyadékok megengedett össztömegét. A jármű korlátozásainak túllépése halált vagy súlyos sérülést okozó süllyedést vagy fulladást okozhat.

A jármű tömege

A jármű tömege a teljes terhelés állapotában a terheletlen jármű tömegének és a maximálisan megengedett terhelésnek az összege.

Maximális terhelés

A maximális terhelés kifejezés a „gyártó által javasolt maximális terhelésre” utal. Az érték kiszámításakor ügyelni kell arra, hogy azt a terheletlen tömeg felül alkalmazva a stabilitásra, hajóoldal-magasságra, merülésre és a befogadóképességre vonatkozó határértékek ne sérüljenek, és figyelembe kell venni a hajó tervezési kategóriáját is. Alapvetően az érték a következő elemek tömegét veszi számításba:

- A személyek számát átlagosan 75 kg-mal számolva. Ha a legénység tagjai között gyerekek is vannak, a személyzet maximális létszáma túlléphető, ha az egyes gyerekek átlagos súlya nem lépi át a 37,5 kg értéket, és a teljes személyzet tömege nem haladja meg a határértéket. Ez azt jelenti, hogy két 37,5 kg súlyú gyerek egy 75 kg súlyú személynek felel meg.
- Legalább 10 kg súlyú alapfelszerelés.
- Rakomány, élelmiszerek, fogyasztható folyadékok és egyéb felszerelések, amelyek nem számítanak bele a terheletlen tömegbe.

Szállítható személyek maximális száma

FIGYELMEZTETÉS

TÚLTERHELÉSVESZÉLY

Ne lépjük túl a fedélzeten a megengedett személyek számát. Függetlenül attól, hogy hány személy tartózkodhat a hajón, az összes személy súlya valamint a felszerelés és a megtöltött folyadéktartályok összsúlya nem haladhatja meg az ajánlott maximális összsúlyt. Mindig használjuk az utasok számára rendszeresített üléseket vagy ülőhelyeket.

A gyártó által javasolt maximális létszám az a létszám, amely mellett a hajó teljesíti a stabilitásra, hajóoldal-magasságra és merülésre vonatkozó feltételeket, és ahány személy számára ülőhely található a hajón. A maximális létszám a hajó gyártói információs tábláján található.

Terhelés

FIGYELMEZTETÉS

TÚLTERHELÉSVESZÉLY

A hajó rakodásakor sose lépjük túl a maximális terhelést. Mindig gondosan rakodjunk a hajón és a terhelést egyenletesen osszuk el. Ne helyezzen nehéz terheket magasra, mert ez ronthatja a hajó stabilitását.

Az összes személy, felszerelés és a folyadék együtt nem haladhatja meg a maximális terhelést. Mindig óvatosan végezze a rakodást, és egyenletesen ossza el a terheket. A nehéz rakományok magasra helyezése vagy a hajó tömegközéppontjának arrébb helyezése rontja a stabilitást. Győződjön meg arról, hogy minden felszerelést biztonságosan helyezett el és rögzített.



STABILITÁS ÉS ÚSZÓKÉPESSÉG

A fedélzeten levő tömegek függőleges pozíciójában történő bármilyen változás (például egy horgásztorony, radarfelszerelés, rakodóárbc hozzáadása, motorcsere, felesleges víz a hajófenéken), a betörő hullámok, nehéz tárgyak emelése daruval vagy csörlővel, nehéz tárgyak vontatása, illetve a légtartályok sérülése jelentősen módosíthatja a hajó stabilitását. A hajó építője vagy annak jogi képviselője által kiadott írásos felhatalmazás nélkül ne végezzen átalakítást vagy változtatást semmilyen olyan szerkezeten, amely a hajó stabilitását vagy úszóképességét befolyásolja.

VÍZI MENTÉS (EMBER A VÍZBEN)

A vízbe esés elkerülésének legbiztosabb módja, ha meggyőződünk arról, hogy minden utas az utazóhelyként kijelölt területeken ül, amikor a jármű mozgásban van. SENKIT NE ENGEDJÜNK a hajó orránál levő kormányosfülkében ülni, ha a hajó gyorsan megy. Ha valaki a vízbe esett, azonnal cselekedjünk. Folyamatosan tartsuk szemmel a vízbe esett személyt. Biztonságosan segítsük vissza az áldozatot a fedélzetre, amilyen gyorsan csak lehet. Dobjunk a vízbe esett személynek egy mentőmellényt. Állítsuk le a motort, és segítsük a vízbe esett személynek visszajutni a hajóra.

BORULÁS ÉS VISSZAÁLLÍTÁS

A hajó a legváratlanabb pillanatokban is felborulhat, vagy eláraszthatja a víz. A tüzesetekhez hasonlóan fontos, hogy fel legyünk készülve arra, mit kell tennünk, ha a hajó felborul vagy elárasztja a víz. Próbáljuk meg leállítani a motort. Ha mások is voltak a hajón, próbáljuk megtalálni őket, és győződjünk meg arról, hogy eszméletüknél vannak, és tudnak úszni. MARADJUNK A HAJÓNÁL! Másszunk fel a hajótestre, és próbáljunk segítséget kérni. NE próbáljunk a partra úszni. A part általában messzebb van, mint ahogy tűnik.

MEGERŐSÍTETT PONTOK

Lehet, hogy a hajó fel van szerelve megerősített pontokkal a vontatáshoz, emeléshez, horgonyzáshoz, rögzítéshez stb. Óvatosan használja a megerősített pontokat.

FIGYELMEZTETÉS

A VONTATÁS VESZÉLYEI

- A kötelek/láncok szakítószilárdsága általában nem haladja meg a hozzájuk tartozó megerősített pontok szakítószilárdságának 80%-át.
- A vontatást mindig alacsony sebesség mellett végezzük. Soha ne haladjuk meg a vízkiszorításos hajókra vonatkozó maximális sebességet vontatás során.
- A vontatókötelet úgy kell rögzíteni, hogy terhelt állapotban is kioldható legyen.

A hajó használati céljainak megfelelő kikötő kötelek, vontatókötelek, horgonylánc(ok), horgonykötelek és horgonyok biztosítása a tulajdonos/működtető felelőssége. A tulajdonosoknak azt is meg kell fontolniuk vontatókötél a fedélzeten való rögzítésekor, hogy milyen további műveletekre lesz szükség.

Ha nem fémből készült megerősített pontokkal van felszerelve a hajó, figyelembe kell venni ezen pontok rövidebb élettartamát. Ha a sérülésnek bármilyen jelét mutatják, látható repedések vannak a felszínükön vagy deformálódnak, azonnal ki kell őket cserélni.

KIKÖTŐ KÖTELEK

Használjunk jó minőségű dupla fonatú nejlonkötelet és elegendő ütközőpárnát a hajó a sérülésektől való védelem érdekében. Csak a kikötőbakot, valamint az orrnál és a farnál levő hajókötélnyílásokat használjuk a hajó rögzítéséhez. NE használjuk a korlátokat vagy a szélvédőt. Az előfedélzeti korlátokat csak vészhelyzetben használjuk segédkötelek rögzítésére.

UTÁNFUTÓ HASZNÁLATA

MEGJEGYZÉS

Egy utánfutó túlterhelése károkat okozhat a hajóban vagy az utánfutóban. Győződjünk meg arról, hogy az utánfutó mérete megfelelő a hajóhoz és annak tömegéhez. NE terheljük túl az utánfutót.

MUNKAFEDÉLZET

Egyes hajókon a munkafedélzet a kormányfülkére korlátozódik, míg más hajók esetében beletartozhat a teljes fedélzet, amelyet megfelelő magasságban korlátok vesznek körül. A fedélzet használható vízből mentésre, vagy egy létra elhelyezésének helyszínéül. Ezen területek közül néhányat nem szabad használni, ha a jármű mozgásban van.



MOTOR(OK)

Jelen kézikönyv az általános információk mellett tartalmaz információkat a motor típusáról, teljesítményéről, az üzemanyag és a hűtőanyag típusáról, valamint a motorral kapcsolatos problémaelhárításról is. A motor(ok)kal kapcsolatos információkért olvassa el a motorhoz kapott kézikönyvet.


ZAJKIBOCSÁTÁS

Egyes tagországokban törvények és szabályok korlátozzák a szabadidős tevékenységre alkalmas hajók és motorok zaj- és gázkibocsátását az emberi egészség, a környezet, valamint egyes esetekben a háziállatok egészségének megóvása érdekében. A hajótesten belüli, illetve belső kipufogóval ellátott vagy anélküli farmotorral felszerelt, szabadidős tevékenységre alkalmas járművek esetében a hajót és a kipufogórendszert olyan állapotban kell tartani, amely normál használat esetén biztosítja a megadott zajszintek betartását. A zajkibocsátással kapcsolatos információkért olvassuk el a motor kézikönyvét.



A HAJÓZÁS BIZTONSÁGA

BIZTONSÁGI FIGYELMEZTETÉSEK

 Ez a rész a hajózás alapvető biztonsági kérdéseivel foglalkozik. A kézikönyvben bizonyos figyelmeztető jelek és szimbólumok jelzik a biztonsággal kapcsolatos információkat.

Kétféle figyelmeztető jeltípus mutatja külön-külön vagy együttesen az információkat.

Veszélyszintek

VESZÉLY

Olyan különleges veszély meglétére figyelmeztet, amely igen valószínű, hogy halált vagy helyrehozhatatlan sérülést okozna, ha nem járnánk el megfelelő elővigyázatossággal.

FIGYELMEZTETÉS

Olyan veszély meglétét jelzi, amely sérülést vagy halált okozhat, ha nem történik megfelelő óvintézkedés.

VIGYÁZAT

A biztonsági eljárásra emlékeztető jelzés, vagy figyelemfelhívás olyan nem biztonságos eljárásokat jelez, amelyek személyes sérülést vagy a motorcsónak vagy annak egy része károsodását eredményezhetik.

MEGJEGYZÉS

A MEGJEGYZÉS kifejezés olyan eljárásokat jelöl, amelyek esetében nem merül fel a személyi sérülés veszélye.

Piktogramok

Az alább látható képi jelek csak referenciaként szolgálnak. A tényleges jelek a témakörtől függően változnak.



Figyelmeztető jelek - Azonosítsa a veszélyt.



Műveleti jelzések - Azt a kötelező műveletet jelzik, amelyre a veszély elkerüléséhez van szükség.



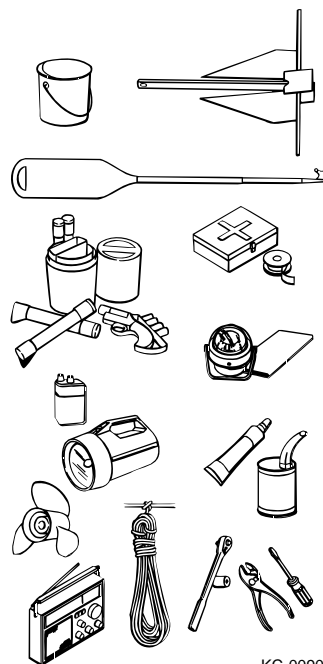
Tiltó jelek - Tiltott műveletet jeleznek.

ELŐÍRT BIZTONSÁGI BERENDEZÉSEK

A hajó tulajdonosaként az ön feladata az előírt biztonsági berendezés beszerzése és karbantartása. A fedélzeten elhelyezendő biztonsági felszerelés az adott területtől vagy víztől függően változhat. A szükséges berendezésekről további információkat a helyi hajózási felügyeletről kell beszerezni.

JAVASOLT BIZTONSÁGI FELSZERELÉS

- Kötelező életmentő felszerelés
- Kötelező tűzoltó készülék
- Vész helyzetben használt helyzetjelző rádióadó
- Kézi vízkimerő eszközök (vödör, kézi szivattyú stb.)
- Tengeri horgony elegendő kötéllel
- Radar visszaverő
- Kikötői kötelek és pufferek
- Tartalék elemlámpához és rádióhoz
- Távcső
- Napszemüveg és napellenző
- Élelem és vízkészlet (hosszabb túra)
- Tartalék csónakkulcsok és indító segédakkumulátor
- Tartalék biztosíték és izzók
- Mobiltelefon

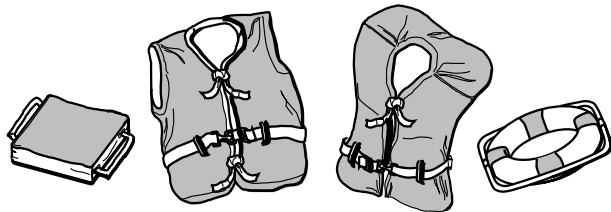


KC-0090



MENTŐMELLÉNY

A mentőmellény életet menthet, de csak akkor, ha viseljük azt. Tartsuk a mellényeket kézközélemben, nem zárt szekrényben vagy más felszerelés alatt. Ezen kívül azonnal használható felfújható, kidobható eszközökre is szükség van.



KC-0041_2a

FIGYELMEZTETÉS

FULLADÁSVESZÉLY

A mentőmellények hiánya vagy a használatuk mellőzése halált vagy súlyos sérülést okozhat. Győződjünk meg arról, hogy a hajó megfelelő számú és típusú mentőmellénnyel van felszerelve.

Különösen fontos, hogy a gyerekek, a mozgássérültek és azok, akik nem tudnak úszni, mindig viseljenek olyan mentőmellényt, amelyet az ő igényeikhez igazítottak. A gyerekeknek és az úszni nem tudó utasoknak el kell magyarázni a mentőmellény használatát. Minden utassal ismertessük a biztonsági felszerelésre, a vízből való mentéshez használt felszerelésre és a létra helyére és elhelyezésére vonatkozó információkat.

Rendszeresen ellenőrizzük a mentőmellények állapotát. Mielőtt kimennénk a vízre, próbáljuk fel a mentőmellényeket és állítsuk be, hogy kényelmes legyen a viseletük. Olvassuk el a mentőmellényen lévő címkét, és pontosan tartsuk be az utasításokat.

MENTŐCSÓNÁK

A nyílt tengeren használt nagyobb hajók mentőcsónakokkal is fel lehetnek szerelve. A mentőcsónakot mindig a megadott, saját helyén tároljuk, tokban vagy huzatban, hogy az elemektől megvédjük. Ha nincs külön tárolási helye, tegyük megközelíthető helyre, de félre az útból, nehogy baja essék. A felszerelésére és a karbantartására vonatkozó gyártói utasításokat mindig tartsuk meg.

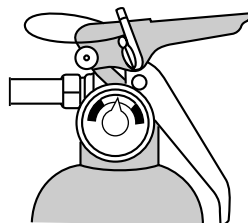
TŰZOLTÓFELSZERELÉS

⚠ VESZÉLY

TŰZ/ROBBANÁS VESZÉLY

Soha:

- ne akasszon szabadon lógó függönyöket vagy más ruhaanyagot és főzőeszközök vagy nyílt lánggal működő eszközök fölé vagy közelébe, ne helyezzen éghető anyagot a motortérbe. Ha a motortérben nem gyúlékony anyagok találhatók, úgy kell rögzíteni kell azokat, hogy ne zuhanhassanak a gépekre, és ne akadályozzák a mozgást a motortérben.
- ne torlaszolja el a kijáratokhoz és nyílásokhoz vezető utat,
- ne torlaszolja el a biztonsági vezérlőket, például az üzemanyagszelepeket, gázselepeket és az elektromos rendszer kapcsolóit;
- ne torlaszolja el a szekrényben tartott hordozható tűzoltó eszközöket,
- ne hagyja a hajót őrizetlenül, ha főző- és/ vagy melegítőeszközök vannak használatban,
- ne módosítsa a hajó rendszereit (különös tekintettel az elektromos, üzemanyag- és gázrendszerekre), és ne engedje, hogy szakembereken kívül bárki módosítsa a hajó bármely rendszerét,
- ne töltsé az üzemanyagtartályokat és ne cseréljen gázpalackot működő gépek mellett, illetve ha főző- vagy melegítőeszközök vannak használatban,
- ne dohányozzon, ha üzemanyaggal vagy gázzal dolgozik.



KC-0083_1

A legtöbb hajó esetében előírás a jóváhagyott tűzoltó felszerelés. Minden tűzoltó felszerelést tartsunk könnyen elérhető helyen. Minden utasnak ismernie kell a tűzoltó berendezések helyét és működtetésük módját, továbbá a tűz esetén használható fedélzeti nyílások, útvonalak és kijáratok helyét.

Biztonságos, 1-2 méternyi távolságból használjuk a tűzoltó készüléket, majd közeledjünk a tűz felé, amint annak mérete csökkenni kezd. A különböző tűzoltó készülékeket különböző távolságból kell használni. Győződjünk meg arról, hogy ismerjük a tűzoltó készülék esetében ajánlott alkalmazási távolságot.


A tűzoltó készülékeket a rajtuk jelzett időközönként ellenőriztessük, a hordozható készülékeket pedig cseréljük ki azonos típusú és azonos kapacitású készülékekkel, ha lejártak vagy használtuk azokat. A rögzített rendszereket töltsük fel vagy cseréltsük ki használat után, vagy ha azok lejártak. További információt a tűzoltó készülék kézikönyvében találunk.

HU



Az automatikus tűzoltó berendezéssel ellátott modellek automatikusan bekapcsolnak, amikor a hőmérséklet egy adott értéket elér. Amikor bekapcsol a rendszer, hangos pukkanás hallatszik, majd azt a levegő sziszegő hangja követi. Amikor megindul a tűzoltás, azonnal kapcsoljunk le minden elektromos és mechanikus rendszert és motoros szellőztető berendezést.

FIGYELMEZTETÉS



TŰZ/ROBBANÁS VESZÉLY

A tűzoltórendszer által kibocsátott gáz kiszorítja az oxigént, hogy „elfojtsa” a tüzet. **NE** nyissuk ki a fedélzeti nyílást. Az oxigén táplálja a tüzet, és lángvisszacsapódást eredményezhet, amely halált vagy súlyos sérülést okozhat.

Ha a fedélzeti tűzoltórendszer működésbe lép, legalább 15 percet várjon, mielőtt felnyitja a motortérbe vezető nyílást.

VIGYÁZAT

A működésbe lépés előtt állítsa le a motorokat és a ventilátorokat. Hagyja el a lakrészt.




FIGYELMEZTETÉS

A motortér rögzített tűzoltórendszerrel rendelkezik. A fulladás elkerülése érdekében hagyja el a területet, mielőtt a rendszer működésbe lép. Ha a rendszer működésbe lépett, szellőztesse ki a helyiséget, mielőtt belép.

FIGYELMEZTETÉS

Ez a tűzoltórendszer CO₂-ot használ oltóanyagként. Csak elektromos vagy konyhai tüzek oltására használja. A fulladás elkerülése érdekében a rendszer működésbe lépése után azonnal hagyja el a területet, és szellőztessen ki, mielőtt visszatérne.

FIGYELMEZTETÉS

MOZGÓ ALKATRÉSZEK

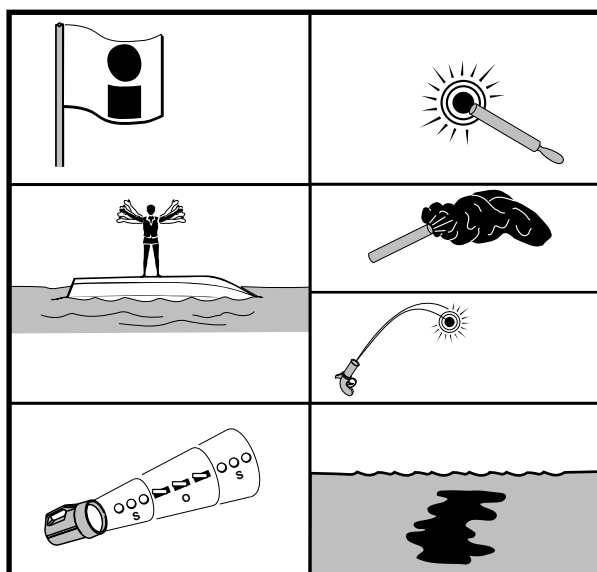
A mozgó részek érintése esetén azok beszoríthatnak, valamint vágást és halált vagy súlyos sérülést okozhatnak. Maradjunk távol a mozgó részekről.

Soha nem menjünk olyan közel a működő gépek mozgó részeihez (pl. motor, generátor vagy propeller), hogy hozzájuk érjünk.

Az érintkezés végtagok elvesztését, fulladást, égést vagy súlyos vérvesztést okozhat, amely súlyos sérülést vagy halált eredményezhet. Amikor a gépek működnek, ne távolítsuk el a védőlemezeket, fedőket.



VIZUÁLIS VÉSZJELZÉSEK

A partmenti vizeken üzemeltetett hajók többségének rendelkeznie kell engedélyezett vizuális katasztrófajelzőkkel is, erről kérdezzük meg a helyi hatóságot.



KC-0082_2

FIGYELMEZTETÉS

TŰZ/ROBBANÁS VESZÉLY

A pirotechnikai jelzőeszközök tüzet és/vagy robbanást, súlyos sérülést és anyagi károkat okozhatnak, ha nem megfelelően használják őket. A kézi jelzőeszközök használatáról a gyártótól kaphatunk további információt.



DROGOK ÉS A HAJÓZÁS

Ne vezesse a hajót gyógyszer vagy alkohol hatása alatt. A zaj, rezgés, nap, szél és mozgás kombinációja a vízen kifáradást okoz. Az alkohol hatása erősebb a vízen, mint a parton. A drog és a hajózás nem fér össze. Bármilyen hajó vezetése ittas állapotban vagy gyógyszer hatása alatt veszélyes és illegális. A csökkent látás vagy itélőképesség a vízen gyorsan katasztrófához vezethet.



! FIGYELMEZTETÉS

TÖKÉLETLEN ÜZEMELTETÉS VESZÉLYEI

Bármilyen hajó vezetése ittas állapotban vagy gyógyszer hatása alatt veszélyes és illegális. **NE** vezessünk hajót tudatmódosító szerek hatása alatt.

SZÉNMONOXID VESZÉLYEK

A szénmonoxid mérgezést nem szabad összetéveszteni a tengeri betegséggel, a részegséggel vagy a hőgutával. Ha valaki arról panaszokodik, hogy ég a szeme, fáj a feje, hányingere van, gyengeséget érez vagy szédül, vagy ha szénmonoxid mérgezésre gyanakszunk, azonnal vigyünk a panaszost friss levegőre, nyomozzuk ki az okát és tegyük meg az ellenlépéseket. Ha szükséges, kérjünk orvosi segítséget.

! VESZÉLY



SZÉN-MONOXID VESZÉLY

A szén-monoxid belélegzése halált vagy súlyos sérülést okoz. **NE** használjuk a beszálló emelvényt a hajón való felszálláson és a vízbe szálláson kívül semmilyen más célra, és **NE** használjuk a beszálló emelvényt, amikor jár a motor.

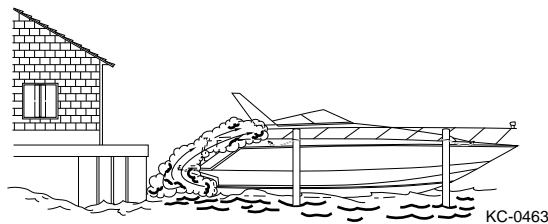
! VESZÉLY

SZÉN-MONOXID VESZÉLY

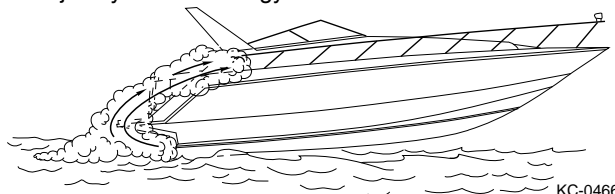
A szénmonoxid gáz (CO) színtelen, szagtalan és rendkívül veszélyes. Minden motor és üzemanyagot égető készülék szén-monoxidot termel. Kerüljük a szén-monoxid közvetlen és tartós belélegzését. A szén-monoxid **AGYKÁROSODÁST** vagy **HALÁLT** okoz. A CO-val való mérgezés jelei a hányinger, kábultság és álmoság.

A CO forrásai lehetnek:

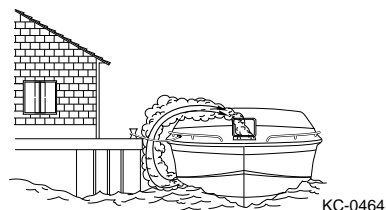
- Akadályok, amelyek nem engedik, hogy a kipufogógáz hátul távozzon.



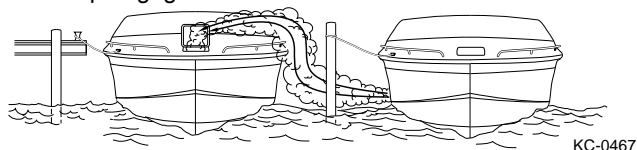
- A hajó folyamatosan nagy dőlése.



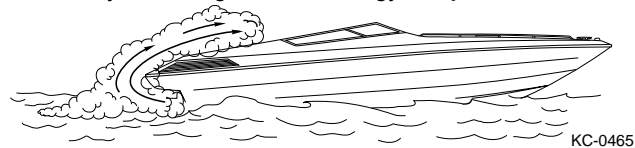
- Akadályok, amelyek nem engedik, hogy a kipufogógáz oldalt távozzon.



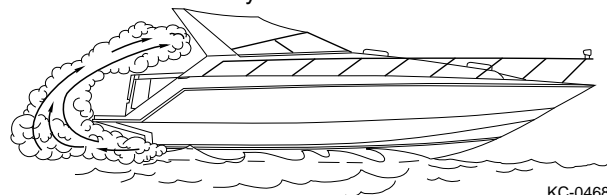
- Más kipufogógázok zárt terekben.



- Alacsony sebességű működés vagy üresjárat a vízben.



- Üzemeltetés vászontetővel és oldalfüggönyökkel szellőztetés nélküli helyen.



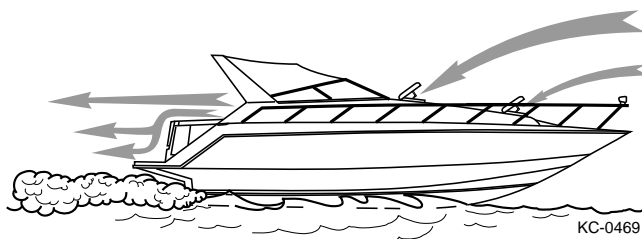
! VESZÉLY

SZÉN-MONOXID VESZÉLY

Az üzemanyagot égető nyílt lángú készülékek oxigént fogyasztanak, és az égéstermékeket a hajó belső terében bocsátják ki. Ezen készülékek használatakor szellőztetni kell. Nyissuk ki a kijelölt szellőzőnyílásokat a készülékek használata során. Soha ne torlaszoljuk el a szellőzőnyílásokat, és győződjünk meg arról, hogy az üzemanyagot égető készülékek megfelelően működnek.

A CO felhalmozódás csökkentésére szellőztessük ki a motorcsónak belsejét az ablakok és/vagy a vászon kinyitásával, hogy megfelelő legyen a szellőztetés. A fedélzeti nyílásokat kinyithatjuk alacsony sebességnél vagy üresjárat esetében, de nagyobb sebességnél be kell csukni azokat a víz beáramlása, a károsodás és a lehetséges személyi sérülések megelőzése érdekében.



GYŐZŐDJÜNK MEG ARRÓL, HOGY A HAJÓBAN ÉS A HAJÓ KÖRÜL FRISS LÉGMOZGÁS VAN!

LÁTHATÓSÁG

Bizonyos esetekben, például nagy kormányzög esetén a kormánypozícióban tartózkodó vezető esetleg nem látja be a szükséges teret megfelelően. Ilyen helyzetet okozhatnak a következő változó feltételek:

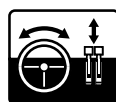
- a hajtómotor szöge (a rásegítéses fordítóval ellátott hajtóegységgel rendelkező hajók esetében),
- a hajótörzsön lévő trim lapok szögei (a rásegítéssel működő trim lapokkal vagy a tükörfalra szerelt trim lapokkal ellátott hajók esetében),
- a rakodás és a rakomány eloszlása,
- a sebesség,
- a nagy gyorsulás,
- az álló helyzetből gyors mozgásra váltás,
- a tengeri körülmények,
- az eső és vízpermet;
- a sötétség és köd,
- a belső világítás,
- a tetők és függönyök elhelyezése,
- személyek vagy mozgatható felszerelés a vezető látóterében.

Az ütközések megelőzéséhez szükséges eljárásokat összefoglaló International Regulations for Preventing Collisions at Sea (COLREGS) és a hajózás szabályai szerint állandóan megfelelő figyelmet kell fordítani a környezetre, és meg kell adni az elsőbbséget. Ezeknek a szabályoknak a betartása elengedhetetlen.

Egynél több kormánypozícióval rendelkező hajóknál egy vagy több kormánypozícióban korlátozott lehet a kilátás. Kerüljük az ütközéseket. Korlátozott kilátást biztosító kormánypozíciók használatakor a COLREG szabályzatának és a hajózási szabályoknak megfelelően szükség esetén előre és hátra is figyeljünk.

MEGJEGYZÉS

Rossz időben vagy nagyobb sebességnél tartsuk zárva a réseket, ablakokat, hullámléceket, fedélzeti nyílásokat, ajtókat és szellőzőnyílásokat.



ÁLTALÁNOS INFORMÁCIÓK

SZABÁLYOZÓK

FONTOS

Túlságosan erős hajó esetében elveszthetjük uralmunkat az irányítás felett, és a hajó veszélyessé válhat. NE TUNINGOLJUK FEL a motorcsónakot, és ne használjunk olyan motort, amelynek lóereje túllépi a csónak címkején megadott értékeket.

Elindulás előtt

Fordítsunk fokozott figyelmet, amikor kihajózunk és felszerelésünket használjuk.

- NE használjuk a hajót zárt térben.
- A motor elindítása előtt a motorleállító kapcsoló kötelét csatlakoztassuk a vezetőhöz, és győződjünk meg arról, hogy a váltókar ÜRES (NEUTRAL) pozícióban van.
- Ismerkedjünk meg a hajó állapotával és azzal a környezettel, amelyben a hajót használni kívánjuk.
- Legyen útitervünk és szóljunk másoknak, hogy mikor fogunk visszajönni
- Rögzítsük vagy tegyük el a szabadon levő tárgyakat elindulás előtt.
- Nagy sebességnél kerüljük a hirtelen manővereket, és hullámzaskor csökkentjük a sebességet.
- Ha a hajó nem rendelkezik a hajóra vonatkozó adatokat ismertető táblával, lépünk kapcsolatba a forgalmazóval vagy a hajó gyártójával.



Irányváltó/gázaszabályozó-karok

FIGYELMEZTETÉS

ÜTKÖZÉSVESZÉLY

Túl nagy sebesség mellett működő motor esetén a gázadás fölötti irányítás elvesztése ütközést eredményezhet, amely halált vagy súlyos sérülést okozhat. Biztosítanunk kell minden irányítórendszer rendszeres ellenőrzését és karbantartását.

Az irányváltó/gázaszabályozó karok a modell és motor konfigurációtól függően eltérnek. Minden szabályzó rendszert rendszeresen meg kell vizsgálni ahhoz, hogy hibamentesen és biztonságosan üzemeljen. A rendszeres ellenőrzés alapvető; keresse meg a kereskedőt.

MEGJEGYZÉS

A szabadidős célú hajók váltó- és gázadó vezérlői általában egy biztonsági indító kapcsolóval rendelkeznek. Rendszeresen ellenőrizzük a biztonsági indítórendszert. **NE** vezessük a hajót, ha azt gyanítjuk, hogy a biztonsági indítórendszer nem megfelelően működik.

Egykaros – Felületre szerelt

Ez az egykezes, egyetlen karral rendelkező vezérlő egyszerre működik sebességváltóként és gázadagolóként.

A. ÜRES helyzet – A biztonsági kapcsoló csak ebben a helyzetben engedélyezi az indítást.

B. Előre állás - a fogantyú alatt lévő nyomógombos kioldó az előre vagy hátra való haladást teszi lehetővé.

C. Hátramenet - Ne kapcsoljunk hirtelen az előremenetből a hátramenetbe.

D. Gázkar állás - előre nyomásával vagy visszafelé tolvá változtatjuk a motor fordulatszámát.

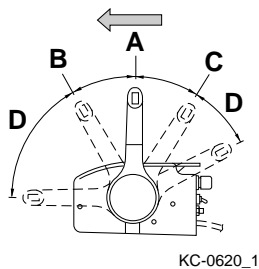
Sose próbáljunk váltani nem járó motorral. A motor melegítéséhez külön kar szolgál az ÜRES állásban a gáz szabályozó bekapcsolásához.

Egykaros – Rejtett

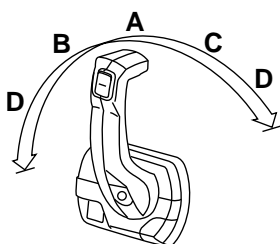
Ez az egykezes, egyetlen karral rendelkező vezérlő egyszerre működik sebességváltóként és gázadagolóként.

A. ÜRES helyzet – A biztonsági kapcsoló csak ebben a helyzetben engedélyezi az indítást.

B. Előre állás - a fogantyú alatt lévő nyomógombos kioldó az előre vagy hátra való haladást teszi lehetővé.



KC-0620_1



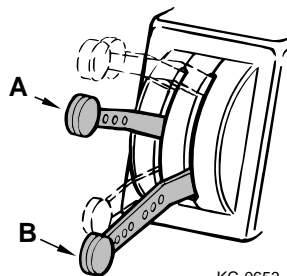
KC-0671_1

C. Hátramenet - Ne kapcsoljunk hirtelen az előremenetből a hátramenetbe.

D. Gázkar állás - előre nyomásával vagy visszafelé tolvá változtatjuk a motor fordulatszámát.

Sose próbáljunk váltani nem járó motorral. A motor bemelegítéséhez szolgál egy gomb a kar tövében, amit ha lenyomunk, eltolható lesz a gázkar, de az irányváltó üresben marad.

Két kar – Egy motor



KC-0653_1

A két karral rendelkező vezérlőelemek külön karokkal rendelkeznek a sebességváltáshoz és a gázadagoláshoz.

A. Az irányváltó kar - üres állásban van a középső állásban, előre tolvá előre haladást, hátrahúzvá visszafelé haladást érünk el.

B. Gázkar - teljes gáz a felső állásban, lassú járat az alsó állásban.

A motor bemelegítéséhez az irányváltót üresbe (közép helyzetbe) tesszük, a gázkart szükség szerint felfelé tolvjuk.

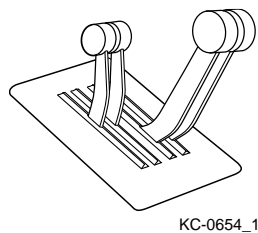
Egy kar – Ikermotor

Az ikermotor vezérlői lehetővé teszik a független sebességváltást és gázadagolást az egyes motorok esetében, így megkönnyítik az irányítást szűk helyeken. Mindegyik szabályzó kar egyben irányváltó és gázkar az adott motorhoz: a bal oldali kar a bal oldali motorhoz, a jobb oldali kar a jobb oldali motorhoz.

A karok indításkor üres (egyenesen felfelé) állásban vannak a biztonság kedvéért egy horonyban. A váltást úgy végezzük, hogy a kart az üresből 15 fokban előre tolvjuk az előre induláshoz, hátra a hátramenetbe. A kar 15 fokon túli eltolásával az irányváltás a gázadagolásba megy át.

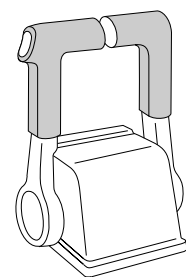
A motor bemelegítéséhez nyomjuk meg a kar tövében lévő gombot, amely megengedi, hogy anélkül adjunk gázt, hogy az irányváltót az üresből kivennénk. A lassú sebességgel végzett manőverekhez néha az a jó, hogy előre megyünk az egyik motorral, és hátrafelé a másikkal.

Két kar – Ikermotor



KC-0654_1

Az ikermotorral felszerelt hajók kétkarú vezérlőelemei külön karokkal rendelkeznek az egyes motorok sebességváltásához és gázadagolásához. A bal oldali karok a bal motort, a jobb oldaliak a jobb motort irányítják. Az ikermotorok vezérlőelemei általában úgy vannak elrendezve, hogy a sebességváltó karok (mind azonos méretű és színű) és a gázadagoló karok (mind azonos méretű és színű, de általában nagyobbak, mint a sebességváltó karok) egy-egy külön csoportban vannak.



KC-0651_3

HU



A sebességváltókar(ok)nál az ÜRES helyzet a karok útjának közepén helyezkedik el. A kar(ok) felfelé vagy előre tolásával a irányváltó előre menetbe kapcsol, a hátrafelé vagy lefelé tolás hátramenetbe kapcsol. A gázkar(ok) esetében a teljes gáz a maximális helyzet lesz előre vagy felfelé, és lassújárata a teljesen le vagy hátra állásban.

A motor melegítéséhez az irányváltó legyen üres helyzetben, a gázkart pedig a kívánt pozícióba kell tolni. A lassú sebességgel végzett manőverekhez néha az a jó, hogy előre megyünk az egyik motorral, és hátrafelé a másikkal.

KORMÁNYZÁS

Minden kormányrendszert rendszeresen karban kell tartani, hogy az hibamentes és biztonságos maradjon. A hajó vezetése előtt ellenőrizzük a kormányzást, és nézzük meg, nincsen-e meglazult vagy hiányzó alkatrész. Ha úgy véljük, hogy a kormányrendszer sérült, lépünk kapcsolatba a forgalmazóval. NE vezessük a hajót, ha feltételezhető, hogy a kormányrendszer rosszul működik.

Ha a hajó rendelkezik vész kormányval, ismerkedjünk meg annak helyével és irányításával. Ha a hajó ikermotorokkal van felszerelve, a kormányzást a gázadagolóval és egyszerre egy motor használatával végezhetjük.

A hajó kormányzása során a kormány nem áll be magától középre. Mindig fogjuk erősen a kormánykereket, hogy irányításunk alatt tarthassuk a járművet. A helytelenül karbantartott szabályzók veszélyesek.



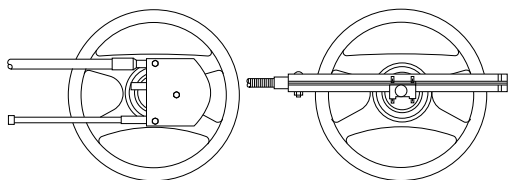
FIGYELMEZTETÉS

AZ IRÁNYÍTÁS ELVESZTÉSE ÉS A NEM BIZTONSÁGOS HAJÓ OKOZTA VESZÉLY

A kormányrendszer nem megfelelő karbantartása veszélyes, és halált vagy súlyos sérülést okozhat, ha elveszítjük uralmunkat a jármű fölött. Biztosítanunk kell a kormányzáshoz kapcsolódó minden alkatrész, kábel és folyadékszint rendszeres ellenőrzését és karbantartását.

Mechanikus kormányzás

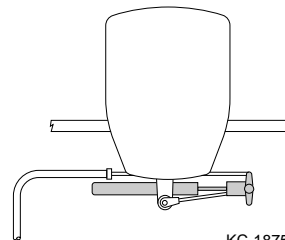
A kormánymű a kormánykerék forgó mozgását a kábel lineáris mozgásává alakítja, amikor egy mechanikus kormányrendszerben elfordítják azt. A kábel tolja vagy húzza a kormánykart.



KC-1871

Rásegítéssel kormányzás

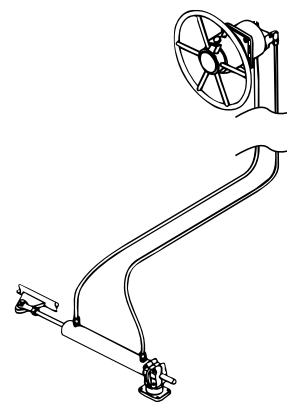
A kormánymű a kormánykerék forgó mozgását a kábel lineáris mozgásává alakítja, amikor egy rásegítéssel kormányrendszerben elfordítják azt. Ez tolja vagy húzza a kábelt. A kábelmozgás érzékelője jelet küld a hidraulikus szivattyúnak, amely a kormánylapáthoz csatolt hidraulikus munkahengerrel mozgatja.



KC-1875

Hidraulikus kormányzás

A hidraulikus rendszerrel közvetlenül a kormánykerékre van szerelve egy hidraulikus szivattyú két csővel, amelyek a szivattyútól a hidraulikus munkahengerhez vezetnek. Amikor elfordítjuk a kormánykereket, az a kormánylapáthoz kapcsolódó hidraulikusmunka hengert mozgatja. Van egy tartály, vagy külön, vagy a szivattyúval egybeépítve, melyben plusz folyadék található, nehogy a rendszer levegőt kapjon.



KC-1880

A hidraulikus rendszer folyadéktartályában a megfelelő folyadék utántöltésével tartjuk a folyadékot mindig a megfelelő szinten.

SZELEPEK

A szelepek a hajó üzemanyagrendszerében, üzemanyagot égető készülékeiben és kényelmet szolgáló rendszereiben szabályozzák az üzemanyagok és folyadékok áramlását.

Fontos, hogy ismerjük az üzemanyagokkal és az üzemanyagot égető rendszerekkel kapcsolatos veszélyeket.

Kerüljük el az üzemanyag-csővek és csatlakozók megrongálását, valamint azt, hogy üzemanyag kerüljön a forró motor alkatrészekre. Azonnal töröljük fel a kiömlött üzemanyagot, és veszélyes hulladékként kezeljük a rongyot a parton.

Az ilyen rendszerekben használt szelepekkel kapcsolatos figyelmeztetésekért olvassuk el az ÜZEMANYAG-ELLÁTÁS és a VÍZRENDSZEREK részeket.



FIGYELMEZTETÉS



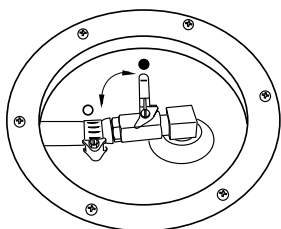
TŰZ/ROBBANÁSVESZÉLY

A benzin és az egyéb üzemanyagok igen gyúlékonyak és nagyon robbanásveszélyesek bizonyos körülmények között.

- Ne dohányozzunk és ne engedjük meg a nyílt láng vagy szikra használatát a közelben, amikor üzemanyagot töltünk a hajóba.
- NE torlaszoljuk el az üzemanyagnyílásokat.
- NE tároljunk üzemanyagot olyan tartályokban, amelyeket nem erre a célra terveztek, és ezeket a tárolóhelyeket ne használjuk más célra.

Üzemanyag elzárócsap

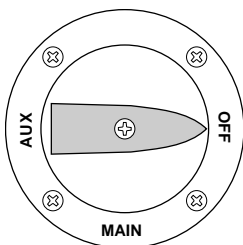
Az üzemanyag elzáró szelepek megakadályozzák, hogy az üzemanyag eljusson a motorba. Javasoljuk, hogy ezeket a szelepeket tartsa zárva, ha a hajó hosszabb ideig áll, vagy dokkban tároljuk.



KC-1003

Üzemanyagtartály-kiválasztó

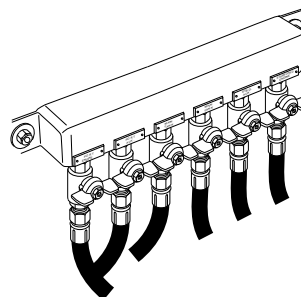
Két vagy három üzemanyagtartályos modelleknek van egy tankkiválasztó csapja.



KC-1001_1

Üzemanyag elosztók

Ha több tankunk és motorunk van, általában van egy üzemanyag elosztó csapsor a motortérben. A szelepekkel üzemanyagot szívhatunk egy vagy több tankból, vagy elzárhatjuk egy vagy több motor üzemanyag-ellátását.



KC-1004

Üzemanyag-égető készülékek

Az üzemanyag-égető vagy nyílt lángú berendezések a kabin oxigénjét használják, és égéstermékeket bocsátanak ki a hajóban. Az ilyen típusú berendezések működtetésekor vagy az üzemanyagtartályok cseréjekor ügyelni kell a megfelelő szellőzésre. Győződjünk meg arról, hogy a szellőzés megfelelő és a szerkezet megfelelően működik. NE használjuk ezeket a készülékeket a hajókonyha vagy az utastér fűtésére.

! VESZÉLY



SZÉN-MONOXID VESZÉLY

Az üzemanyagot égető nyílt lángú készülékek oxigént fogyasztanak, és az égéstermékeket a hajó belső terében bocsátják ki. Ezen készülékek használatakor szellőztetni kell. Nyissuk ki a kijelölt szellőzőnyílásokat a készülékek használata során. Soha ne torlaszoljuk el a szellőzőnyílásokat, és győződjünk meg arról, hogy az üzemanyagot égető készülékek megfelelően működnek.

HU



ÜZEMANYAGRENDSZER

⚠ FIGYELMEZTETÉS



TŰZ/ROBBANÁSVESZÉLY

A benzín és az egyéb üzemanyagok igen gyúlékonyak és nagyon robbanásveszélyesek bizonyos körülmények között.

- Ne dohányozzunk és ne engedjük meg a nyílt láng vagy szikra használatát a közelben, amikor üzemanyagot töltünk a hajóba.
- NE torlaszoljuk el az üzemanyagnyílásokat.
- NE tároljunk üzemanyagot olyan tartályokban, amelyeket nem erre a célra terveztek, és ezeket a tárolóhelyeket ne használjuk más célra.

Mielőtt az elektromos berendezéseket bekapcsolnánk, vagy elindítanánk a motort, ellenőrizzük, hogy a motortérben található-e benzingőz, majd működtessük a ventilátort legalább négy percig. A ventilátort minden esetben működtessük, amikor nem nagy sebességgel haladunk.

Az üzemanyagnyílások általában a hajótestben vagy a tükörfalon találhatóak, ugyanazon a területen, mint az üzemanyag betöltésére szolgáló nyílások. Ellenőrizzük, hogy az üzemanyag betöltésére szolgáló nyílások és a szelelőlyukak vezetőkei nincsenek eldugulva vagy összegabalyodva. Megfelelő időközönként ellenőrizzük az üzemanyagszűrőt, és szükség esetén tisztítsuk meg.

Ellenőrizzük, hogy nem szivárognak az üzemanyag-vezetékek, a szelelőlyukak csövei és a lefolyótömlők. Bizonyos modellek eltávolítható ellenőrzőlemezsel rendelkeznek az üzemanyagrendszer elemeinek ellenőrzéséhez. Ha az illesztés környékén szivárgás tapasztalható, előfordulhat, hogy csupán a tömlők rögzítőelemeit kell jobban megszorítani. Ha a szivárgás folytatódik, cseréljük le azonnal a tömlőt vagy a tömítéseket, így megelőzhető a folyadék vagy gáz felgyülemelése. A tömlő felületi repedései elhasználódást jeleznek, ilyenkor csere szükséges. Csak hajózáshoz ajánlott üzemanyagrendszer-elemeket használjunk – ne helyettesítsük azokat autóalkatrészekkel!

A kapacitással, az üzemanyag típusával és az alkatrészek elhelyezkedésével kapcsolatos információkat a hajó gyártója által biztosított információk tartalmazzák.

FONTOS

A hajó egyensúlyának vagy terhelésének megfelelően nem mindig használható ki az üzemanyagtartály teljes kapacitása. A biztonság kedvéért mindig tartsuk tartalékban az üzemanyag 20%-át.

VÍZRENDSZEREK

Ez a fejezet a vízrendszer alapvető elemeit taglalja. A vízrendszer állapotának megőrzéséhez szükség van a vízrendszer tisztítására, téliésítésére és karbantartására. A rendszer és a rendszer elemeinek használatára, ápolására és karbantartására vonatkozó információkat a gyártó biztosít.

Ivóvíztartály

Ha a hajó rendelkezik ivóvíztartállyal, a vízellátáshoz ennek tisztán tartása elengedhetetlenül fontos. Kérdezzük meg a motorcsónak kereskedőt, hogy mit használjunk. NE engedjük, hogy az ivóvíz túl sokáig a rendszerben maradjon. Öblítsük ki és fertőtlenítsük a rendszert rendszeres időközönként. A rendszerbe csak ivóvizet töltünk. Előfordulhat, hogy a rendszerben található ivóvíz mennyisége nem használható fel teljes mértékben, függően a hajó helyzetétől (egyensúlyától és dőlésétől).

⚠ FIGYELMEZTETÉS

KERÜLJÜK A MÉRGEZŐ ANYAGOK HASZNÁLATÁT AZ IVÓVÍZTARTÁLYNÁL

A rendszerben tisztításra vagy a tárolás idején használt vegyi anyagok esetében győződjünk meg arról, hogy azok használhatók az ivóvíztartályban. Tároláskor és hosszú ideig tartó használaton kívül helyezés esetén mindig ürítsük ki a tartályt!

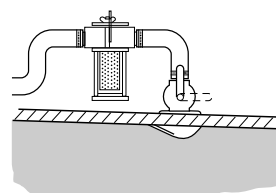
⚠ FIGYELMEZTETÉS

KÖRNYEZETSZENNYEZÉS

A vegyi anyagok hajóból történő kibóása csak erre alkalmas területen, a helyi vegyi anyagokra vonatkozó szabályozásnak megfelelően történhet.

Fenékszelepek/törzsnyílások

A vízfelszín alatt található minden vízvezető rendelkezik fenékszeleppel. A hajótesten átérő szerelvényre szerelt fenékszelepeket zárva kell tartani, ha a hajót hosszabb ideig nem használjuk, és csak akkor kell őket kinyitni, amikor szükség van rájuk.



KC-2165_1

⚠ FIGYELMEZTETÉS

ELÁRASZTÁS VAGY FULLADÁS VESZÉLYE

A vízrendszer elemének hibája elárasztáshoz vagy fulladási veszélyhez vezethet, ami halált vagy súlyos sérülést okozhat. A vízrendszer elemeit tartsuk karban, és a használaton kívüli időszakban a fenékszelepeket tartsuk zárva.



Egyes vízvezető fenékszelepek szűrővel rendelkeznek a beérkező vízben található szennyeződés eltávolítására, ezzel megelőzve az eldugulást. A szűrőket naponta ellenőrizni és tisztítani kell, hogy a megfelelő vízáramlás biztosítva legyen.

MEGJEGYZÉS

A motor károsodásának megakadályozása végett a motor elindítása előtt tisztítsuk meg a szűrőt és nyissuk ki a motor hűtő fenékszelepét.

Ha a hajó az orránál és faránál lévő válaszfalaknál fenékszelepek vannak felszerelve, azokat tartsuk zárva, hacsak nem akarunk vizet szívni a hajófenék fő területeire.

Haltároló tartály

Többfajta szelep tartozhat ezekhez a tartályokhoz. A leggyakoribb a főcsap, amelyet a tartály feltöltésére és leeresztésére használjuk.

Ha a haltartály szelepeit megnyitjuk, akkor a benne lévő víz kifolyik. Ahhoz hogy teljesen leengedjük a tartályt, kézzel kell kimerni a vizet belőle, vagy ki kell emelni a hajót a vízből.

MEGJEGYZÉS

Rossz időben vagy nagyobb sebességnél tartsuk zárva a réseket, ablakokat, hullámléceket, fedélzeti nyílásokat, ajtókat és szellőzőnyílásokat.

Vízterelő

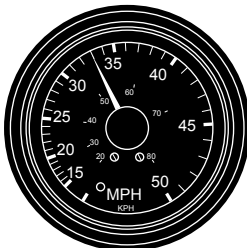
A vízterelő szelep lehetővé teszi, hogy két különböző rendszer megosztozzon egy beömlő vízcsövön és fenékszelepen. Amikor használjuk az elterelőt, vagy csak az egyik, vagy csak a másik rendszer működhet, de egyszerre a két rendszer nem.

MŰSZEREK

Ha a hajó több motorral rendelkezik, az ebben a fejezetben leírt műszerek közül egynél több is elérhető lehet – egy-egy készlet az egyes motorokhoz tartozóan. A műszerek által mutatott értékek időnkénti hirtelen megváltozása nem szokatlan. Nézzük meg a normális értékeket a gépkönyvekben.

Sebességmérő

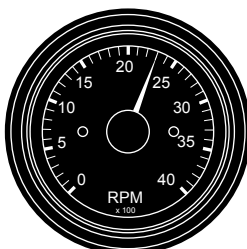
A csónak sebességét méri km, csomó vagy mérföld per óra egységekben.



KC-0710

Fordulatmérő

A motor sebességét méri percenkénti fordulatszámmal.



KC-0700

Üzemanyag

Az üzemanyag hozzátétőleges szintjét méri az üzemanyagtartályban. Mivel a hajó helyzetétől (egyensúlyától és dőlésétől) függően változhat a pontosság, mindig a rendelkezésre álló üzemanyag harmadát használjuk kihajózáshoz, egy másik harmadát a visszatéréshez, és a harmadik harmadot tartaléknak.



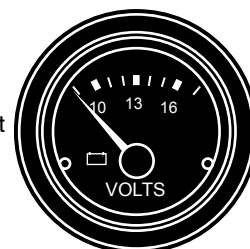
KC-0720

FONTOS

Az üzemanyagtartály kapacitása teljes egészében nem használható ki a dőlés és a terhelés miatt. A biztonság kedvéért mindig tartsuk tartalékban az üzemanyag 20%-át.

Feszültségmérő

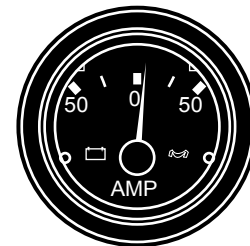
A fő vagy indítóakkumulátor feszültségét méri egyenáramú voltban. Ellenőrizzük a töltőrendszert és az akkumulátor állapotát, ha a skála 11.5-nél kevesebbet mutat 11,5.



KC-0750

Töltésmérő

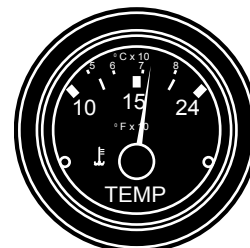
Az elektromos rendszer töltőáramát méri. Nézzük meg a motor kézikönyvében, hogy mennyi a normális üzemi értéktartomány.



KC-0760

Hűtővíz hőmérséklet

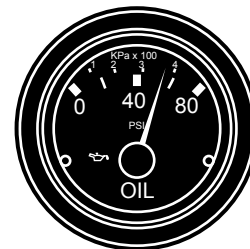
A motor hűtővizének hőmérsékletét méri. Nézzük meg a motor kézikönyvében, hogy mennyi a normális üzemi értéktartomány.



KC-0770

Motor olajnyomás

A motor olajnyomását méri. Nézzük meg a motor kézikönyvében, hogy mennyi a normális üzemi értéktartomány.



KC-0780

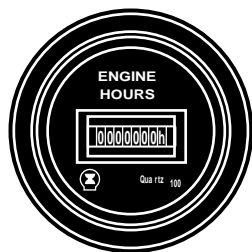
Motor olajhőmérséklet

A motorolaj hőmérsékletét méri. Nézzük meg a motor kézikönyvében, hogy mennyi a normális üzemi értéktartomány.



Időmérő

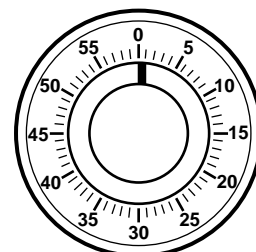
Figyeli a motor üzemidejét a karbantartás időzítéséhez.



KC-0782

Mélységmérő

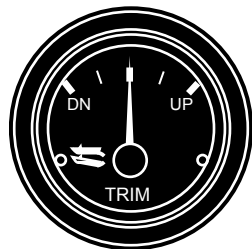
Jelzi, hogy mekkora a távolság a csónak feneké és közvetlenül az adó-vevő alatti mederfenék között. Hogy elkerüljük a megfeneklést, mindig vonjunk le valamennyit a kijelző által mutatott értékből.



KC-0910

Dőlés

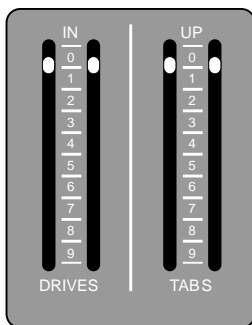
A motor kültéri egységének helyzetét, valamint az orrnak a vízszintes síkhoz képest felvett helyzetét mutatja. Használjuk ezt a műszert a hajó billenésének (merüléskülönbözet elől-hátul) figyelésére.



KC-0740

Hajó merüléskülönbözetének (trimjének) kijelzője

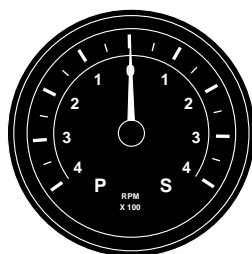
Merüléskülönbözet (trim) kijelzése fel vagy le irányban



KC-0707

Motorszinkronizáló

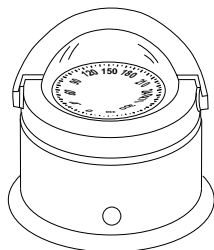
A két motor fordulatszám értékei közti viszony mutatja, hogy segítsen a motorok sebességét egymáshoz közelíteni. Ha a mutató nullán áll, a motorok szinkronban vannak. Ha a mutató nem nullán áll, állítsuk a motorebességet addig, amíg a mutató a nullára nem áll.



KC-0708

Íránytű

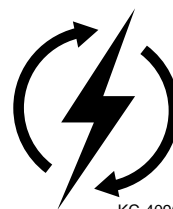
Navigálásra használjuk, mutatja, hogy merre esik a mágneses ÉSZAK



KC-0709

KAPCSOLÓK ÉS JELZŐK

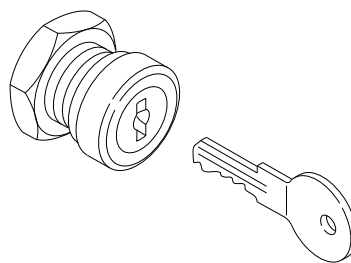
A hajón minden egyes villamos áramkör el van látva egy főkapcsolóval.



KC-4090

Gyújtás

A kulcsnak az óramutató járásával megegyező teljes elfordítására beindul a motor. Mihelyt elindul a motor, engedjük vissza a kulcsot, hogy a kapcsoló a be (on) állásba kerüljön.



KC-0985

Motor vészleállító kapcsoló

⚠ FIGYELMEZTETÉS

AZ IRÁNYÍTÁS ELVESZTÉSE ÉS A NEM BIZTONSÁGOS HAJÓ OKOZTA VESZÉLY

A nem megfelelően használt vagy nem megfelelően működő motorleállító rendszer halált vagy súlyos sérülést okozhat. NE üzemeltessük a hajót, ha a vészleállító rendszer nem működik megfelelően.

FONTOS

Az irányítót képzett műszaki embernek kell kalibrálnia, mielőtt azt navigálásra lehetne használni. Ha az iránytű kalibrálása nem történik meg, hibás irányt fog mutatni. Az iránytűvel kapcsolatos további információkért olvassuk el annak használati útmutatóját.

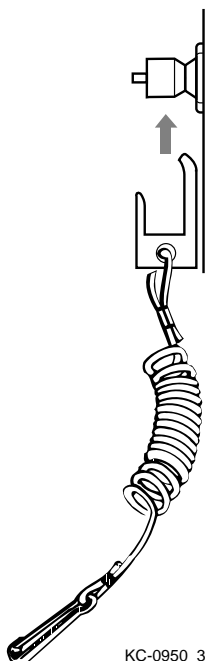


A motor indítása előtt rögzítsük a gépkezelőhöz a rögzítőkötelet. Ez megakadályozza, hogy a hajó elszakadjon abban az esetben, ha az üzemeltető véletlenül leesik a hajóról.

A motor vészleállító kapcsolója leállítja a motort, ha a hajó üzemeltetője egy nem biztonságos helyzetben hagyja el a vezérlőállást, például ha véletlenül elveszti az egyensúlyát, vagy leesik a hajó fedélzetéről.

A leállító kapcsoló egy, a vezérlőre rögzített kapcsolóból, valamint egy kötélre rögzített kapocsból áll, amelyek összekötik a leállító kapcsolóját és az üzemeltetőt. Ha a motort hirtelen kell leállítani, a kötélmegrántásával a kapocs kihúzható a kapcsolóból, ezzel leállítva a motort.

A vészkapcsoló használata után újra össze kell kapcsolni a kengyelt, ahhoz, hogy a motor működjön, hozzá kell kapcsolni a kengyelt a leállító kapcsolóhoz.



KC-0950_3

FONTOS

A vészleállító kapcsolót csak vészhelyzetben szabad használni. Ezt NEM szabad a motor mindennapos leállításához használni.

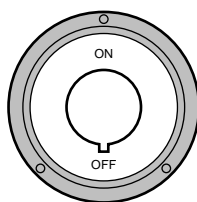
A vészleállító kapcsoló csak akkor hatásos, ha üzembiztos állapotban van. Figyeljünk a következőkre:

- Sose szereljük le vagy alakítsuk át a leállító kapcsolót vagy a rögzítő kötelet.
- A kötélmegszakításban nem lehet semmilyen akadály, amely akadályozhatná a működését.

EGYSZER EGY HÓNAPBAN: Ellenőrizzük a leállítókapcsoló helyes működését, és bizonyosodjunk meg arról, hogy a feszítőkötél nem sérült vagy kopott. Amikor a motor üzemel, húzzuk meg a feszítőkötélet. Ha a motor nem áll le, vegyük fel a kapcsolatot a forgalmazóval a leállító kapcsoló azonnali cseréje érdekében.

Akkumulátor kapcsoló

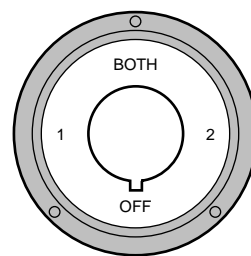
A hajó összes fogyasztóját leválasztja az akkumulátorokról, leszámítva az automatikus fenékvíz szivattyúkat, ha vannak. Ha kétakkumulátoros rendszerrel rendelkezünk, ellenőrizzük, hogy az akkumulátorválasztó kapcsoló legalább az egyik akkumulátor esetében BE állásban van. Az akkumulátorválasztó kapcsoló az akkumulátor pozitív pólusát is lekapcsolja, hogy megvédje a helytelen rákötéstől és lemerítéstől. Forgassuk a kapcsolót KI állásba, ha nem használjuk a hajót. További tájékoztatást a gyártó kézikönyvében találhatunk.



KC-0704_2

Akkumulátor kiválasztó kapcsoló

Leválasztja a hajót az akkumulátorokról, valamint vált az elsődleges, másodlagos vagy mindkét akkumulátor használatára között. Normál körülmények között a kapcsolónak csak az egyik akkumulátor esetében kell BE pozícióban lennie. Ez az egyik akkumulátort tartalékként üzemelteti a másik meghibásodása esetére. Kikapcsolt motornál válasszuk ki az egyik akkumulátort, és naponta váltogassuk őket. A KI állapotban a hajó le lesz választva az akkumulátoroktól, leszámítva a hajófenékre esetleg felszerelt automata pumpákat. Az akkumulátorválasztókapcsoló a két akkumulátort akkor is összekapcsolja, ha nagyobb indító energiára van szükség. Forgassuk a kapcsolót kikapcsolt (OFF) helyzetbe, amikor a hajó nincs használatban. További tájékoztatást a gyártó kézikönyvében találhatunk.



KC-0705_2

FONTOS

Az akkumulátorválasztókapcsoló célja, hogy az egyik akkumulátort tartalékként lehessen üzemeltetni. Ha mindkét akkumulátor be van kapcsolva, és az egyiket a motor indítására, a másikat a kellékekhez használjuk, akkor mind a két akkumulátor lemerülhet. Ez esetben nem marad tartalék akkumulátorunk, és könnyen áram nélkül maradhatunk a vízen.

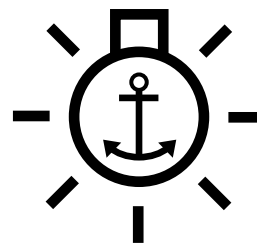
HU

Akkumulátor leválasztó

Lehetővé teszi egyszerre több akkumulátor töltését azzal, hogy meg tudja nézni, mennyi töltésre van szüksége az akkumulátoroknak külön-külön. Megakadályozza a túltöltést és azt, hogy az egyik akkumulátor a másikon keresztül kisüljön. Nézzük meg a leválasztó gyártójának kézikönyvét, ha többre vagyunk kíváncsiak.

Veszteglő fények

Bekapcsolja a minden irányból látható, éjszakai vesztegléskor (horgonyzáskor) használandó fehér fényt.

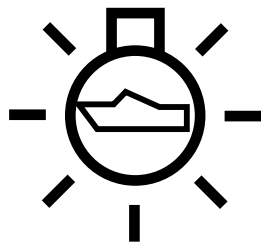


KC-4065



Navigációs világítás

A menet közben és a horgonyzás során használt lámpákat vezérli, valamint a műszerek megvilágítását éjszakai üzemhez.



KC-4060

FONTOS

Napnyugta és napfelkelte között sose üzemeltessük a hajót a menetjelző fényjelek bekapcsolása nélkül! A menetjelző fényjelekre éjszaka az irány és az elsőbbség meghatározása miatt van szükség.

Szellőztető ventilátor

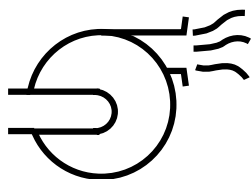
FIGYELMEZTETÉS



TŰZ/ROBBANÁS VESZÉLY

A benzingőz különösen robbanásveszélyes, nyílt láng vagy szikra esetén halált vagy súlyos sérülést okozhat. A szellőztőt **MÉG AZELŐTT** legalább négy perccig üzemeltessük, hogy bármilyen elektromos berendezést bekapcsolnánk vagy elindítanánk a motort.

Bekapcsolja a motorház belsejében lévő ventilátort, hogy azzal kifújja a robbanékony füstgázokat.



KC-4040

FONTOS

ÜZEMELTESSÜK a hajófenék szellőzőit legalább négy perccig, mielőtt bármilyen elektromos eszközt vagy a motor(oka)t bekapcsolnánk. A fenékvízgyűjtő szellőztető ventilátorának a használata **NEM GARANCIA** arra, hogy minden robbanó gőztől megszabadultunk. **MIELŐTT** bekapcsolnánk bármilyen elektromos eszközt vagy a motor(oka)t, **MINDIG** ellenőrizzük, hogy nincs-e benzingőz a motortérben és a hajófenékben. Ha benzinszagot érzünk, **NE** kapcsoljuk be az elektromos berendezéseket, és **NE** indítsuk el a motor(oka)t. Derítse ki azonnal a probléma okát. A ventilátort mindig működtessük, amikor nem nagy sebességgel haladunk.

Fenékvíz-szivattyú

FIGYELMEZTETÉS

SÜLLYEDÉS- VAGY FULLADÁSVESZÉLY

A hajófenék pumparendszerét nem kármentésre tervezték. A rendszer teljes kapacitásának tervezésekor nem az volt a cél, hogy az kár esetén elegendő szivattyúzást biztosítson.

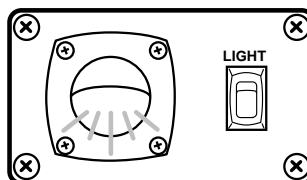
MEGJEGYZÉS

A hajófenék pumpáinak működését adott időközönként ellenőrizzük. Tisztítsuk meg a pumpák beszívó nyílását a szennyeződésektől. Ha a hajó orránál és faránál lévő válaszfalakon találhatók fenékszelepek, ezeket zárva kell tartani, és csak akkor kell kinyitni, amikor a hajófenékbe vizet akarunk beengedni.

A fenékvíz-szivattyú (a bilgepump) kézi ki- és bekapcsolására szolgál. A működtetéssel és a szervizeléssel kapcsolatos tudnivalókért tekintsük meg a pumpa gyártója által biztosított kézikönyvet.

Fedélzeti és belső világítás

Ezek a kapcsolók vezérlik a fedélzeti jelzőfények és a fedélzet belső világítását. A világítás bekapcsolásához arra van szükség, hogy először a főkapcsoló legyen bekapcsolt (on) állásban

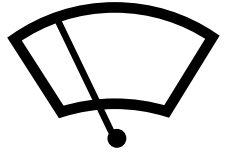


KC-0935_1



Ablaktörő

Az ablaktörő működését irányítja.



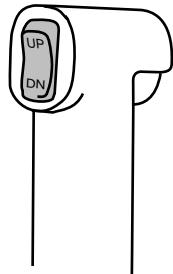
KC-4070

Fedélzeti nyílásfedél-emelő

Megemeli és lecsukja az elektromosan működtetett nyílásfedeleket.

Motorbillentés

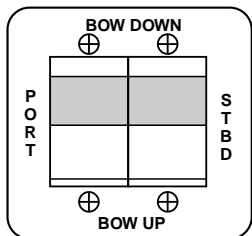
Ez a kapcsoló aktiválja a billenés/dőlés funkciót. A motor kívánt dőlésszögét a kapcsoló megnyomásával és lenyomva tartásával állíthatja be. Ezt a kapcsolót a billenésmérővel együtt használva maximalizálhatja a hajó teljesítményét a vízen. A billenéskapcsoló megemeli a meghajtóegységet a vontatáshoz.



KC-0931_2

Billenési pozíciók

Ezek a billenőkapcsolók szabályozzák a hajó billenését (trimjét) a szél alatti és a szél feletti oldalon. A billenőkapcsolók beállításával javíthatunk a hajó menettulajdonságain, és a változó körülményeknek megfelelően szabályozhatjuk az oldalirányú dőlést.



KC-0932_1

Üzemanyagmérő

Lehetővé teszi, hogy megállapítsuk, mennyi üzemanyag van a tartályban, amikor a hajózási lámpák vagy a gyújtáskapcsoló ki van kapcsolva.

ÉRZÉKELŐK

Érzékelők figyelik azokat a veszélyes gázokat, amelyek felszaporodhatnak a hajóban.

Füstgázok

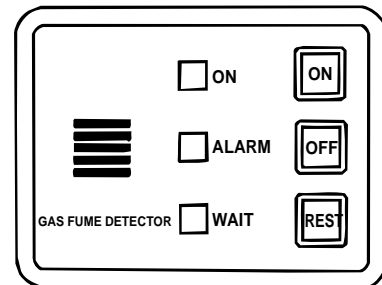
FIGYELMEZTETÉS

TŰZ/ROBBANÁS VESZÉLY

A benzingáz különösen robbanásveszélyes, nyílt láng vagy szikra esetén halált vagy súlyos sérülést okozhat. A szellőzőt MEG AZELŐTT legalább négy percig üzemeltessük, hogy bármilyen elektromos berendezést bekapcsolnánk vagy elindítanánk a motort.

Hangjelzés hallható, amikor füstgázt érzékelnek a detektorok. Kapcsoljuk be a fenékvízgyűjtőből a füstöt kifújó ventilátort a füstgáz eltávolítására. A párafigyelő érzékelője a fenékvízgyűjtő térben van elhelyezve, ahol a füstgáz összegyűlik. Minden egyes túra előtt ellenőrizzük a műszert, hogy jól működik-e.



KC-0936

HU

Szén-monoxid (CO) gázok

Egy riasztás hallatszik olyankor, amikor az érzékelő szén-monoxidot észlel. Vigyük az utasokat friss levegőre, és azonnal szellőztessük ki a területet.

! VESZÉLY

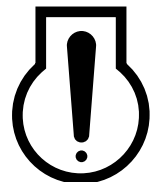


SZÉN-MONOXID VESZÉLY

A szén-monoxid halált vagy súlyos sérülést okozhat. A szén-monoxid színtelen, szagtalan és különösen veszélyes. Minden motor és üzemanyagot égető készülék szén-monoxidot termel. A CO gáz közvetlen és hosszabb belélegzése AGYKÁROSODÁST vagy HALÁLT okoz. A CO-val való mérgezés jelei a hányinger, kábultság és álmoság. Bizonyosodjunk meg róla, hogy a szén-monoxid érzékelő működőképes.

Figyelmeztető hangjelzés

Ha figyelmeztető hangjelzés hallatszik, nézzük meg a műszereket és állítsuk le a motort. A hangjelzések arra figyelmeztetnek, hogy túlmelegedett a motor és/vagy kevés benne az olaj. Egyes modellekben van tesztelő is, amely indításkor szólal meg.



KC-5020

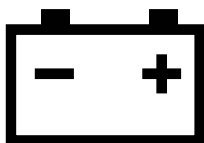


BIZTOSÍTÉKOK ÉS ÁRAMKÖR-MEGSZAKÍTÓK

Minden áramkör biztosítékokkal vagy megszakítókkel védve van a túláramtól. Túlerhelés vagy rövidzár esetén kiolvadnak a biztosítékok vagy lekapcsolnak az automaták. Ha normális üzemi körülmények között egy áramkör állandóan túl van terhelve, azonnal ellenőriztessük a kereskedővel.

AKKUMULÁTOR(OK)

Az akkumulátor(oka)t rögzítsük a csónakhoz, az érintkezőket pedig fedjük le. Tartsuk tisztán az érintkezőket, továbbá rendszeresen ellenőrizzük és tisztítsuk őket.



KC-4080

Az akkumulátor elektrolitje savas. Óvatosan kezeljük. Ha az akkumulátor folyadék a bőrünkkel vagy más testrészünkkel érintkezik, öblítsük le vízzel és menjünk orvoshoz.

Tartsuk az akkumulátor érintkezőit tisztán, szorosra húzva és szigetelve, hogy megakadályozzuk az ivképződést, hogy robbanást vagy tüzet ne okozzanak.

Óvatosan csatlakozzunk rá vagy le az akkumulátorra/ról! Ügyeljünk arra, hogy a csatlakozás szoros legyen, és az érintkezőkön rajta legyen a védőburok. NE töltsük az akkumulátort a hajóban, és ne torlaszoljuk el az akkumulátor szellőzőjáratait.

⚠ FIGYELMEZTETÉS

TŰZ/ROBBANÁS VESZÉLY

A savas akkumulátorok által létrehozott hidrogéngáz gyúlékony és robbanékony, halált és súlyos sérülést okozhat.

- Viseljünk védőfelszerelést olyankor, amikor az akkumulátorok környezetében dolgozunk.
- NE töltsünk fel és ne használjunk akkumulátor-erősítőt a motor indításához.
- Az akkumulátort a hajón kívül töltsük.
- NE dohányozzunk és ne használjunk nyílt lángot az akkumulátor közelében.
- NE tartsuk a fejünket közvetlenül az akkumulátor fölé olyankor, amikor megszakítjuk vagy felépítjük az elektromos kapcsolatokat.
- Ha szikra vagy láng hatására meggyullad, a gáz felrobbanhat, ami az akkumulátorban található sav szétszórásához vagy az akkumulátor darabjainak szétrepüléséhez vezet.
- NE használjunk fémtárgyakat a pólusok összekötéséhez az akkumulátor töltöttségének ellenőrzése érdekében.

ELEKTROMOS RENDSZEREK

⚠ VESZÉLY



TŰZ/ROBBANÁS/ÁRAMÜTÉS VESZÉLYE

A váltóáramú és egyenáramú rendszerek helytelen használata tüzet, robbanást vagy áramütést okozhat, ami halálhoz vagy súlyos sérüléshez vezet. **NE dolgozzunk áram alatt lévő rendszeren, és ne ússzunk a hajó közelében, amikor az szárazföldi áramforrásra van kötve. Legyünk óvatosak, amikor a parti áramforrásra csatlakozunk, vagy arról lekapcsolunk.**

Egyes hajók két elektromos rendszerrel rendelkeznek: egy akkumulátor által ellátott egyenáramú, valamint egy generátor vagy szárazföldi áramforrás által ellátott váltóáramú rendszerrel. Ezeknek a rendszereknek van egy központi elosztó doboza. Az egyenáramú (EÁ) rendszer táplálja a hajó összes villamos áramkörét (lámpák, szivattyúk, ventilátorok, gújítás, stb.)

⚠ FIGYELMEZTETÉS

Ne dolgozzunk a villamos rendszeren olyankor, amikor az áram alatt van, és ne módosítsuk a villamos rendszert és az arra vonatkozó rajzokat. Az elektromos rendszer beszerelése, módosítása és karbantartása felkészült szakember által végezhető. Ne módosítsuk a túlfeszültségvédő berendezések névleges áramerősségét, és csak olyan elektromos berendezéseket vagy eszközöket használjunk, amelyek alkatrészei nem haladják meg az áramkör névleges áramerősségét. Amikor elhagyjuk a hajót, kapcsoljuk ki az összes elektromos berendezést, kivéve a hajófenék automata pumpáit, a tűzvédelmi rendszert és a riasztóáramköröket.

A váltóáramú rendszer látja el árammal az elektromos aljzatokat és a váltóárammal működő rendszereket (elektromos tűzhely, vízmelegítő, mikrohullámú sütő, hűtőgép stb.) amikor a hajó ki van kötve a kikötőben.



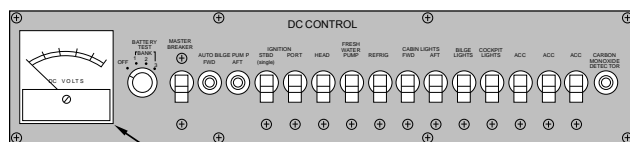
FIGYELMEZTETÉS

Ne módosítsuk az elektromos rendszereket vagy az azokra vonatkozó rajzokat. A beszerelés, módosítás és karbantartás felkészült szakember által végezhető. Legalább kétfévente ellenőrizzük a rendszert. Csatlakoztassuk az elektromos eszközök fémházát a hajó földelési rendszeréhez (zöld színű vagy zöld színű és sárga csíkos vezeték), és kettős szigeteléssel rendelkező vagy földelt elektromos berendezéseket használjunk. Ne használjuk az elektromos rendszert olyankor, ha a fordított polaritás jelzője aktív. Javítsuk ki a polaritási hibát, mielőtt az elektromos rendszert üzembe helyeznénk a hajón. Ne módosítsuk a szárazföldi áramkábelek csatlakozóit. Csak kompatibilis csatlakozót használjunk.

Az áramütés és a tűzveszély csökkentése érdekében:

- Kapcsoljuk ki a szárazföldi áramellátást, mielőtt csatlakoztatnánk vagy bontanánk a szárazföldi tápkábelt.
- Csatlakoztassuk a szárazföldi tápkábelt a hajó bemenetébe, mielőtt a szárazföldi áramforrásba csatlakoztatnánk azt.
- Először a szárazföldi áramforrásnál bontunk a szárazföldi tápkábel csatlakozását.
- Ha a fordított polaritás jelzője aktív, azonnal bontunk meg a kábel kapcsolátát.
- Zárjuk le szorosan a szárazföldi árambemenet fedelét.

Fő egyenáramú vezérlőpanel (különösen alacsony feszültség)



KC-1633_1

A tipikus fő egyenáramú vezérlőpanel egy feszültségmérőből, egy akkumulátor-ellenőrző kapcsolóból, önkioldó és visszaállítható megszakítókából és a fő megszakító kapcsolóból áll.

Feszültségmérő (A)

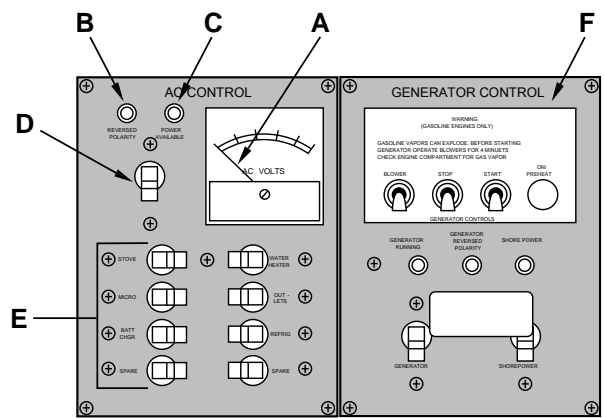
Ez a műszer lehetővé teszi, hogy az akkumulátorok állapotát ellenőrizzük. A fő megszakító kapcsoló KI állása mellett fordítsuk el az akkumulátor-ellenőrző kapcsolót az akkumulátor feszültségének ellenőrzéséhez.

FONTOS

Sose nyomjuk vissza az automatát azelőtt, hogy megnéznénk és kijavítanánk a hibát okozó problémát.

Az önkioldó áramkör-megszakítók két funkcióval rendelkeznek. Lehetővé teszik, hogy kézzel áramtalanítsuk az áramkört, másrészt automatikus kikapcsolással védik az áramkört rövidzár vagy túlterhelés esetén.

Váltóáram/generátor vezérlőpanele (alacsony feszültség)



KC-1634_1

Sok váltó áramú (VÁ) vezérlő táblán van egy voltmérő, vagy egy főkapcsoló, egy fordított polaritás jelzőfény és több automata biztosíték.

Feszültségmérő (A)

Ha rendelkezik ilyenekkel, a feszültségmérő lehetővé teszi, hogy ellenőrizze az egyenáramú feszültséget.

Fordított polaritás jelző (B)

A fordított polaritás jelzője megmutatja, ha a szárazföldi áramforrás polaritása fordított, de nem jelzi, ha a hajó polaritása (kábelezése) meg van cserélve.

! VESZÉLY



TŰZ/ROBBANÁS/ÁRAMÜTÉS VESZÉLYE

A váltóáramú és egyenáramú rendszerek helytelen használata vagy fordított polaritása tüzet, robbanást vagy áramütést okozhat, ami halálhoz vagy súlyos sérüléshez vezet. NE használja a szárazföldi áramforrást, ha a polaritást fordított. Kapcsolja ki az áramforrást, és bontsa a szárazföldi áramkábel csatlakozását. NE módosítsa a szárazföldi áramkábeleket.

Van áram fényjelző (C)

Az áram rendelkezésre állását jelző fény azt mutatja, hogy a szárazföldi forrásból vagy a generátorból áram érhető el. Ennek a fénynek égnie kell, mielőtt a fő VÁ kapcsolót bekapcsoljuk.

HU



Fő VÁ kapcsoló (automata) (D)

A fő váltóáramú megszakító a teljes váltóáramú rendszert kapcsolja be és ki. Lehetővé teszi, hogy rögtön a parti áramforrásra csatlakozás után, mielőtt az egyes áramköröket bekapcsoltuk volna, ellenőrizzük, hogy megfelelő-e a feszültség és a polaritás.

Áramköri megszakítók (automaták)

Az egyes megszakítók lehetővé teszik az egyes áramkörök a kapcsolók segítségével történő ki- és bekapcsolását. Egyúttal automatikus lekapcsolással védik az áram alatt lévő rendszert rövidzár vagy túláram előfordulása esetén.

FONTOS


Sose kapcsoljuk vissza az automatát anélkül, hogy először megkeresnénk és megszüntetnénk a probléma okát.

Aggregátorvezérlő tábla (F)

Ha a hajónak van saját áramfejlesztője, akkor a vezérlőtáblán van a ki-be kapcsolója és a partról vagy az aggregátorról való táplálás átkapcsolója.


Amikor a generátort üzemeltetjük, a motortér szellőzőjét legalább négy percig üzemeltessük, és folyamatosan használjuk a generátor működtetésének ideje alatt, hogy eltávolítsuk a veszélyes gázokat és gőzöket. A generátor használata során bizonyos működtetési eljárások követésére van szükség. Olvassuk el az aggregátor kezelési könyvét az első használat előtt. Olvassuk el a generátor használati útmutatóját a működtetéssel és a karbantartással kapcsolatos információkért.

FIGYELMEZTETÉS


TÚZ/ROBBANÁS VESZÉLY

A benzingőz különösen robbanásveszélyes, nyílt láng vagy szikra esetén halált vagy súlyos sérülést okozhat. A szellőzőt MÉG AZELŐTT legalább négy percig üzemeltessük, hogy bármilyen elektromos berendezést bekapcsolnánk vagy elindítsunk a motort.

FIGYELMEZTETÉS


BEAKADÁS VESZÉLYE

A mozgó részek érintése esetén azok beszoríthatnak, valamint vágást és halált vagy súlyos sérülést okozhatnak. Maradjunk távol a mozgó részekről.

Szárazföldi áramcsatlakozás

! VESZÉLY


TÚZ/ROBBANÁS/ÁRAMÜTÉS VESZÉLYE

A váltóáramú és egyenáramú rendszerek helytelen használata tüzet, robbanást vagy áramütést okozhat, ami halálhoz vagy súlyos sérüléshez vezet. NE dolgozzunk áram alatt lévő rendszeren, és ne ússzunk a hajó közelében, amikor az szárazföldi áramforrásra van kötve. Legyünk óvatosak, amikor a parti áramforrásra csatlakozunk, vagy arról lekapcsolunk.

A szárazföldi áramcsatlakozáshoz egy speciális, hajózáshoz készült háromeres kábelre van szükség. A kikötőknél és a szárazföldön található csatlakozók aljzat típusúak. A kapcsolatot egy menetes zárógallér rögzíti. Minden olyan esetben, amikor nem használunk szárazföldi áramot, győződjünk meg arról, hogy a szárazföldi csatlakozó fedele a helyén van.

Ne engedjük, hogy a szárazföldi tápkábel vége a vízbe lógjon. Ez elektromos mezőt hozhat létre, ami sérülést vagy halált okozhat a közelben úszóknál.

Csatlakoztatáshoz:

- Kapcsoljuk ki a hajó fő váltóáramú megszakítóját a vezérlőpanelen.
- Ha a kikötő aljzata rendelkezik egy csatlakozásbontó kapcsolóval, kapcsoljuk ki azt.
- Elsőként a hajóhoz csatlakoztassuk a szárazföldi áramkábel.
- Nagyobb ráhagyással dolgozzunk, mint a kikötő kötelek esetében.
- Csatlakoztassuk a kábelt a kikötő áramforrásához.
- Ha a hajó rendelkezik generátorral, állítsuk a szárazföld/generátor kapcsolót SZÁRAZFÖLD (SHORE) állásba.
- Állítsuk a kikötői csatlakozásbontó kapcsolót BE állásba.
- Ha a vezérlőpanel fordított polaritást jelző fénye kigyullad, bontsuk a kapcsolatot a szárazföldi csatlakozással, és vegyük föl a kapcsolatot a forgalmazóval.

Lecsatlakozáshoz:

- Kapcsoljuk le a hajó fő megszakítót.
- Ha a szárazföldi áramcsatlakozó rendelkezik egy csatlakozásbontó kapcsolóval, kapcsoljuk ki azt.
- Válasszuk le a szárazföldi kábelt a kikötő csatlakozójáról.
- Válasszuk le a kábelt a hajóról, és zárjuk le a fedelet.

Berendezések

A hajó rendelkezhet olyan berendezésekkel, mint a tűzhely, főzőfelület, grillező, mikrohullámú sütő, hűtőgép vagy jégkockagyártó gép. A berendezések sok áramot fogyaszthatnak, vagy üzemanyagot használhatnak el, amely oxigént von el a zárt területekről. Olvassuk el ezen termékek használati útmutatóját a használat, karbantartás és a biztonsági előírásokkal kapcsolatos információkért. NE használjuk ezeket a berendezéseket a hajókonyha vagy az utastér fűtésére vagy hűtésére.




ÜZEMANYAGELLÁTÁS

Zárjuk be az ajtókat, ablakokat, fedeleket és nyílásokat, amelyek beengedhetnék a hajó elzárt részeibe az üzemanyagáramot. Ne töltsük túl a benzintankokat. Üzemanyagfeltöltéskor az üzemanyag legalább 2%-os tágulásával számoljon. Ha az üzemanyag-hőmérséklet 0°C (32°F) vagy alacsonyabb, az üzemanyag legalább 6%-os tágulásával számoljon.

Az első alkalommal, amikor megtöltjük a hajó üzemanyagtartályát, valamint minden újratöltés után ellenőrizzük a teljes üzemanyagrendszert szivárgást, illetve sérült részeket keresve. A szivárgásokat és/vagy a sérült részeket meg kell javítani, a területet pedig ki kell szellőztetni, hogy a robbanékony gőzök és gázok eltávozzanak.

⚠ FIGYELMEZTETÉS



TŰZ/ROBBANÁS VESZÉLY!

A benzingőz különösen robbanásveszélyes, nyílt láng vagy szikra esetén halált vagy súlyos sérülést okozhat. A szellőzőt MÉG AZELŐTT legalább négy percig üzemeltessük, hogy bármilyen elektromos berendezést bekapcsolnánk vagy elindítsuk a motort.

- **Állítsuk le az összes motort és ventilátort tankolás előtt.**
- **Ne dohányozzunk, és ne engedjünk nyílt lángot vagy szikrát az üzemanyagot tartalmazó terület 15 méteres közelébe.**
- **Ellenőrizzük az üzemanyagcső és az üzemanyagtartály közötti megfelelő kapcsolatot az elektrosztatikus szikrák megelőzése érdekében. NE használjunk műanyag tölcserőt.**

Csak kijelölt helyen, kikötői töltőállomásokon vagy mozgó üzemanyagfeltöltő állomásokon tankoljunk. A kijelölt helyeken védőeszközök vannak rendszeresítve a statikus kisülés valószínűségének csökkentésére.

Olvasson el és tartson be MINDEN a szivattyún és annak közelében elhelyezett utasítást.

Állandóan érintse hozzá az üzemanyag kifolyócsövet a tank beömlőnyílásához, a töltés megkezdése előtt és közben, hogy a szikraképződést elkerülje!

NE lépünk be újra a hajó belterébe üzemanyagfeltöltés közben. A járműből való ki- és beszállás statikus elektromos kisülést okozhat, amely meggyújthatja az üzemanyagvezetéknel a gőzt.

Ha tűz keletkezik, NE essünk pánikba.


- **NE vegye ki a töltő végét a benzintartályból.**
- **Evakuáljuk az utasokat a hajóból és az üzemanyagfeltöltési területről, majd azonnal jelezzük a problémát az állomás személyzetének, hogy leállíthassák a rendszert, és megkezdhesék a tűzoltóberendezés használatát.**

Tankolás után

- Zárjuk szorosan a töltősapkákat.
- Töröljük fel minden kiömlött üzemanyagot. A rongyot a megfelelő tárolóba dobjuk ki a parton.
- Nyissunk ki minden ajtót, ablakot, fedelet és nyílást, hogy minden helyiséget kiszellőztessünk. A motorok és berendezések elindítása előtt győződjünk meg arról, hogy nem érezni benzingőzt.
- Ha van a hajón, járassuk a szellőztető ventilátort minden motorindítás előtt legalább négy percig.

Induláskor

⚠ FIGYELMEZTETÉS



TŰZ/ROBBANÁS VESZÉLY

A benzingőz különösen robbanásveszélyes, nyílt láng vagy szikra esetén halált vagy súlyos sérülést okozhat. A szellőzőt MÉG AZELŐTT legalább négy percig üzemeltessük, hogy bármilyen elektromos berendezést bekapcsolnánk vagy elindítsuk a motort.



KÖRNYEZETVÉDELMI SZEMPONTOK

Hajósként bizonyára nagyra értékeli a természet szépségeit és a környezet nyugalmát. A hajósok kötelessége, hogy a védjék a természetet a vízi utak tisztán tartásával.

Ne tegyünk semmit a vízbe, amit nem szeretnénk meginni vagy megenni.

Ismerje meg a helyi szabályokat és tartsa be őket az üzemanyag és olaj leeresztése tekintetében is.

MARPOL EGYEZMÉNY

A hajókról való vízszennyezés megelőzéséről szóló nemzetközi egyezmény (MARine POLLution) tiltja, hogy a hajóról bármilyen műanyagot, vegyszert, szemetet vagy olajat - a vízbe öntsünk.

ÜZEMANYAG- ÉS OLAJSZENNYEZÉS

Az üzemanyag vagy olaj vízbeömlése a vizeken szennyezi a környezetet és veszélyes az állatvilágra. Sose öntsünk üzemanyagot vagy olajat a vízbe, ez tilos, és büntetést vonhat maga után. Két gyakori, véletlennek mondható vízbekeringülés fordul elő:

- **A tank túltöltése, illetve**
- **A szennyezett fenékvíz kiszivattyúzása során.**



FIGYELMEZTETÉS



TŰZ-, ROBBANÁS- ÉS FULLADÁSVESZÉLY!

Az éghető oldószerek gázai tüzet, robbanást vagy fulladást okozhatnak, ami halálhoz vagy súlyos sérüléshez vezethet. NE használjunk gyúlékony oldószereket a hajófenék tisztítására.

A hajófenék területét tartsuk tisztán kifröccsent üzemanyagtól vagy olajtól. NE tároljunk olajos rongyokat a fedélzeten, biztonságos módon szabaduljunk meg ezektől a szárazföldön.

SZENNYVÍZ ÉS HULLADÉK GYŰJTÉSE ÉS ELTÁVOLÍTÁSA

A hulladék mindenféle szemetet jelent, műanyagot, újrafeldolgozandó anyagot, élelmiszert, fát, mosószereket, szennyvizet és még a halrészeket is bizonyos vizeken - röviden majdnem mindent. Javasoljuk, hogy mindent vigyünk vissza a partra, amit kivittünk a vízre, hogy a parton szabaduljunk meg tőlük szabályosan.

Ha van tengeri vécénk a hajón, használjuk a kikötőben az engedélyezett kiszivattyúzó eszközt. Több helyen is tilos a szennyvíz fedélzetről történő kiöntése vagy a működtethető személtávolító használata.

TÚL NAGY ZAJ

A zaj a motor zaját, a rádió hangját sőt a kiabálást is jelenti. Számos vizes helyen zajkorlátozás van életben. Ne használjunk tükörfalon keresztüli elvezetést, kivéve, ha már elég távol vagyunk a szárazföldtől. A zene és a hangos társalgás a vízen igen messzire elhallatszik, különösen éjjel.

FARVÍZ ÉS HULLÁMKELTÉS

Figyeljünk a HULLÁMKELTÉS TILOS zónákra! A farvíz vagy hullámkeltés által okozott károkért és sérülésekért a felelősség Önt terheli. A HULLÁMKELTÉS TILOS megjelölésű zónába való belépés előtt lassítson a leglassabb, de még kormányozható sebességre.

KIPUFOGÓGÁZ KIBOCSÁTÁS

A fokozott kipufogógáz kibocsátás (szénhidrogén) szennyezi a vizeinket és a levegőt. Figyeljünk a motor helyes beállítására, tartsuk tisztán a hajótestet, hogy a hajó képes legyen a legnagyobb sebességre. Kérdezze meg a kereskedőt és lapozza fel a kézikönyvet további információkért.

FESTÉKEK

Ha a hajója olyan vizeken tartózkodik, ahol a vízi élőlények problémát jelentenek, a megfelelő ellenálló festék alkalmazása segíthet. Legyünk tisztában a festék kiválasztást is befolyásoló környezetvédelmi előírásokkal. Keressük fel a helyi hajózási hatóságot további információkért.

TISZTÍTÓSZEREK

Csak ritkán használjunk háztartási tisztítószereket, és azokat ne engedjük a vízbe. Sose keverjük össze a tisztítókat, és ügyeljünk arra, hogy alaposan szellőztessünk a zárt terekben. NE használjon olyan termékeket, amelyek tartalmaznak foszfátokat, klórt, oldószereket, nem lebomló vagy petróleumalapú anyagokat. A citromsav alapú tisztítószerek kiválóak hajózási célokra, és biztonságosak az üzemeltető és a környezet számára. Nézzük meg a KARBANTARTÁS címszót további információkért.



KARBANTARTÁS

SÓSVIZES KORRÓZIÓ

A teljes hajót le kell tisztítani édesvízzel közvetlenül a sós vízi használat után. Ha a hajót elsődlegesen sós vízben használjuk, a testet havonta le kell viaszolni és korrózióvédelemmel kell ellátni azt.

TISZTÍTÁS

Rutinszerű, rendszeres takarítással lesz a hajónk külseje a legszebb. Speciális tisztítószereket lehet a kereskedőtől kapni a penész eltávolítására. A szabadban hagyott csónakok fokozatosan tönkremennek a napfénynek, a víznek, a pornak és a levegőben lévő vegyszereknek köszönhetően.

FIGYELMEZTETÉS

CSÚSZÓS FELÜLET VESZÉLYE

A hajó felületeinek tisztításakor azok csúszóssá válhatnak, ami halálhoz vagy súlyos sérülésekhez vezethet. Óvatosan járjon el a tisztítóanyagok használatakor, és öblítse le azokat alaposan.

A hajó lemosásakor fontos, hogy enyhe mosószert és melegvizet használjunk. NE használjon dörzshatású tisztítókat, oldószereket, ammóniát vagy klórt, mivel ezek megsértik a felületet. Ne használjunk viaszt a textillel beborított a padló, a fedélzet vagy a hajókorlát gyakran használt részein. Különleges körülmények esetén a speciális tisztítószerek használata engedélyezett a vízi élőlények, például a salak vagy az algák a hajótestről történő eltávolításához. Vegye fel a kapcsolatot a forgalmazójával.

HAJÓFENÉK KARBANTARTÁSA

Mindenféle vízi élőlény megtapadása a hajótesten fokozza a súrlódást és kihat a csónak teljesítményére és hatékonyságára. A hajófenék tisztítására soha ne használjon drótkéfényt vagy dörzspapírt. A kis karcolásokban szennyeződés gyűlhet fel.

A géles bevonat felhólyagosodása (ozmózisos hólyagok) természetes jelenség. Hólyagok a hajó minden olyan felületén előfordulhatnak, amelyek hosszabb ideig vannak víz alatt.

A felhólyagosodás a legjobban úgy kerülhető el, ha lecsökkentjük azt az időt, amíg a hajó vízben marad.



KÁRPITOZÁS

A vinilbevonat jó karbantartásához az enyhe mosószerrel vagy melegvízzel, vagy autós vinil tisztítóval való rendszeres lemosás elegendő. Ne engedjük, hogy a párnák elázzanak, és teljesen szárítsuk ki őket kimosás után, hogy a penészedést elkerüljük. Támasszuk fel a párnákat a csónakban, hogy járja őket a levegő és permetezzük be őket penészgátlóval.

FONTOS

Bizonyos autó, háztartási és ipari tisztítók kárt és színtelenedést okozhatnak. Az oldószerek és a vegytisztítási folyadékok (például a viasz) festékeket tartalmazhatnak, ezért használatuknál erre különösen oda kell figyelni.

SZŐNYEGEK

A foltokat azonnal kezelni kell. Minél tovább marad a folt az anyagban, annál nehezebb eltávolítani.

HAJÓFENÉK ÉS PUMPA

Az elektromosan üzemeltetett hajófenékpumpák meghibásodhatnak, és ezért használatuk esetén is szükséges a hajófenék rendszeres ellenőrzése, különösen nagy esőzések, nyílt tengeri használat vagy vihar esetén. Fontos, hogy a fenékvíz-tárolót biztonsági okból is tisztán tartsuk.

Ellenőrizzük rendszeresen a fenékvíz-szivattyú(ka)t, hogy a befolyó szűrőkön ne tapadjanak meg törmelékek. Törmelékek tömíthetik el a szűrőt, vagy beszorulhatnak a szivattyú munkakerekébe, ami miatt a szivattyú esetleg nem működik rendesen. Ellenőrizzük rendszeresen az összes csatlakozást, hogy azok szorosak legyenek, és gondoskodjunk arról, hogy zárva legyenek, amikor használaton kívül vannak.

Kövessük a hajófenéken elhelyezett pumpa gyártója által előírt karbantartási és ellenőrzési lépéseket. Mindig tartsunk a fedélzeten egy vödört vagy egy vízmerítő edényt arra az esetre, ha a pumpa működése leállna. A hajófenékben található víz mennyisége mindig a lehető legkevesebb legyen.

FONTOS

A hajófenék pumpái és a pumparendszerek nem képesek kármentésre. A hajófenék pumpáinak működését adott időközönként ellenőrizzük. A bemeneti nyílásokat tartsuk tisztán a szennyeződésektől. Ha a hajó orránál és faránál lévő válaszfalakon találhatók fenékszelepek, ezeket zárva kell tartani, és csak akkor kell kinyitni, amikor a hajófenékbe vizet akarunk beengedni.

FONTOS

Ne engedjük az olajat vagy a tisztítófolyadékokat a vízbe. Nézzük meg a KÖRNYEZETVÉDELMI MEGFONTOLÁSOK részt.

PLEXIÜVEG®

A plexiüveg hajlamos a karcolódásra. Amikor tisztítjuk, mindig tiszta, langyos vizet használjunk és töröljük le puha, szőszmentes ruhával.

ROZSDAMENTES ACÉL

A rozsdamentes acél sem áll ellen teljesen a korróziónak. Tartsuk a rozsdamentes berendezéseket jó állapotban:

- Tisztítsuk meg gyakran a rozsdamentes alkatrészeket szappannal és vízzel. Sose használjunk a rozsdamentes acélon dörzsölő maró anyagokat, mint az acélgyapjú, esetleg sav vagy lúg.
- A rozsdafoltokat azonnal távolítsuk el króm vagy réz tisztítószerrel. Pontkorrózió alakulhat ki, amely megmarad a rozsdamentes felületeken.
- Használjunk jó minőségű autópasztát a rozsdamentes alkatrészek védelmére.

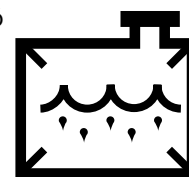
Rendszeresen ellenőrizzük a hajót, hogy az illesztések, összeerősztések és a csatlakozások, csavarok és szerelvények szorosak-e!

WC

A gyártó kezelési kézikönyvében található a helyes gondozásról és üzemeltetésről szóló információk. Ne hagyjuk, hogy a vendégek rongyot, pelenkát, vagy kemény, tömör tárgyakat tegyenek a vécébe.

TÁROLÓTARTÁLY

Ha a hajó rendelkezik egy szennyvíztároló tartállyal, különböző vegyi anyagok segítségével elérhető a kellemetlen szagok elfedése és a szilárd anyagok feloldása. Vegye fel a kapcsolatot a forgalmazójával a megfelelő termékek kiválasztásához. Miután a tartály kiürült, töltsük fel a tartályt vízzel, és pumpáljuk ki azt újra annak kiöblítéséhez.



KC-4055

HU

FONTOS

A tárolás során használt tisztító és szagtalanító vegyszerek kompatibilisek legyenek a szennyvíztartály rendszerrel. A tartályokat tároláskor, fagyveszélykor és hosszú ideig tartó üzemén kívüli időszak esetén ki kell üríteni. A hulladék egyszerű vízbeeresztését csak engedélyezett helyen, és csak a vegyszerek vagy hulladékok elhelyezésével kapcsolatos szabályok betartásával lehet végezni.

Sok olyan kikötő van, amelynek engedélye van arra, hogy ott kiszivattyúzzuk a szennyvíztartály tartalmát.

GALVANIKUS KORRÓZIÓ

A sós, szennyezett vagy kevésbé sós vizén használt hajókat el kell látni egy, a tükörfalra rögzített cink anóddal, hogy a vízzel érintkező fémrészek károsodása megelőzhető legyen. A cinknek az a rendeltetése, hogy önmagát feláldozza. Az anódot lassan erodálja az elektrolitikus hatás, és rendszeresen ellenőrizni kell, hogy nem ment-e tönkre. Ha a cink rendkívüli erőziót mutat, akkor ki kell cserélni, hogy további védelmet nyújtson, vagy a többi fémrész fog károsodni. A legtöbb motoron van egy vagy több anód, amelyeket szintén rendszeresen ellenőrizni kell, hogy nem mentek-e már tönkre.



VIGYÁZAT

Sose fessünk le vagy kenjünk be a cink anódot vagy katódot semmilyen anyaggal. Ha ugyanis fedést kapnak, többé nem nyújtanak védelmet a galvanikus korrózió ellen. Ha 50%-kal vagy nagyobb mértékben korrodál az anód, cseréljük ki.

JAVÍTÁS, LESZERELÉS ÉS CSERE

Ne kíséreljük meg a javítást, csak ha értünk hozzá, és megvan az engedélyezett javítási munkák elvégzéséhez a szaktudásunk. Ehhez elfogadott hajózási cserealkatrészeket használjunk.

ANYAGOK ÉS ALKATRÉSZEK

Ezt a hajót biztonságosra tervezték mostoha tengeri környezetben is, és alaposan letesztelték, valamint tanúsítvánnyal látták el, hogy a biztonsági előírásoknak megfelel. Mivel valószínűleg összeütközésbe kerülne a hajó tervezésével, nem javasoljuk, hogy a tulajdonos további berendezéseket építsen be vagy a gyári eszközöket módosítsa.

A kereskedő van felhatalmazva arra, hogy javításokat, bővítéseket vagy módosításokat hajtson végre a hajón, amelyek nem befolyásolják a biztonságot, a tervezés integritását vagy a jóállást.

TÉLI TÁROLÁS

A tárolás vagy a téli kiemelés különleges előkészületeket igényel, hogy a hajó ne sérüljön meg. Megfelelő előkészület nélkül a tárolás rozsdásodást, vagy a fém alkatrészek korrózióját okozhatja, a szőnyegek és a kárpitozott részek megpenészedhetnek vagy megfagyhatnak az alkatrészekben vagy csövekben lévő víz miatt.

Mivel a garancia nem vonatkozik a helytelen tárolásból származó hajókárosodásokra, készíttessük fel a csónakot téli tárolásra a kereskedővel!

ELLENŐRZÉS

Az egyes részek, rögzítések és illesztések helyes szigetelését, a csövek, tartályok, a törzsön átvezető elemek és tömítések szivárgásmentességét és a kábelezés korróziótól, kopástól vagy más sérüléstől mentes állapotát szemrevételezni kell a hajó használata előtt. A vizsgálatokat minden szezon elején, és azon belül rendszeresen kell elvégezni. Kereskedője segíteni tud.

HEVEDEREZÉS/KIEMELÉS

Ha a csónakot tréler nélkül akarjuk kiemelni, a következő utasításokat kövessük:

- Sose rögzítsük az emelőkábeleket a kötélbakokhoz, a vízisivontató szemhez, bikákhoz vagy a korlátokhoz! Csak a megjelölt emelőszemekbe kössük a kábeleket.
- Burkoljuk be az emelőköteleket, hogy a csónak ne sérüljön.
- Illesszünk vezetőköteleket a bal és a jobb oldalra, hogy emelés közben a mozgást szabályozni tudjuk!
- Felfüggesztéshez használjunk széles, övszerű, legalább 130 mm széles hevedereket.
- Ne engedjük, hogy a felfüggesztő kötelek víz alatti szerelvényekhez, pl. a hajócsavar tengelyéhez érjenek!
- Használjunk távtartókat, hogy a hajó oldalát ne érje nyomás.
- Tartsuk a hajó orrát kissé magasabbra mint a farát, hogy a motor sérülését megakadályozzuk.



KC-5000

FESTÉS

Mielőtt a fenékfestéket kiválasztaná, beszéljen más csónaktulajdonossal és a kereskedővel arról, hogy a környéken melyik festék vált be a legjobban. Számos helyi tényező befolyásolja a festék kiválasztását.

FIGYELMEZTETÉS



TÚZ/ROBBANÁS/FULLADÁS VESZÉLYE

A tisztítóanyagok és a festékek összetevői gyúlékonyak vagy robbanásveszélyesek lehetnek, illetve belélegzésük veszélyes lehet. Győződjünk meg a megfelelő szellőztetésről, viseljünk védőruházatot és a rongyokat megfelelő módon távolítsuk el a szárazföldön.

Az éghető oldószerek gázai tüzet, robbanást vagy fulladást okozhatnak, ami halálhoz vagy súlyos sérüléshez vezethet.

A nyílt lángot vagy a szikrákat tartsuk távol a munkaterülettől. KIZÁRÓLAG jól szellőző területen használjunk festéket.

FONTOS

Használat előtt olvassuk el a termékleírásokat

Kérdezzük meg a helyi hatóságtól a környezetvédelmi előírásokat, mielőtt a hajótestet befestենék. Ügyeljünk arra, hogy pontosan betartsuk a festék gyártójának utasításait.



INDICE

INTRODUZIONE	263
NOZIONI SULL'IMBARCAZIONE	263
TARGHETTA DEL COSTRUTTORE	264
CATEGORIA DEL PROGETTO DELL'IMBARCAZIONE	264
LIMITI DELL'IMBARCAZIONE	264
Massa dell'imbarcazione	264
Carico massimo	264
Numero massimo di persone	264
Carico	264
STABILITÀ E GALLEGGIABILITÀ	265
SALVATAGGIO IN MARE (UOMO IN MARE)	265
CAPOVOLGIMENTO E RADDRIZZAMENTO	265
PUNTI RINFORZATI	265
CAVI D'ATTRACCO E D'ORMEGGIO	265
TRAINO DI RIMORCHI	265
PONTE DI LAVORO	265
MOTORE/I	265
RUMOROSITÀ	266
NORME DI SICUREZZA PER LA NAVIGAZIONE	266
AVVISI DI SICUREZZA	266
Livelli di rischio	266
Pittogrammi	266
ATTREZZATURE DI SICUREZZA PRESCRITTE CONSIGLIATE	266
ATTREZZATURE DI SICUREZZA	266
GIUBBOTTI SALVAGENTE	266
ZATTERA DI SALVATAGGIO	267
DISPOSITIVI ANTINCENDIO	267
SEGNALI VISIVI DI RICHIESTA DI AIUTO (S.O.S.)	268
NAVIGAZIONE E DROGHE	269
OSSIDO DI CARBONIO	269
VISIBILITÀ	270
NOZIONI GENERALI	271
COMANDI	271
Prima di salpare	271
Comandi cambio/acceleratore	271
TIMONE	272
Timone manuale	273
Timone servoassistito	273
Timone idraulico	273
VALVOLE	273
Intercettazione combustibile	273
Selezione serbatoio combustibile	273
Collettore combustibile	274
Attrezzature a combustione di carburante	274
IMPIANTO DI ALIMENTAZIONE CARBURANTE	274
SISTEMI DELL'ACQUA	275
Serbatoio acqua dolce	275
Valvole di presa acqua/aperture sullo scafo	275
Pozzo di conservazione del pescato	275
Deviatore acqua	275
STRUMENTAZIONE	275
INTERRUTTORI ED INDICATORI	277
Accensione	277
Interruttore arresto motore	277
Interruttore batterie	278
Interruttore selettore batterie	278
Isolatore delle batterie	278
Luci di ormeggio	278
Luci di navigazione	278



Ventilatore.....	278
Pompa di sentina	279
Luci di accesso a bordo e di cortesia	279
Tergicristallo.....	279
Sollevamento boccaporto	279
Assetto motore	279
Alette corretttrici di assetto.....	279
Indicatore livello combustibile	279
RILEVATORI	279
Esalazioni di benzina.....	280
Esalazioni di monossido di carbonio (CO).....	280
Allarme	280
FUSIBILI ED INTERRUTTORI ELETTRICI	280
BATTERIA/E	280
IMPIANTI ELETTRICI.....	281
Quadro generale c.c. (bassissima tensione).....	282
Quadro di comando generatore/c.a. (bassa tensione).....	282
Collegamento dell'alimentazione da riva	283
Apparecchiature	283
RIFORNIMENTO	283
Al termine del rifornimento	284
Avviamento	284
CONSIDERAZIONI DI CARATTERE AMBIENTALE.....	284
TRATTATO MARPOL	284
VERSAMENTI DI COMBUSTIBILE E OLIO	284
SCARICO E SMALTIMENTO RIFIUTI	285
ECESSIVA RUMOROSITA'	285
SCIA E RISACCA	285
EMISSIONI DI SCARICO.....	285
VERNICI	285
DETERGENTI	285
MANUTENZIONE.....	285
CORROSIONE DA ACQUE SALMASTRE	285
PULIZIA	285
MANUTENZIONE DELLA CARENA	285
PARTI IMBOTTITE E RIVESTIMENTI.....	285
RIVESTIMENTO DEI PAVIMENTI	286
SENTINA E POMPA	286
PLEXIGLAS	286
ACCIAIO INOSSIDABILE	286
W.C. A CIRCUITO CHIUSO (TIPO MARINA)	286
SERBATOIO PER LA RACCOLTA RIFIUTI.....	286
CORROSIONE GALVANICA	287
INTERVENTI DI RIPARAZIONE, SMONTAGGIO E MONTAGGIO.....	287
MATERIALI E COMPONENTI.....	287
RIMESSAGGIO INVERNALE.....	287
ISPEZIONI	287
IMBRAGATURA/SOLLEVAMENTO	287
VERNICIATURA	287



INTRODUZIONE

Il presente libretto di uso e manutenzione contiene le informazioni minime necessarie per la condotta corretta dell'imbarcazione, alcuni punti relativi alla sicurezza nonché suggerimenti per il funzionamento e la manutenzione. Leggerlo attentamente. Prendere confidenza con la barca prima di usarla. Se si tratta della prima imbarcazione o se si è passati ad un tipo di imbarcazione con la quale non si ha familiarità è opportuno, prima di "assumerne il comando", acquisire esperienza sulla sua conduzione e sul suo funzionamento, a tutto vantaggio di una navigazione sicura e confortevole.

Il libretto di uso e manutenzione non costituisce una guida di navigazione sicura. Un corso per una sicura navigazione fornirà informazioni sulle modalità di navigazione, di ancoraggio e di ormeggio. Il concessionario, la federazione nautica nazionale o il circolo nautico potranno fornire informazioni su scuole locali ed istruttori competenti. Tenere inoltre presente che questo libretto non è un vero e proprio manuale per il funzionamento, la manutenzione e la diagnosi dei difetti.

CONSERVARE CON CURA QUESTO LIBRETTO E I SUOI ALLEGATI. IN CASO DI VENDITA DELLA BARCA, QUESTO LIBRETTO DOVRÀ ESSERE CONSEGNATO AL NUOVO PROPRIETARIO.

In considerazione della nostra politica volta al continuo miglioramento dei prodotti, le illustrazioni di questo manuale potrebbero non corrispondere alla vostra imbarcazione. Queste illustrazioni, puramente esemplificative, sono fornite a titolo di riferimento. Alcuni equipaggiamenti descritti in questo manuale potrebbero essere opzionali per la vostra imbarcazione.

Il costruttore dell'imbarcazione fornirà informazioni specifiche sul funzionamento dell'equipaggiamento e dei sistemi presenti sulla vostra barca. Leggere, comprendere e conservare tutte le informazioni fornite. Sia voi che l'equipaggio dovrete prendere confidenza con la barca e tutti i suoi equipaggiamenti prima di utilizzarla.

Le eventuali modifiche alla propria imbarcazione, di qualsiasi entità, dovranno essere effettuate esclusivamente da professionisti qualificati. Non compromettere le caratteristiche di sicurezza della barca. Eventuali variazioni nel peso della posizione verticale della barca potrebbero pregiudicare notevolmente la stabilità dell'imbarcazione. Ad esempio, l'aggiunta di una tuna tower, un'unità radar o un albero di stivaggio possono appesantire la parte superiore dell'imbarcazione. Inoltre, eventuali modifiche al motore potrebbero anche compromettere la stabilità della barca e/o aumentarne eccessivamente la potenza.

Se si vogliono apportare modifiche che potrebbero compromettere la sicurezza della barca, contattare il costruttore per richiederne l'autorizzazione scritta, nella quale venga precisato che la modifica non avrà effetti negativi sul funzionamento sicuro della barca.

Qualsiasi barca, per quanto robusta possa essere, può subire gravi danni se condotta e trattata in modo inadeguato. Comportamenti irresponsabili e imprudenti non sono compatibili con la navigazione sicura. Adeguare sempre la velocità della barca alle condizioni del mare per evitare uno slamming eccessivo.

In situazioni di emergenza, potrebbe essere necessario adottare misure straordinarie. Considerare sempre i potenziali pericoli ai quali si è esposti e la necessità di salvaguardare le persone e le attrezzature. Mantenere il sangue freddo in caso di situazioni di emergenza ed operare sempre nel rispetto della massima sicurezza.

Chiunque si trovi sopra coperta deve indossare un giubbotto salvagente o un dispositivo di galleggiamento individuale. In alcuni paesi la legge prevede l'uso di speciali giubbotti salvagente o di dispositivi di galleggiamento individuali conformi alle normative locali ed anche che questi vengano costantemente indossati da tutti i passeggeri.

L'imbarcazione dovrà essere equipaggiata con tutte le opportune attrezzature di sicurezza (giubbotto salvagente, imbracature, ecc.) a seconda del tipo di barca, delle condizioni atmosferiche, ecc. Se l'imbarcazione è dotata di zattera di salvataggio, leggere le istruzioni di funzionamento e capire come impiegarla in condizioni di sicurezza. In alcuni paesi, questa è obbligatoria.

L'equipaggio deve conoscere perfettamente tutti i dispositivi di sicurezza e deve avere sufficiente dimestichezza con le manovre di emergenza previste per il salvataggio delle eventuali persone cadute in mare, per il rimorchio e per le altre situazioni di emergenza.

I regolamenti internazionali per prevenire gli abbordi in mare (COLREGS) definiscono le norme della sicura navigazione, le luci di navigazione, ecc. in tutto il mondo. Accertarsi di essere a conoscenza di tali regole e di avere a bordo un documento che le descriva.

Sebbene ogni particolare sia stato attentamente studiato e progettato nell'ottica della sicurezza, la sicurezza della navigazione è fortemente influenzata da fattori quali le condizioni del tempo e del mare e l'esperienza e la forma fisica dell'equipaggio. Nessuno è in grado di garantire l'assoluta sicurezza. È responsabilità del proprietario dell'imbarcazione o di colui che la utilizza conoscere l'equipaggiamento della stessa, le sue capacità, l'uso previsto e i suoi limiti di funzionamento.

Informarsi sempre sulle previsioni meteorologiche prima di affrontare un tragitto. Accertarsi che le condizioni del vento e del mare rientrino fra quelle previste dalla categoria di progetto dell'imbarcazione e che l'equipaggio sia in grado di condurre la barca in tali condizioni. In condizioni climatiche avverse e con mare mosso o durante la navigazione a velocità di crociera tenere chiusi portelloni, finestre, porte e boccaporti (o aperture di ventilazione).

In alcuni paesi per condurre la barca è necessario avere un'apposita patente o permesso. Potrebbe anche essere richiesto uno specifico addestramento all'uso della barca. Prima di utilizzare la barca accertarsi di disporre dei requisiti previsti.

NOZIONI SULL'IMBARCAZIONE

Questa imbarcazione è stata certificata conforme alle pertinenti sezioni della direttiva 94/25/CE sulle imbarcazioni da diporto con le opportune modifiche introdotte dalla norma 2003/44/CE del Parlamento Europeo. Il marchio CE attesta che l'imbarcazione soddisfa tutte le norme e le direttive ISO (Organizzazione Internazionale di Normalizzazione) in vigore al momento della sua costruzione.



KC-0455



KC-0456

IT



TARGHETTA DEL COSTRUTTORE

Alcune informazioni sono riportate sulla targhetta del costruttore affissa all'imbarcazione. La descrizione dettagliata di queste informazioni è fornita nelle relative sezioni di questo libretto.

CATEGORIA DEL PROGETTO DELL'IMBARCAZIONE

Altezza significativa –

Altezza significativa: è l'altezza media del terzo delle onde di altezza più elevata, che corrisponde all'incirca all'altezza delle onde calcolata da un osservatore esperto. Alcune onde possono superare del doppio questa altezza.

OCEANO: Categoria A –

Imbarcazione progettata per navigare con venti superiori a forza 8 sulla scala di Beaufort e in presenza di onde di altezza significativa, pari o superiori a 4 m, con un'ampia autonomia. Le condizioni anormali (ad esempio, gli uragani) sono escluse. Tali condizioni possono presentarsi nel corso di lunghi viaggi (ad esempio, transoceanici) oppure durante la navigazione costiera, in assenza di ripari dal vento e dalle onde per molte miglia nautiche.

AL LARGO: Categoria B –

Imbarcazione progettata per navigare con venti massimi di forza 8 sulla scala Beaufort e con le relative altezze d'onda e con altezze d'onda significative fino a 4 m. Tali condizioni si possono incontrare nei viaggi in alto mare di lungo corso, o nelle acque costiere esposte al vento e alle onde per molte miglia marine. Tali condizioni possono verificarsi anche in acque interne di dimensioni tali da permettere la formazione di onde alte.

IN PROSSIMITÀ DELLA COSTA: Categoria C –

Imbarcazione progettata per navigare con venti massimi di forza 6 sulla scala Beaufort e con relative altezze d'onda e con altezze d'onda significative fino a 2 m. Queste condizioni si possono incontrare in acque interne esposte, in estuari e in acque costiere con condizioni atmosferiche moderate.

IN ACQUE PROTETTE: Categoria D –

Imbarcazione progettata per navigare con venti massimi di forza 4 sulla scala di Beaufort e con le relative altezze d'onda (onde massime occasionali alte 0,5 m). Queste condizioni si possono incontrare in acque interne riparate ed in acque costiere con buone condizioni atmosferiche.

LIMITI DELL'IMBARCAZIONE

AVVERTENZA

RISCHIO DI AFFONDAMENTO O ANNEGAMENTO

Non superare mai la massa massima prevista per l'imbarcazione, il peso totale massimo previsto per gli occupanti, l'equipaggiamento e i rifornimenti. L'eventuale superamento dei limiti previsti per l'imbarcazione può essere causa di affondamento o annegamento con conseguenti lesioni gravi o anche mortali.

Massa dell'imbarcazione

La massa dell'imbarcazione a pieno carico è data dalla somma della massa dell'imbarcazione, quando questa è scarica, e del carico massimo.

Carico massimo

Il carico massimo si riferisce al "carico massimo prescritto dal costruttore". Questo non deve superare il carico totale che può essere aggiunto alla massa dell'imbarcazione a vuoto senza superare i requisiti di stabilità, bordo libero, galleggiamento e di numero massimo di occupanti e deve tener conto della categoria di progetto dell'imbarcazione. Come minimo, deve tener in considerazione le seguenti masse:

- Il numero di persone, ciascuna del peso (medio) di 75 kg. Se l'equipaggio comprende anche bambini, è possibile superare il numero massimo di persone a condizione che il peso (medio) di ciascun bambino non superi un limite di 37,5 kg e che non venga comunque superato il peso totale ammesso per le persone. Questo significa che è possibile trasportare due persone del peso di 37,5 kg al posto di una da 75 kg.
- Equipaggiamento base, ma di peso non inferiore a 10 kg.
- Merci stivalibili e carico o provviste asciutte, bevande e attrezzature varie non comprese nella massa a vuoto dell'imbarcazione.

Numero massimo di persone

AVVERTENZA

RISCHIO DI SOVRACCARICO

Non superare il numero massimo di persone ammesso. A prescindere dal numero di persone presenti a bordo, il peso complessivo dei passeggeri, delle attrezzature e dei rifornimenti non deve mai superare il peso massimo ammesso. Utilizzare sempre i posti a sedere previsti per i passeggeri.

Il numero massimo di persone prescritto dal costruttore corrisponde al numero di persone per il quale l'imbarcazione è risultata conforme ai requisiti di bordo libero, stabilità e galleggiamento e per il quale sono previsti i relativi posti. Il limite massimo del numero di persone è identificato sulla targhetta del costruttore dell'imbarcazione.

Carico

AVVERTENZA

RISCHIO DI SOVRACCARICO

Durante le operazioni di caricamento dell'imbarcazione, non superare mai il carico massimo ammesso. Caricare l'imbarcazione con cautela e distribuire i pesi in maniera uniforme. Non posizionare in alto carichi pesanti che potrebbero pregiudicare la stabilità dell'imbarcazione.

Il peso complessivo dei passeggeri, delle attrezzature e dei rifornimenti non deve mai superare il peso massimo ammesso. Caricare sempre attentamente l'imbarcazione distribuendo il carico in modo uniforme. La sistemazione di carichi pesanti in posizione elevata o l'alterazione del baricentro pregiudicano la stabilità. Accertarsi che tutte le attrezzature e i dispositivi siano correttamente stivati o fissati.



STABILITÀ E GALLEGGIABILITÀ

Ogni modifica della posizione verticale delle masse a bordo (per esempio l'aggiunta di una tuna tower, di un radar o di un albero di stivaggio, la modifica del motore, la presenza di un eccessivo quantitativo d'acqua nella sentina), tagliare le onde, il sollevamento di oggetti pesanti con una gru o un paranco o il rimorchio di pesi eccessivi o eventuali serbatoi dell'aria danneggiati possono pregiudicare notevolmente la stabilità dell'imbarcazione. Non alterare, forare o apportare modifiche a qualsiasi struttura che possano pregiudicare la stabilità e la galleggiabilità dell'imbarcazione senza la preventiva autorizzazione scritta del costruttore dell'imbarcazione o del suo rappresentante legale.

SALVATAGGIO IN MARE (UOMO IN MARE)

Il miglior metodo per evitare la caduta in mare degli occupanti è accertarsi che tutti i passeggeri durante la navigazione siano seduti nei posti prestabiliti. NON consentire a nessuno di sedersi nella zona del pozzetto di prua mentre la barca procede ad alta velocità. In caso di uomo in mare, reagire prontamente. Non perdere il controllo visivo della persona. Riavvicinarsi alla persona non appena possibile. Lanciare un giubbotto salvagente. Spegnerne il motore ed aiutare la persona a salire a bordo.

CAPOVOLGIMENTO E RADDRIZZAMENTO

Un'imbarcazione potrebbe capovolgersi o affondare all'improvviso. Come per i casi di incendio, prevedere anticipatamente un piano di emergenza in caso di capovolgimento o affondamento dell'imbarcazione. Provare a spegnere il motore. Se a bordo c'erano altre persone, tentare di localizzarle, accertarsi che siano coscienti e che siano in grado di nuotare. **RIMANERE VICINI ALLA BARCA!** Arrampicarsi sullo scafo e provare a chiedere aiuto. NON tentare di nuotare fino a riva. Solitamente è più lontana di quanto non sembri.

PUNTI RINFORZATI

L'imbarcazione può essere dotata di punti rinforzati per le operazioni di rimorchio, sollevamento, ancoraggio, ormeggio, ecc. Prestare la dovuta attenzione quando li si utilizzano.

AVVERTENZA

RISCHI LEGATI AD OPERAZIONI DI RIMORCHIO

- Il carico di rottura di cavi/catene in linea di massima non deve superare l'80% del carico di rottura del relativo punto rinforzato.
- Durante le operazioni di rimorchio, sia che si rimorchi o che si venga rimorchiati, procedere a bassa velocità. Durante il rimorchio non superare mai la velocità di carena di una barca dislocante.
- Il cavo di rimorchio deve poter essere facilmente staccato anche quando è in tensione.

È responsabilità del proprietario/operatore garantire che i cavi di ormeggio, di rimorchio e di ancoraggio e le ancore siano adatte all'uso previsto per l'imbarcazione. I proprietari devono anche considerare le operazioni necessarie per il fissaggio di un cavo di rimorchio a bordo.

In caso di installazione di punti di rinforzo non metallici, occorre tener conto della loro durata utile, sostituendoli quando presentano segni di deterioramento, incrinature superficiali visibili o deformazioni permanenti.

CAVI D'ATTRACCO E D'ORMEGGIO

Usare cavi in nailon di buona qualità a doppia treccia e ed un numero di parabordi sufficiente a proteggere la barca dai danni. Per ormeggiare la barca usare soltanto galloce e i golfari di prua e di poppa. NON usare il parapetto o il parabrezza. Il parapetto del ponte di prua deve essere usato soltanto per legare una "jackline" in situazioni d'emergenza.

TRAINO DI RIMORCHI

AVVISO

Un rimorchio sovraccarico può causare danni alla barca o al rimorchio. Accertarsi che il rimorchio sia di dimensioni adeguate per l'imbarcazione e per il suo peso. NON sovraccaricare il rimorchio.

PONTE DI LAVORO

Su alcune imbarcazioni, il ponte di lavoro è limitato al pozzetto, mentre su altre può comprendere l'intera area del ponte quando l'altezza del parapetto che lo delimita è sufficientemente alta. Il ponte può essere usato per distendere una persona recuperata in mare o per aprire una scala. Alcune di queste aree non devono essere utilizzate durante la navigazione.

MOTORE/I

Le informazioni sul tipo di motore, rifornimenti, tipo di carburante e di refrigerante, diagnosi dei difetti e le informazioni generali sono inserite in questo manuale. Per le informazioni relative al motore/i, fare riferimento al relativo libretto di uso e manutenzione.




RUMOROSITÀ

In alcuni stati membri sono in vigore leggi e regolamenti che stabiliscono i limiti massimi di rumorosità e delle emissioni dei gas di scarico dei motori e delle imbarcazioni da diporto, per proteggere la salute delle persone, l'ambiente ed eventualmente la salute degli animali domestici. Per le barche da diporto con motore entro bordo o motori a poppa con o senza scarico integrato, è necessario mantenere l'imbarcazione e il sistema di scarico in modo tale che durante l'uso normale siano conformi ai limiti di rumorosità prescritti. Per i dati relativi alla rumorosità del motore fare riferimento al manuale d'uso e manutenzione del motore.

NORME DI SICUREZZA PER LA NAVIGAZIONE

AVVISI DI SICUREZZA

 La presente sezione riguarda le principali norme di sicurezza da adottare durante la navigazione. In questo manuale precauzioni e simboli specifici identificano le informazioni relative alla sicurezza.

Esistono due tipi di richiami che possono essere usati separatamente o insieme per trasmettere le informazioni:

Livelli di rischio

PERICOLO

Indica una potenzialità di pericolo estremamente elevata. L'eventuale mancata adozione di opportune precauzioni comporta una probabilità assai alta di lesioni gravi o anche mortali.

AVVERTENZA

Segnala un potenziale pericolo. L'eventuale mancata adozione di opportune precauzioni può provocare lesioni gravi o anche mortali.

ATTENZIONE

Introduce un richiamo al rispetto delle norme di sicurezza e fornisce indicazioni su operazioni che presentano un certo grado di rischio e che potrebbero provocare lesioni o danni all'imbarcazione.

AVVISO

AVVISO viene usato per segnalare procedure che non comportano comunque lesioni personali.

Pittogrammi

I seguenti pittogrammi sono riportati a puro titolo di riferimento. Quelli reali variano a seconda dell'argomento.



Segnali di pericolo - Identificare il pericolo.



Segnali operativi - Indicano un'azione obbligatoria da compiere per evitare il pericolo.



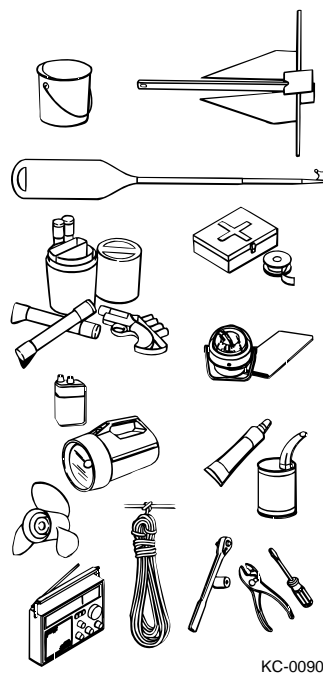
Segnali di proibizione - Indicano un'azione proibita.

ATTREZZATURE DI SICUREZZA PRESCRITTE CONSIGLIATE

È responsabilità del proprietario dell'imbarcazione procurare ed avere cura delle necessarie attrezzature di sicurezza. Le attrezzature di sicurezza prescritte da tenere a bordo variano a seconda degli stati o delle acque di navigazione. Per ulteriori informazioni relative alle attrezzature prescritte, rivolgersi alle autorità competenti locali.

ATTREZZATURE DI SICUREZZA

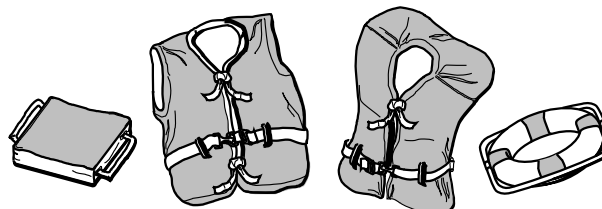
- Attrezzature di salvataggio prescritte
- Attrezzature antincendio obbligatorie
- Radiofaro di emergenza per segnalazione posizione
- Dispositivi manuali di aggraffamento (cucchiaio, pompa a mano, ecc.)
- Ancora dotata di cima adeguata
- Riflettore radar
- Cavi d'ormeggio e parabordi
- Batterie di scorta lampi di luce intermittenti e radio
- Binocoli
- Occhiali da sole e creme antisole
- Provviste di cibo e di acqua (crociere prolungate)
- Chiavi imbarcazione di scorta e batteria di avviamento ausiliaria
- Fusibili e lampade di scorta
- Telefono cellulare



KC-0090

GIUBBOTTI SALVAGENTE

Il giubbotto salvagente può salvare la vita a condizione che venga indossato. Conservare i giubbotti in luogo facilmente accessibile, evitando di deporli in vani chiusi o sotto altro equipaggiamento. **I galleggianti a caduta libera, inoltre, devono essere immediatamente disponibili per l'impiego.**



KC-0041_2a



AVVERTENZA

RISCHIO DI ANNEGAMENTO

In caso di emergenza l'assenza a bordo dei giubbotti salvagente o il loro mancato utilizzo può essere causa di lesioni gravi anche mortali. Accertarsi che l'imbarcazione disponga del numero e tipo di giubbotti salvagente corretti.

In particolare è fondamentale che bambini, disabili e coloro che non sanno nuotare indossino sempre correttamente il giubbotto salvagente. I bambini e le persone che non sanno nuotare devono essere accuratamente istruiti in merito all'uso dei giubbotti salvagente. Descrivere a tutti gli occupanti la posizione delle attrezzature di sicurezza, delle attrezzature di soccorso in caso di uomo a mare e la posizione di apertura della scala.

Controllare regolarmente le condizioni dei giubbotti. Provare i giubbotti prima di intraprendere la navigazione ed effettuare le regolazioni per garantire la massima confortevolezza. Leggere ed attenersi scrupolosamente alle istruzioni riportate sull'etichetta apposta sul giubbotto di salvataggio.

ZATTERA DI SALVATAGGIO

Le imbarcazioni più grandi utilizzate in alto mare devono essere munite di zattera di salvataggio. Custodire sempre la zattera di salvataggio nel luogo ad essa adibito e adeguatamente identificato, stivandola in un contenitore o un cassonetto per mantenerla al riparo dalle intemperie. Se non esiste un posto specifico di stivaggio, sistemarla in una zona accessibile, lontana dal passaggio per evitare che si danneggi. Per il gonfiaggio e la manutenzione attenersi sempre alle istruzioni del fabbricante.

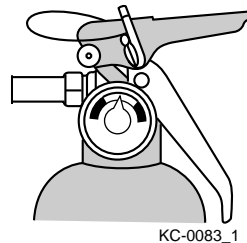
DISPOSITIVI ANTINCENDIO

PERICOLO

RISCHIO DI INCENDIO/ ESPLOSIONE

È assolutamente vietato:

- montare tende o altri tessuti non fissati in prossimità o al di sopra di fornelli o altri dispositivi con fiamme non protette; conservare materiali combustibili nella sala macchine. Qualora vengano stivati materiali non combustibili nella sala macchine, questi dovranno essere adeguatamente ancorati per evitare che cadano sui macchinari e non dovranno in alcun modo ostacolare l'accesso o l'uscita dal locale;
- ostruire gli accessi alle uscite e ai boccaporti;
- ostruire i comandi di sicurezza, quali le valvole del carburante, le valvole del gas e gli interruttori dell'impianto elettrico;
- ostruire l'accesso agli estintori portatili alloggiati negli armadietti ;
- lasciare la barca incustodita quando sono in funzione i fornelli e/o i dispositivi di riscaldamento;
- modificare gli impianti dell'imbarcazione (soprattutto quelli elettrici, del carburante e del gas) o consentire a personale non qualificato di modificare qualsiasi impianto dell'imbarcazione.
- effettuare i rifornimenti di carburante o sostituire le bombole del gas, con i macchinari in funzione, o quando si utilizzano i fornelli o i dispositivi di riscaldamento;
- fumare durante gli interventi su carburante o gas.



Per la maggior parte delle imbarcazioni sono richiesti dispositivi antincendio omologati. Tenere tutti i dispositivi antincendio a portata di mano. Tutti gli occupanti devono conoscere la posizione e le procedure d'utilizzo dei dispositivi/ sistemi antincendio e la posizione dei portelli parafiamma, i percorsi di fuga e le uscite antincendio.

Azionare l'estintore tenendosi a distanza di sicurezza dalle fiamme e quindi avanzare verso la zona dell'incendio man mano che questo si attenua. La distanza di utilizzo non è uguale per tutti gli estintori. Verificare le distanze prescritte per gli estintori in dotazione sull'imbarcazione.

Far controllare i dispositivi antincendio agli intervalli indicati sugli stessi, sostituendo gli estintori portatili, se scaduti o scarichi, con dispositivi di tipo e prestazioni identiche. Far rifornire o sostituire i sistemi fissi, se scarichi o scaduti. Fare riferimento al manuale di uso e manutenzione degli estintori.

Taluni modelli sono dotati di Impianto antincendio automatico, che si inserisce automaticamente non appena la temperatura raggiunge il limite prefissato. All'inserimento dell'impianto automatico è percepibile un schiocco sonoro, seguito da un rumore di irruente immissione d'aria. In questo caso disinserire tempestivamente tutti gli impianti elettrici, meccanici e di ventilazione.

AVVERTENZA



RISCHIO DI INCENDIO/ ESPLOSIONE

Un impianto antincendio allontana l'ossigeno per "attenuare" l'incendio. **NON** aprire il boccaporto. L'ossigeno potrebbe alimentare l'incendio con conseguente ritorno di fiamma e possibili lesioni gravi o anche mortali.

Se si attiva il sistema antincendio di bordo, attendere almeno 15 minuti prima di aprire il boccaporto della sala macchine.

ATTENZIONE

Prima di attivarlo, spegnere i motori e disinserire i ventilatori. **Abbandonare il locale.**




AVVERTENZA

La sala macchine è dotata di impianto antincendio fisso, allontanarsi dalla zona prima dell'attivazione per evitare l'asfissia. Dopo l'attivazione, aerare il locale prima di accedervi.

AVVERTENZA

L'estintore utilizza l'anidride carbonica come mezzo di estinzione e deve essere usato soltanto in caso di incendi di natura elettrica o in cucina. Per evitare il soffocamento dopo l'attivazione dell'impianto, abbandonare immediatamente l'area ed aerarla prima di accedervi.

AVVERTENZA

PARTI IN MOVIMENTO

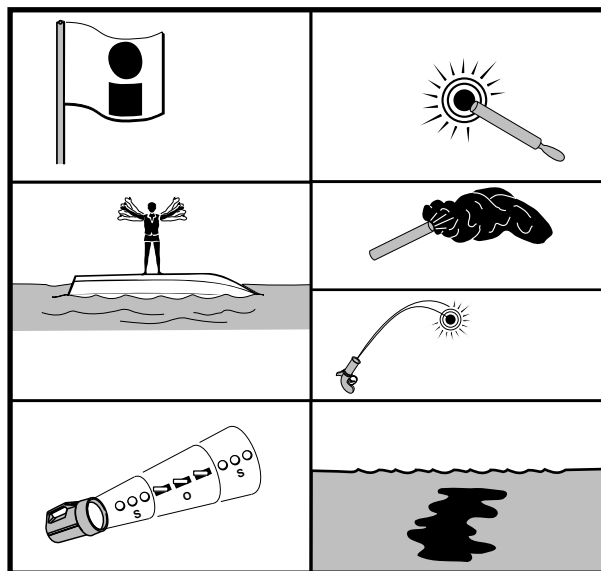
In caso di contatto con gli organi in movimento si potrebbe rimanere feriti con conseguenze anche fatali. Rimanere a distanza di sicurezza dalle parti in movimento.

Non avvicinarsi mai eccessivamente a organi in movimento di macchinari in funzione, quali motori, alternatori o eliche, ecc., per non correre il rischio di entrare accidentalmente a contatto con gli stessi.

Potrebbero derivarne mutilazioni, strangolamento, ustioni e/o gravi emorragie con conseguenze anche fatali. Durante il funzionamento dei macchinari, assicurarsi che tutti i relativi ripari siano al loro posto.

SEGNALI VISIVI DI RICHIESTA DI AIUTO (S.O.S)

La maggior parte delle imbarcazioni per la navigazione costiera devono essere dotate di segnali visivi di richiesta di aiuto di tipo omologato. Per ulteriori informazioni rivolgersi alle autorità competenti.



KC-0082_2



AVVERTENZA

**RISCHIO DI INCENDIO/
ESPLOSIONE**

I dispositivi di segnalazione pirotecnici possono causare incendi e/o esplosioni con conseguenze anche fatali e danni materiali, se maneggiati in modo errato. Per l'uso di tali dispositivi attenersi alle istruzioni del costruttore.

PERICOLO

**RISCHI RELATIVI AL
MONOSSIDO DI CARBONIO**

L'esposizione al monossido di carbonio ha conseguenze anche fatali. **NON** usare la piattaforma di imbarco, se non per accedere all'imbarcazione o per prepararsi ad immergersi nell'acqua e **NON** utilizzarla a motore in funzione.

NAVIGAZIONE E DROGHE

Non assumere il comando dell'imbarcazione se si è sotto l'influenza di stupefacenti o alcool. Sull'acqua, la combinazione di rumori, vibrazioni, sole, vento e rollio provocano affaticamento. Di conseguenza, gli effetti dell'alcool si avvertono con maggiore intensità in acqua che a terra. L'assunzione di stupefacenti è inadatta al governo di un'imbarcazione. L'uso dell'imbarcazione dopo l'intossicazione da farmaci o l'assunzione di stupefacenti, oltre ad essere pericoloso è anche vietato dalla legge. Eventuali valutazioni effettuate in assenza di lucidità durante la navigazione possono rapidamente portare a gravissimi incidenti.



PERICOLO

**RISCHI RELATIVI AL
MONOSSIDO DI CARBONIO**

L'ossido di carbonio (CO) è incolore, inodore ed estremamente pericoloso. Tutti i motori e i dispositivi a combustione di carburante producono ossido di carbonio e gas di scarico. Evitare l'esposizione diretta e prolungata all'ossido di carbonio. L'ossido di carbonio causa **LESIONI CEBRALI** con conseguenze anche **MORTALI**. I sintomi da esposizione a CO comprendono: nausea, vertigini e sonnolenza.

AVVERTENZA

**PERICOLO DI GOVERNO
INADEGUATO
DELL'IMBARCAZIONE**

L'uso dell'imbarcazione dopo l'intossicazione da farmaci o l'assunzione di stupefacenti può avere conseguenze anche fatali. **NON** usare la barca sotto l'influenza di medicinali che alterino le facoltà mentali.

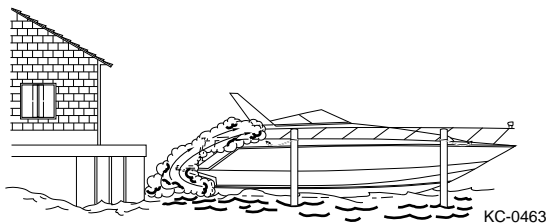
OSSIDO DI CARBONIO

L'avvelenamento da monossido di carbonio non deve essere confuso con il mal di mare, un'intossicazione o un'insolazione. Se una persona accusa irritazione oculare, mal di testa, nausea, debolezza o vertigini, oppure se si sospetta un avvelenamento da monossido di carbonio, trasportare immediatamente la vittima all'aria aperta, individuare la causa del problema e adottare le necessarie misure correttive. All'occorrenza, consultare un medico.

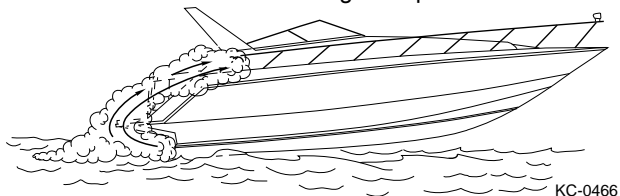


L'accumulo di CO può verificarsi per:

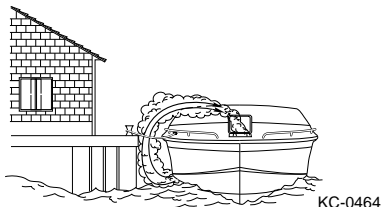
- Ostruzioni posteriori che pregiudicano la dissipazione dei gas di scarico.



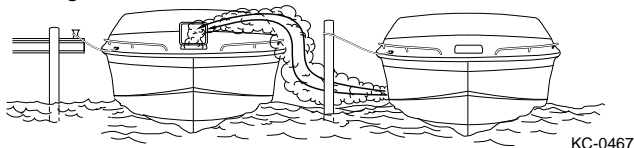
- Conduzione del natante con angolo di prua elevato.



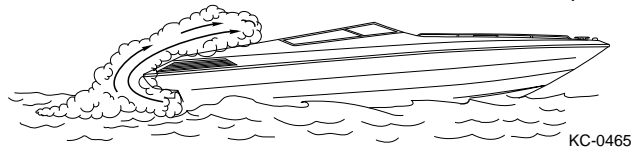
- Ostruzioni laterali che pregiudicano la dissipazione dei gas di scarico.



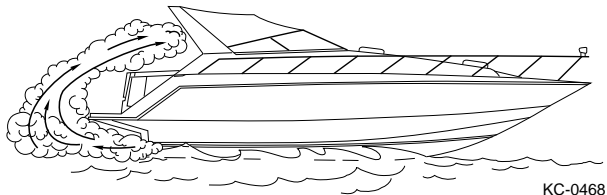
- Altri gas di scarico in ambienti ristretti.



- Natante in moto a bassa velocità o al minimo nell'acqua.



- Natante in moto con teli superiori e tende laterali spiegati in assenza di ventilazione.



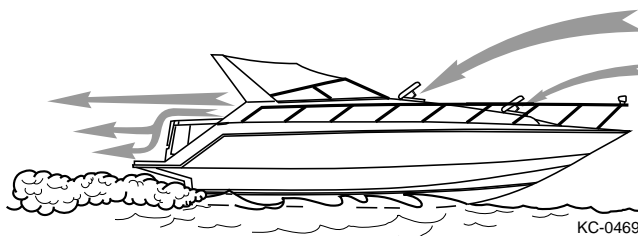
! PERICOLO



RISCHI RELATIVI AL MONOSSIDO DI CARBONIO

I dispositivi a combustione di carburante con fiamme non protette consumano l'ossigeno in cabina e rilasciano residui di combustione nell'imbarcazione. Durante l'uso di questi dispositivi è necessaria un'adeguata aerazione, aprire dunque le apposite aperture di ventilazione. Non ostruire mai le aperture di ventilazione e verificare il corretto funzionamento dei dispositivi di scarico dei gas.

Per limitare l'accumulo di ossido di carbonio, aerare l'interno dell'imbarcazione aprendo le finestre e/o le tende in modo da garantire un'adeguata ventilazione. I boccaporti sul ponte possono essere lasciati aperti durante la navigazione a bassa velocità o con la barca ferma nell'acqua con il motore al minimo, ma devono essere chiusi quando si raggiunge o si supera la velocità di crociera per evitare l'ingresso d'acqua, danni e possibili lesioni personali.



ACCERTARSI CHE SULLA BARCA ED IN PROSSIMITÀ DELLA STESSA, L'AERAZIONE SIA ADEGUATA!

VISIBILITÀ

Eventuali angoli di assetto elevati del timone e altri fattori conseguenti alla combinazione di una o più delle seguenti condizioni variabili, possono ostruire la visibilità dell'operatore dal timone:

- angoli di assetto del sistema di propulsione-motore (su imbarcazioni dotate di sistema power trim sul gruppo propulsore);
- angoli dei flap di assetto dello scafo (su imbarcazioni dotate di flap di assetto elettroidraulici o di alette correttive di assetto sullo specchio di poppa);
- caricamento e distribuzione del carico;
- velocità;
- rapida accelerazione
- passaggio dalla modalità di dislocamento a quella di crociera;
- condizioni del mare;
- pioggia e spruzzi d'acqua;
- oscurità e nebbia;
- luci interne;
- posizione di top e tende;
- persone o attrezzature mobili nel campo visivo dell'operatore.

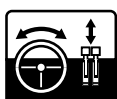


I regolamenti internazionali per prevenire gli abbordi in mare (COLREGS) e le norme di navigazione prevedono che si garantisca sempre un'adeguata visibilità ed il rispetto del diritto di precedenza. L'osservanza di queste norme è fondamentale.

Per le imbarcazioni che prevedano più di una posizione per il timone, il campo visivo da una o più posizioni del timone può essere limitato. Evitare collisioni. In caso di utilizzo di postazioni del timone a ridotta visibilità, garantire una visibilità a prua e a poppa come prescritto dai regolamenti COLREG e dalle norme di navigazione.

AVVISO

Con condizioni climatiche avverse o a velocità di crociera, tenere chiusi portelloni, finestrini, falchette, porte, boccaporti o aperture di ventilazione.



NOZIONI GENERALI

COMANDI

IMPORTANTE

Una barca con potenza eccessiva può dar luogo a perdita di controllo e navigazione insicura. NON dotare l'imbarcazione di un potenza eccessiva né utilizzare un motore di potenza superiore a quella riportata sulla targa identificativa.

Prima di salpare

Dare prova di buon senso durante la navigazione e l'utilizzo delle attrezzature.

- NON mettere in funzione la barca in ambienti chiusi.
- Prima di avviare il motore, legare il cordino di comando dell'interruttore di arresto motore all'operatore e accertarsi che la leva del cambio sia in FOLLE.
- Verificare le condizioni della barca ed informarsi sulle condizioni ambientali previste lungo la rotta di navigazione.
- Dotarsi di un piano di navigazione e informare altre persone della prevista data/ora di ritorno.
- Prima di salpare, fissare o ritirare gli oggetti non ancorati.
- Evitare manovre improvvise ad alta velocità e rallentare con mare mosso.
- Se l'imbarcazione è priva della targhetta con i dati di capacità, contattare il concessionario o il costruttore.

Comandi cambio/acceleratore

AVVERTENZA

RISCHIO DI COLLISIONE

L'eventuale eccessiva velocità del motore, in caso di perdita del controllo dell'acceleratore, può causare lesioni con conseguenze anche mortali. Controllare periodicamente e sottoporre a corretta manutenzione tutti i sistemi di comando.

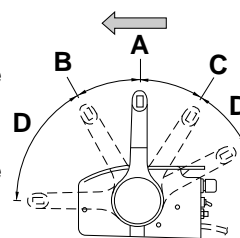
I comandi cambio/acceleratore differiscono leggermente a seconda dei modelli e delle configurazioni motore. Tutti i dispositivi di comando necessitano di manutenzione periodica per garantire un funzionamento regolare e in condizioni di sicurezza. E' pertanto necessario effettuare controlli regolari; per ulteriori informazioni in proposito rivolgersi al concessionario.

AVVISO

I comandi del cambio/acceleratore dei natanti da diporto sono solitamente dotati di interruttore di sicurezza di avviamento in folle. Esaminare regolarmente il sistema di sicurezza di avviamento in folle. NON usare il natante se si sospettano anomalie al sistema di sicurezza di avviamento in folle.

Leva singola - Montaggio superficiale

Questo comando a leva singola, azionabile con una sola mano, comanda sia la leva del cambio che l'acceleratore.



KC-0620_1

A. Posizione di FOLLE -

L'interruttore di sicurezza consente l'avviamento soltanto in questa posizione.

B. Posizione di MARCIA AVANTI -

Agire sul pulsante di rilascio, ubicato inferiormente alla leva, per consentire il passaggio alla posizione di MARCIA AVANTI (o RETROMARCIA).

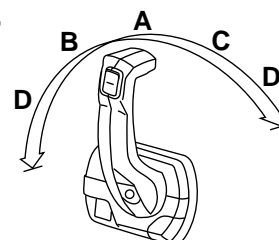
C. Posizione di RETROMARCIA - Non eseguire velocemente il passaggio dalla posizione di MARCIA AVANTI a quella di RETROMARCIA.

D. Posizione ACCELERATORE - Il regime motore aumenta, portando ulteriormente la leva in avanti (MARCIA AVANTI) o indietro (RETROMARCIA).

Non tentare mai passaggi da una posizione all'altra a motore spento. Per il riscaldamento del motore utilizzare una leva separata, presente sul comando, per aumentare il regime motore in posizione di FOLLE.

Leva singola - Montaggio nascosto

Questo comando a leva singola, azionabile con una sola mano, comanda sia la leva del cambio che l'acceleratore.



KC-0671_1



A. Posizione di FOLLE - L'interruttore di sicurezza consente l'avviamento soltanto in questa posizione.

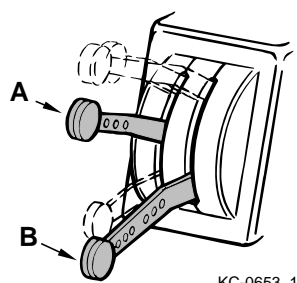
B. Posizione di MARCIA AVANTI - Agire sul pulsante di rilascio, ubicato inferiormente alla leva, per consentire il passaggio alla posizione di MARCIA AVANTI (o RETROMARCIA).

C. Posizione di RETROMARCIA - Non eseguire velocemente il passaggio dalla posizione di MARCIA AVANTI a quella di RETROMARCIA.

D. Posizione ACCELERATORE - Il regime motore aumenta, portando ulteriormente la leva in avanti (MARCIA AVANTI) o indietro (RETROMARCIA).

Non tentare mai passaggi da una posizione all'altra a motore spento. Per il riscaldamento del motore utilizzare un pulsante posto alla base della leva, la cui funzione è quella di consentire l'aumento del regime motore con il cambio in posizione di FOLLE.

Doppia leva - Motore singolo



I comandi a doppia leva sono dotati di leve separate per cambio e acceleratore.

A. Leva comando cambio - FOLLE: leva in posizione centrale con dispositivo di ritegno; MARCIA AVANTI: portare la leva in avanti; RETROMARCIA: arretrare la leva.

B. Leva comando acceleratore

- Regime massimo: leva in posizione di fine corsa verso l'alto; regime minimo: leva in posizione di fine corsa verso il basso.

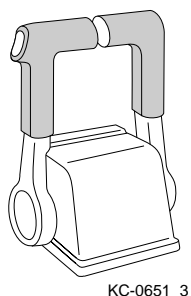
Per il riscaldamento motore, portare la leva cambio in posizione di FOLLE ed avanzare la leva comando acceleratore secondo necessità.

Leva singola - Bimotore

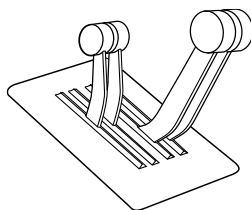
I comandi per bimotori consentono di azionare separatamente l'acceleratore e il cambio di ciascun motore per agevolare le manovre in spazi ristretti. Ciascun motore è dotato di singola leva di comando cambio/ acceleratore; la leva sinistra comanda il motore di sinistra mentre la leva destra comanda il motore di destra.

Per ragioni di sicurezza, all'avviamento le leve sono trattenute in posizione di FOLLE (posizione verticale). La selezione del senso di marcia si effettua eseguendo lo spostamento della leva entro i primi 15° della sua corsa; portare la leva in avanti per la MARCIA AVANTI, ed arretrare la leva per la RETROMARCIA. Superati i 15° della corsa leva, si passa dalla gamma di selezione del senso di marcia alla gamma di selezione dell'acceleratore.

Per il riscaldamento del motore, agire sul pulsante posto alla base della leva, la cui funzione è quella di consentire di aumentare il regime motore con il cambio in FOLLE. Per manovre a bassa velocità, a volte è consigliabile far funzionare un motore in MARCIA AVANTI e uno in RETROMARCIA.



Doppia leva - Bimotore



I comandi a doppia leva sui bimotori sono dotati di leve separate per il cambio e l'acceleratore di ciascun motore, le leve di sinistra per il motore di sinistra e le leve di destra per quello di destra. I comandi dei bimotori sono solitamente dotati di leve del cambio (tutte della stessa dimensione e colore) raggruppate e leve dell'acceleratore (tutte della

stessa dimensione e colore, ma solitamente più grandi di quelle del cambio) raggruppate.

Per le leve del cambio, la posizione di FOLLE è quella di ritegno al centro della corsa della leva. Per selezionare la MARCIA AVANTI portare la leva verso l'alto o in avanti, mentre per la RETROMARCIA abbassare ovvero arretrare la leva di comando. Leve comando acceleratore - regime massimo: leva in posizione di fine corsa verso l'alto o in avanti; regime minimo: leva in posizione di fine corsa verso il basso o indietro.

Per il riscaldamento motore portare le leve di comando cambio in posizione di FOLLE ed agire sulle leve di comando acceleratore secondo necessità. Per manovre a bassa velocità, a volte è consigliabile far funzionare un motore in MARCIA AVANTI e uno in RETROMARCIA.

TIMONE

Tutti i dispositivi del timone necessitano di manutenzione periodica per garantire il funzionamento in condizioni di massima efficienza e sicurezza. Controllare il funzionamento del timone e verificare visivamente che non vi siano elementi di fissaggio allentati o mancanti prima di utilizzare la barca. Se si sospettano danni al timone, rivolgersi al concessionario. NON azionare l'imbarcazione se si sospettano anomalie al timone.

Se l'imbarcazione è dotata di timone di emergenza, verificarne la posizione e il funzionamento. Sulle imbarcazioni bimotore, il motore può essere comandato usando le leve dell'acceleratore ed azionando un motore alla volta.

Il timone dell'imbarcazione non è del tipo autocentrante. Tenere sempre saldamente il timone per mantenere il controllo. La manutenzione inadeguata dei comandi ne compromette l'efficienza e l'affidabilità.

AVVERTENZA

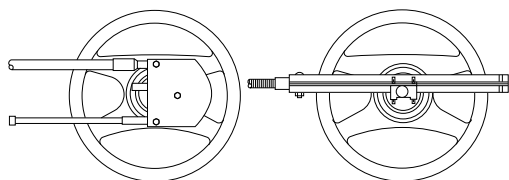
RISCHIO DI PERDITA DI CONTROLLO E NAVIGAZIONE INSICURA

I rischi legati all'inadeguata manutenzione del timone sono gravi e possono causare lesioni gravi, anche mortali, in caso di improvvisa perdita del controllo della barca. Esaminare e sottoporre a regolare manutenzione gli elementi di fissaggio, i cavi e i livelli dei fluidi del timone.



Timone manuale

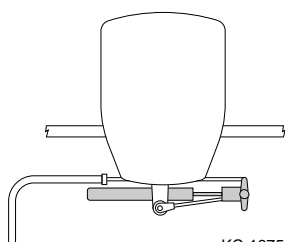
Il timone trasmette il movimento rotante della ruota al movimento lineare del cavo quando la ruota del timone viene ruotata per mezzo di un sistema meccanico. Il cavo spinge o tira il braccio del timone.



KC-1871

Timone servoassistito

Il timone trasmette il movimento rotante della ruota al movimento lineare del cavo quando la ruota del timone viene ruotata per mezzo di un sistema servoassistito. Questa azione esercita una pressione o trazione sul cavo. Il sensore rileva il movimento del cavo ed invia un segnale alla pompa idraulica che aziona il cilindro idraulico solidale al braccio timone.

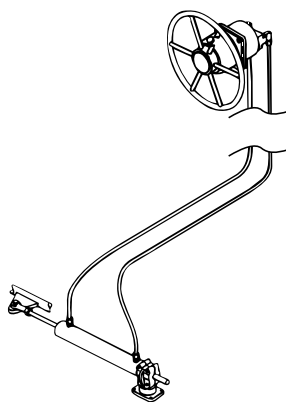


KC-1875

Timone idraulico

In questo tipo di impianto, la pompa è montata direttamente sul timone e due tubazioni flessibili collegano la pompa al cilindro idraulico. La rotazione del timone provoca lo spostamento del cilindro idraulico collegato al braccio timone. Un serbatoio, separato o solidale alla pompa, trattiene il fluido in eccesso onde evitare l'ingresso di aria nell'impianto.

Mantenere il livello dell'olio nell'impianto idraulico entro i limiti prescritti con fluido del tipo adatto; per ulteriori informazioni in proposito rivolgersi al proprio concessionario.



KC-1880

VALVOLE

Le valvole vengono opportunamente usate nel sistema di alimentazione del carburante, nei dispositivi a combustione di carburante e nei sistemi dell'acqua e del pozzo di conservazione del pescato per controllare i carburante o i fluidi.

Informarsi sui pericoli associati ai carburanti e agli altri sistemi di combustione del carburante.

Non danneggiare le tubazioni del carburante e i relativi connettori; evitare il contatto del carburante con le parti calde del motore. Asciugare immediatamente qualunque versamento di carburante e, una volta a terra, smaltire adeguatamente gli stracci utilizzati a tale scopo.

Per le avvertenze relative alle valvole impiegate su questi tipi di sistemi fare riferimento ai SISTEMI DI ALIMENTAZIONE CARBURANTE e DELL'ACQUA.

AVVERTENZA



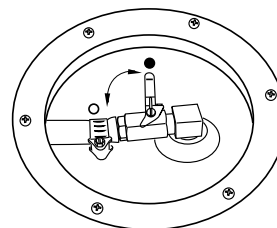
RISCHIO DI INCENDIO / ESPLOSIONE

In determinate condizioni, la benzina e gli altri combustibili sono estremamente infiammabili e altamente esplosivi.

- **NON fumare né produrre fiamme libere o scintille durante le operazioni di rifornimento.**
- **NON ostruire gli sfiati del carburante.**
- **NON conservare il carburante in recipienti o scomparti non destinati alla conservazione del carburante e NON usare queste aree di stoccaggio per altri scopi.**

Intercettazione combustibile

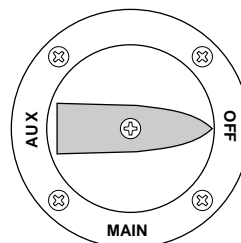
Le valvole di intercettazione combustibile impediscono al combustibile di raggiungere il motore. Si raccomanda di tenere queste valvole in posizione di chiusura in caso di inattività prolungata o di rimessaggio.



KC-1003

Selezione serbatoio combustibile

I modelli con due o tre serbatoi combustibile sono dotati di valvola di selezione serbatoio.

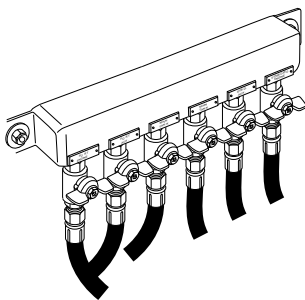


KC-1001_1



Collettore combustibile

I collettori combustibile, generalmente ubicati nel vano motore, vengono usati con serbatoi combustibile e motori multipli. Le valvole vengono usate per aspirare il carburante da uno o più serbatoi, o per interrompere l'alimentazione del carburante ad uno o più motori.



KC-1004

Attrezzature a combustione di carburante

Le attrezzature a combustione di carburante e con fiamme non protette consumano l'ossigeno presente in cabina e rilasciano residui di combustione nell'imbarcazione. Durante l'azionamento o la sostituzione delle bombole del carburante di questo tipo di attrezzature prevedere un'adeguata aerazione. Assicurarsi che sussista una ventilazione adeguata e che l'attrezzatura funzioni correttamente. **NON** usare questo tipo di attrezzature per riscaldare la cucina o i locali della cabina.

! PERICOLO



RISCHI RELATIVI AL MONOSSIDO DI CARBONIO

I dispositivi a combustione di carburante con fiamme non protette consumano l'ossigeno in cabina e rilasciano residui di combustione nell'imbarcazione. Durante l'uso di questi dispositivi è necessaria un'adeguata aerazione, aprire dunque le apposite aperture di ventilazione. Non ostruire mai le aperture di ventilazione e verificare il corretto funzionamento dei dispositivi di scarico dei gas.

IMPIANTO DI ALIMENTAZIONE CARBURANTE

! AVVERTENZA



RISCHIO DI INCENDIO / ESPLOSIONE

In determinate condizioni, la benzina e gli altri combustibili sono estremamente infiammabili e altamente esplosivi.

- **NON fumare né produrre fiamme libere o scintille durante le operazioni di rifornimento.**
- **NON ostruire gli sfiati del carburante.**
- **NON conservare il carburante in recipienti o scomparti non destinati alla conservazione del carburante e NON usare queste aree di stoccaggio per altri scopi.**

Prima di inserire eventuali dispositivi elettrici o di avviare il motore, verificare l'eventuale presenza di vapori di benzina nella sala macchine e quindi azionare il ventilatore per almeno quattro minuti. Azionare il ventilatore ogni volta che si procede al di sotto della velocità di crociera.

Gli sfiati del carburante sono solitamente situati nello scafo o nello specchio di poppa al di sotto e nella stessa zona dei punti di rifornimento. Controllare che i tubi di rifornimento del carburante e di ventilazione non presentino ostruzioni o pieghe. Esaminare periodicamente il filtro del carburante e se necessario pulirlo.

Controllare frequentemente le tubazioni del carburante e i flessibili di sfiato e di scarico per accertare eventuali perdite. Alcuni modelli sono dotati di piastre di ispezione amovibili per il controllo dei componenti del sistema di alimentazione del carburante. In caso di perdite dai raccordi, potrebbe essere sufficiente serrare le fascette stringitubo. Se la perdita permane, sostituire immediatamente il flessibile o eventuali raccordi per evitare depositi di fluidi o gas. Eventuali incrinature superficiali sul flessibile sono indice di usura, che richiedono la sostituzione del flessibile. Usare esclusivamente componenti dell'impianto di alimentazione carburante certificati per applicazioni marine; non usare ricambi automobilistici in applicazioni marine.

Per la capacità, il tipo di carburante e le posizioni dei raccordi del sistema di alimentazione del carburante fare riferimento alle specifiche informazioni fornite dal costruttore dell'imbarcazione.

IMPORTANTE

A seconda dell'allestimento o del carico dell'imbarcazione, è possibile che non possa essere utilizzata l'intera capacità del serbatoio carburante. Per sicurezza, riservare sempre il 20% della capacità del serbatoio combustibile.



SISTEMI DELL'ACQUA

Questa sezione descrive i componenti base di un sistema dell'acqua. Il sistema dell'acqua deve essere pulito, predisposto per il funzionamento alle basse temperature e mantenuto per proteggerne l'integrità. Fare riferimento ai metodi indicati dal costruttore per l'uso, la cura e la manutenzione del sistema e dei relativi componenti.

Serbatoio acqua dolce

Se la barca è dotata di serbatoio acqua dolce, la pulizia è un fattore essenziale per l'alimentazione dell'acqua. Per il tipo di prodotto da utilizzare rivolgersi al concessionario. **NON** lasciare l'acqua dolce nel sistema per lunghi periodi di tempo. Sciacquare e igienizzare frequentemente il sistema. Rifornire il sistema soltanto con acqua dolce. A causa della postura della barca (assetto e sbandamento) è possibile che non tutta l'acqua dolce presente nel sistema possa essere utilizzata.

AVVERTENZA

EVITARE LA CONTAMINAZIONE DEL SERBATOIO DELL'ACQUA DOLCE

I prodotti chimici usati per la pulizia del sistema o durante i prolungati periodi di inattività devono essere compatibili con il sistema del serbatoio dell'acqua dolce. Prima del rimessaggio o durante i lunghi periodi di inattività l'acqua deve essere scaricata dal serbatoio.

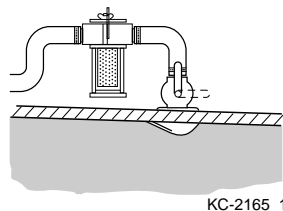
AVVERTENZA

INQUINAMENTO AMBIENTALE

Lo scarico a mare dei prodotti chimici deve essere effettuato soltanto nelle zone approvate e seguendo le norme locali previste per lo scarico di tali sostanze.

Valvole di presa acqua/aperture sullo scafo

Eventuali ingressi o scarichi d'acqua al di sotto del bagnasciuga sono dotati di valvole di presa acqua. Queste valvole di presa d'acqua, posizionate ai raccordi passanti su scafo, devono essere tenute chiuse in caso di inattività prolungata e aperte solo quando necessario.



KC-2165_1

AVVERTENZA

RISCHIO DI ALLAGAMENTO O ANNEGAMENTO

Un componente difettoso del sistema dell'acqua può dare origine a pericoli di allagamento o annegamento con possibili conseguenze anche fatali. Effettuare regolarmente la manutenzione di tutti i componenti del sistema e tenere chiuse le valvole di presa acqua in caso di prolungata inattività.

Alcune valvole di presa acqua per gli ingressi dell'acqua sono dotate di filtri che trattengono i detriti evitando intasamenti a valle. Controllare e pulire i filtri quotidianamente onde garantire la portata di acqua prescritta.

AVVISO

Prima di avviare il motore pulire il filtro ed aprire la valvola di presa acqua di raffreddamento motore onde evitare di danneggiare il motore.

Se le paratie di prua e di poppa sono dotate di valvole di presa acqua, tenerle chiuse a meno che non si tenti di scaricare l'acqua nelle aree di sentina principali.

Pozzo di conservazione del pescato

Nel pozzo di conservazione del pescato esistono diversi tipi di valvole. La più comune è quella utilizzata per il riempimento o lo scarico del pozzo.

Le valvole di scarico del pozzo, se aperte, consentono lo scarico dell'acqua fino alla linea di galleggiamento. Per il completo scarico del serbatoio, aggettare la restante acqua a mano oppure rimuovere l'imbarcazione dall'acqua.

AVVISO

Con condizioni climatiche avverse o a velocità di crociera, tenere chiusi portelloni, finestrini, porte, boccaporti o aperture di ventilazione.

Deviatore acqua

La valvola del deviatore dell'acqua permette a due sistemi diversi di condividere un'unica presa dell'acqua ed una valvola di presa dell'acqua. Quando si usa il deviatore, funziona solo uno o l'altro sistema dato che il deviatore consente il funzionamento solo di un impianto per volta.

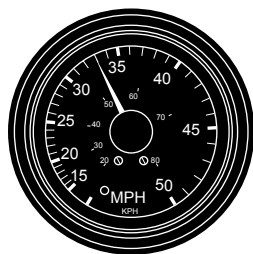
STRUMENTAZIONE

Se l'imbarcazione dispone di più motori, saranno presenti due o più serie degli strumenti descritti in questa sezione, una per ciascun motore. La fluttuazione occasionale dei valori indicati dagli strumenti non è un fenomeno inusuale. Per le gamme di valori prescritte vedere il manuale di uso e manutenzione motore.



Tachimetro

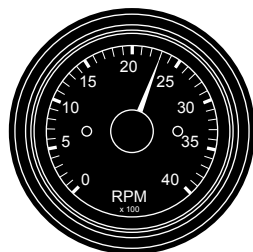
Indica la velocità dell'imbarcazione in chilometri, nodi o miglia / ora.



KC-0710

Contagiri

Indica il regime motore in giri/minuto.



KC-0700

Combustibile

Indica il livello approssimativo del combustibile presente nel serbatoio. Poiché la precisione varia a seconda della posizione della barca (assetto e sbandamento), conservare un terzo della capacità del carburante per il ritorno e un terzo come riserva.



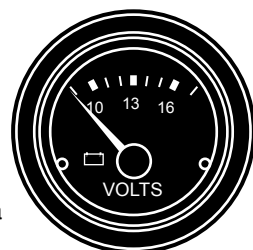
KC-0720

IMPORTANTE

A seconda dell'allestimento o del carico dell'imbarcazione, l'intera capacità del serbatoio combustibile può non essere utilizzabile. Per sicurezza, riservare sempre il 20% della capacità del serbatoio combustibile.

Voltmetro

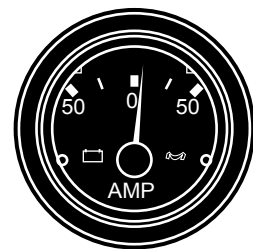
Misura la condizione del sistema elettrico principale o della batteria di avviamento in volts di corrente continua. Controllare il sistema di caricamento e le condizioni della batteria se la lettura risulta inferiore a 11,5.



KC-0750

Amperometro

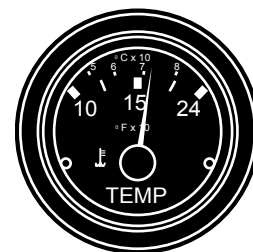
Rileva la corrente di carica nell'impianto elettrico. Per la gamma dei normali valori di funzionamento vedere il manuale di uso e manutenzione motore.



KC-0760

Temperatura liquido di raffreddamento motore

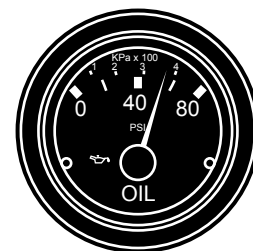
Rileva la temperatura del liquido di raffreddamento motore. Per la gamma dei normali valori di funzionamento vedere il manuale di uso e manutenzione motore.



KC-0770

Pressione olio motore

Rileva il valore della pressione olio motore. Per la gamma dei normali valori di funzionamento vedere il manuale di uso e manutenzione motore.



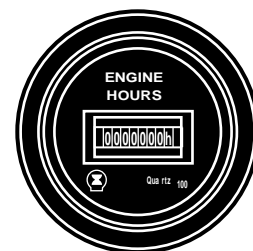
KC-0780

Temperatura olio motore

Rileva il valore di temperatura dell'olio motore. Per la gamma dei normali valori di funzionamento vedere il manuale di uso e manutenzione motore.

Contaore

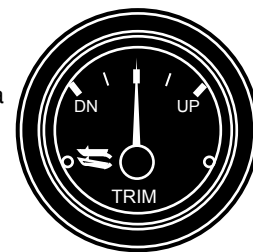
Controlla il tempo di funzionamento del motore per gli interventi di manutenzione programmata.



KC-0782

Assetto

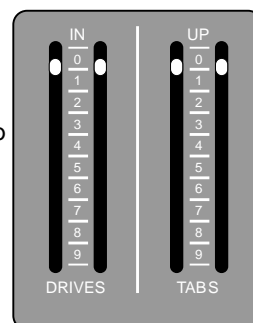
Indica la posizione del gruppo poppiere e la relativa posizione della prua rispetto al piano orizzontale. Questo strumento si utilizza per il controllo dell'assetto dell'imbarcazione.



KC-0740

Indicatore di posizione dell'aletta correttiva di assetto

Indica se l'aletta correttiva di assetto è SOLLEVATA o ABBRASSATA.

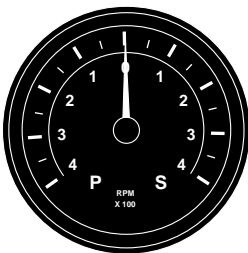


KC-0707



Sincronizzatore motore

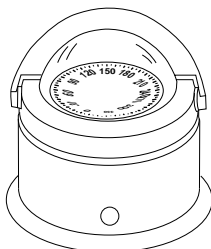
Indica la relazione tra le letture del numero di giri al minuto del motore per aiutare la sincronizzazione dei regimi motore. Quando la lancetta è sullo zero, i motori sono sincronizzati. Quando la lancetta non è sullo zero, regolare il regime motore fino ad azzerare la lancetta.



KC-0708

Bussola

Si utilizza in navigazione e serve per indicare la posizione del NORD magnetico.



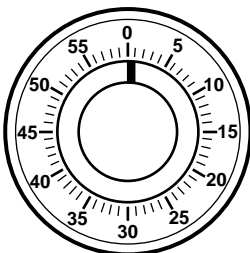
KC-0709

IMPORTANTE

La bussola prima di poter essere utilizzata per la navigazione deve essere tarata da un tecnico qualificato. La bussola, se non correttamente tarata, fornisce indicazioni errate. Per maggiori informazioni sulla bussola fare riferimento al manuale di uso e manutenzione della bussola.

Ecoscandaglio

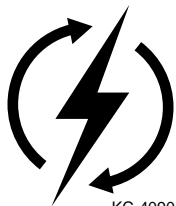
Indica la distanza tra la carena dell'imbarcazione e il fondo marino direttamente sotto il trasduttore. Per evitare il rischio di arenamento in acque poco profonde, sottrarre sempre una certa distanza dal valore indicato dallo strumento.



KC-0910

INTERRUTTORI ED INDICATORI

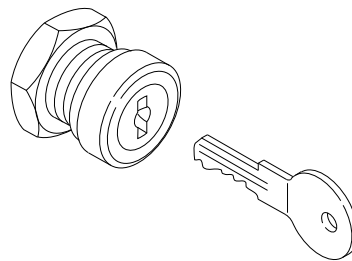
Ciascun circuito elettrico dell'imbarcazione è dotato di interruttore di comando.



KC-4090

Accensione

Per l'avviamento del motorino di accensione ruotare completamente la chiave in senso orario. All'avviamento del motore, rilasciare la chiave e portare il commutatore in posizione ON.



KC-0985

Interruttore arresto motore

AVVERTENZA

RISCHIO DI PERDITA DI CONTROLLO E NAVIGAZIONE INSICURA

Un interruttore di arresto motore, inutilizzato o difettoso, può avere conseguenze anche mortali. NON usare la barca se l'interruttore di arresto di emergenza non funziona correttamente.

Prima di avviare il motore legare il cordino di comando interruttore di arresto motore all'operatore. Questo impedisce che l'imbarcazione prosegua nella corsa in caso di abbandono accidentale della postazione da parte dell'operatore.

L'interruttore di arresto di emergenza motore spegne il motore quando l'operatore abbandona la postazione di comando in situazioni di pericolo, ad esempio in caso di accidentale perdita di equilibrio o di caduta a mare.

L'interruttore di arresto è costituito da un interruttore montato sul timone e un interruttore e cordino di comando con molletta di fermo, collegata all'interruttore di arresto e all'operatore. Per arrestare rapidamente il motore, tirare il cordino per disimpegnare la molletta dall'interruttore.

Per il ripristino dell'interruttore dopo l'attivazione, montare nuovamente la molletta di fermo. Perché il motore possa funzionare, la molletta di fermo deve essere fissata sull'arresto.



KC-0950_3

IT

IMPORTANTE

Utilizzare l'interruttore di arresto soltanto in situazioni di emergenza. Il dispositivo non deve essere usato per l'arresto del motore in condizioni normali.



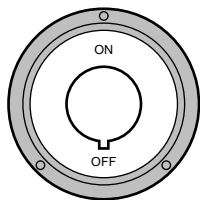
L'interruttore di arresto è efficace solo se mantenuto in buone condizioni di funzionamento. Tenere presente quanto segue:

- Non rimuovere o apportare modifiche all'interruttore e/o al cordino di comando.
- Il cordino di comando deve essere libero da ostruzioni che possano ostacolarne l'azionamento.

UNA VOLTA AL MESE: Verificare il corretto funzionamento dell'interruttore di arresto ed accertarsi che il cordino non sia sfrangiato o danneggiato. A motore in funzione, tirare il cordino. Se il motore non si arresta, richiedere l'immediata sostituzione dell'interruttore di arresto da parte del concessionario.

Interruttore batterie

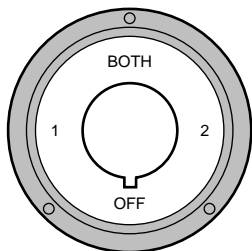
Isola l'alimentazione batterie dall'imbarcazione, ad eccezione della/e pompa/e di sentina automatica/che se prevista/e. Sulle barche con sistema a doppia batteria, controllare che almeno uno degli interruttori selettore batterie sia in posizione ON. L'interruttore batterie assicura anche il disinserimento effettivo della batteria per impedire le manomissioni e l'esaurimento. Quando non si utilizza la barca, ruotare l'interruttore in posizione OFF. Per maggiori informazioni, fare riferimento al manuale del costruttore.



KC-0704_2

Interruttore selettore batterie

Isola la barca dalle batterie e commuta sull'alimentazione della batteria primaria, secondaria o di entrambe le batterie. In condizioni normali, l'interruttore deve essere in posizione ON per una sola batteria, piuttosto che per entrambe. In tal modo, si disporrà di una batteria di scorta in caso di guasto. Selezionare la batteria a motore spento e alternare le batterie quotidianamente. In posizione OFF, l'alimentazione delle batterie all'imbarcazione è disinserita ad eccezione della/e pompa/e di sentina automatica/che, se in dotazione. Il selettore collega entrambe le batterie quando occorre un supplemento di potenza all'avviamento. Quando l'imbarcazione è inutilizzata, riportare il selettore su OFF. Per maggiori informazioni, fare riferimento al manuale del costruttore.



KC-0705_2

IMPORTANTE

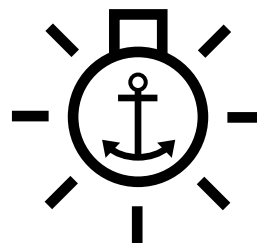
Lo scopo dell'interruttore del selettore batterie è quello di mantenere una batteria di scorta. Se entrambe le batterie sono inserite e una di esse è utilizzata per avviare il motore, mentre l'altra è riservata agli organi ausiliari, si scaricheranno entrambe. Di conseguenza, l'imbarcazione non disporrebbe più della batteria di scorta e potrebbe ritrovarsi bloccata.

Isolatore delle batterie

Consente la carica di batterie in parallelo rilevando quanta carica richiede ciascuna batteria. In questo modo si evita ogni sovraccarico e l'eventualità che una batteria si scarichi in un'altra. Per maggiori informazioni consultare il manuale del costruttore dell'isolatore.

Luci di ormeggio

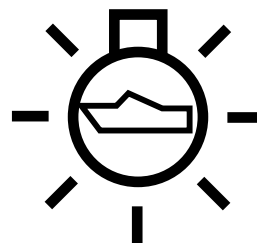
Inserisce solo la luce bianca generica per l'ormeggio notturno.



KC-4065

Luci di navigazione

Comanda le luci di navigazione, di ormeggio e l'illuminazione della strumentazione durante le manovre notturne.



KC-4060

IMPORTANTE

Non utilizzare l'imbarcazione dal tramonto all'alba con le luci di navigazione spente. Queste luci di navigazione sono indispensabili per indicare la direzione e il diritto di precedenza durante la notte.

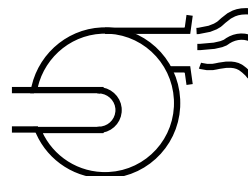
Ventilatore

⚠ AVVERTENZA

**RISCHIO DI INCENDIO/
ESPLOSIONE**

I vapori della benzina sono altamente esplosivi se esposti a fiamme non protette o scintille con possibili conseguenze anche mortali. PRIMA di inserire qualsiasi dispositivo elettrico o di avviare il motore, azionare il ventilatore per almeno quattro minuti.

Inserisce il ventilatore del vano motore per l'eliminazione delle esalazioni esplosive.



KC-4040



IMPORTANTE

AZIONARE il/i ventilatore/i di sentina per almeno quattro minuti PRIMA di inserire qualsiasi dispositivo elettrico o di avviare il/i motore/i. L'utilizzo del sistema di ventilazione di sentina NON GARANTISCE l'eliminazione dei fumi esplosivi. PRIMA di inserire qualsiasi dispositivo elettrico o di avviare il/i motore/i, controllare SEMPRE le aree del motore e della sentina per accertare l'eventuale presenza di vapori di carburante. Se si avverte odore di fumo, NON inserire i dispositivi elettrici e NON avviare il/i motore/i. Indagare immediatamente le cause. Azionare il ventilatore ogni volta che si procede al di sotto della velocità di crociera.

Pompa di sentina

AVVERTENZA

RISCHIO DI AFFONDAMENTO O ANNEGAMENTO

Il sistema della pompa di sentina non prevede il controllo degli eventuali danni. La capacità abbinata del sistema non è progettata per scaricare la barca in caso di danni.

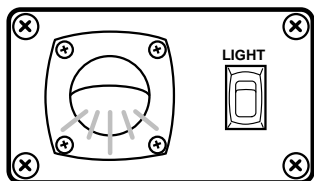
AVVISO

Ad intervalli regolari, controllare il funzionamento di tutte le pompe di sentina. Rimuovere i detriti dagli ingressi delle pompe. Se le paratie di prua e di poppa sono dotate di valvole di presa acqua, queste devono essere tenute chiuse e venire aperte soltanto per scaricare l'acqua nelle sentine principali.

Serve per l'inserimento ed il disinserimento manuale della pompa di sentina. Per le informazioni sull'uso e sulla manutenzione fare riferimento al manuale del costruttore della pompa.

Luci di accesso a bordo e di cortesia

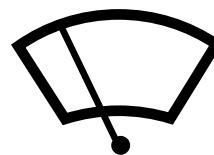
Le luci di accesso a bordo e di cortesia pozzetto sono comandate da appositi selettori. Per l'inserimento dell'illuminazione, l'interruttore principale c.c. (interruttore generale) deve essere prima portato in posizione ON.



KC-0935_1

Tergicristallo

Comanda il funzionamento del tergicristallo.



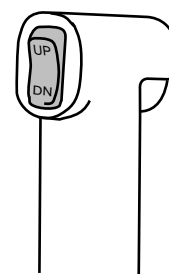
KC-4070

Sollevamento boccaporto

Sollewa ed abbassa i boccaporti elettroidraulici della sala macchine.

Assetto motore

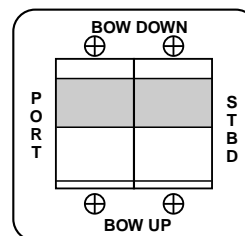
Questo interruttore di comando attiva la funzione assetto e inclinazione. Premere senza rilasciare l'interruttore finché il motore non raggiunga l'angolazione desiderata. Utilizzare l'interruttore unitamente all'indicatore di assetto per ottimizzare le prestazioni dell'imbarcazione. L'interruttore di inclinazione serve per sollevare il gruppo di comando per il rimorchio.



KC-0931_2

Alette correttive di assetto

Questi interruttori basculanti comandano le alette correttive di assetto ubicate sullo specchio di poppa di sinistra e di dritta. La regolazione delle alette correttive di assetto migliora la conduzione dell'imbarcazione e corregge lo sbandamento laterale dovuto alle condizioni mutevoli.



KC-0932_1

Indicatore livello combustibile

Consente di effettuare il controllo del livello di combustibile nel serbatoio a luci di navigazione spente o a commutatore di accensione disinserito.

RILEVATORI

I dispositivi rilevatori tengono sotto controllo i gas nocivi che possono eventualmente formarsi sull'imbarcazione.

Esalazioni di benzina

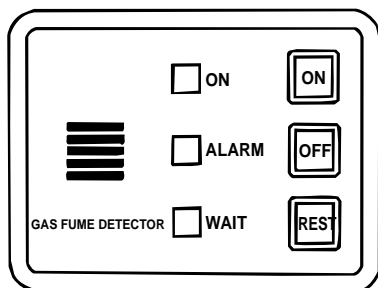
AVVERTENZA



**RISCHIO DI INCENDIO/
ESPLOSIONE**

I vapori della benzina sono altamente esplosivi se esposti a fiamme non protette o scintille con possibili conseguenze anche mortali. Prima di inserire qualsiasi dispositivo elettrico o di avviare il motore, azionare il ventilatore per almeno quattro minuti.

Il rilevamento di esalazioni di gas velenosi provoca una segnalazione acustica di allarme. Inserire il ventilatore di sentina per l'eliminazione delle esalazioni nocive. Il sensore del rilevatore di vapori è ubicato nella zona di sentina dove avviene il maggior accumulo di esalazioni. Prima di prendere il mare verificare sempre l'efficienza del gruppo.



KC-0936

Esalazioni di monossido di carbonio (CO)

In caso di rilevamento di esalazioni di CO viene emesso un allarme acustico. Portare gli occupanti all'aria aperta ed aerare immediatamente i locali.

PERICOLO



**RISCHI RELATIVI AL
MONOSSIDO DI CARBONIO**

L'esposizione al monossido di carbonio può avere conseguenze anche mortali. Il monossido di carbonio è incolore e inodore ed è estremamente pericoloso. Tutti i motori e i dispositivi a combustione di carburante producono ossido di carbonio e gas di scarico. L'esposizione diretta e prolungata al CO provoca **DANNI CEREBRALI** o **IL DECESSO**. I sintomi da esposizione a CO comprendono: nausea, vertigini e sonnolenza. Verificare il corretto funzionamento del rilevatore di CO.

Allarme

In caso di segnalazione di allarme, controllare gli indicatori ed arrestare il motore. La segnalazione di allarme indica surriscaldamento del motore e/o insufficiente livello dell'olio. Taluni modelli sono dotati di un dispositivo di prova allarme che si inserisce all'avviamento.



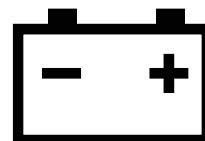
KC-5020

FUSIBILI ED INTERRUTTORI ELETTRICI

Tutti i circuiti elettrici sono protetti dai sovraccarichi mediante l'utilizzo di fusibili o di interruttori automatici. L'eventuale sovraccarico o corto circuito provoca l'intervento del fusibile o dell'interruttore. In caso di ripetuti episodi di sovraccarico del circuito in condizioni di funzionamento normali, sottoporre l'imbarcazione a controllo tempestivo presso il concessionario.

BATTERIA/E

La/e batteria/e deve/devono essere fissata/e all'imbarcazione e i morsetti devono essere protetti. Mantenere i morsetti puliti e verificarli periodicamente.



KC-4080

L'elettrolito della batteria è acido.

Maneggiarle con cautela. In caso di contatto dell'elettrolito con la pelle o altre parti del corpo, sciacquare con acqua e consultare un medico.

I collegamenti delle batterie devono essere mantenuti puliti, serrati e isolati, per evitare fenomeni di arco e cortocircuito, con conseguenti rischi di esplosione o incendio.

Collegare/scollegare la batteria con estrema prudenza. Assicurarsi che il supporto e i collegamenti siano saldi e che i morsetti siano protetti con appositi ripari. **NON** caricare le batterie sull'imbarcazione e/o ostruire i condotti di ventilazione della batteria.



AVVERTENZA

RISCHIO DI INCENDIO/ ESPLOSIONE

Eventuali esplosioni o incendi causati dai gas di idrogeno generati dalle batterie al piombo provocano conseguenze anche mortali.

- Durante gli interventi sulle batterie o in prossimità delle stesse, indossare indumenti protettivi individuali.
- NON caricare o usare batterie ausiliarie per avviare il motore.
- Caricare la batteria all'esterno dell'imbarcazione.
- NON fumare o avvicinare fiamme alla batteria.
- Quando si stabiliscono o si interrompono i collegamenti elettrici, NON sporgersi con la testa direttamente sopra la batteria.
- Se innescato da scintille o fiamme, il gas potrebbe esplodere violentemente causando la fuoriuscita violenta dell'acido della batteria o la frammentazione della batteria stessa.
- NON usare oggetti metallici per creare scintille tra i poli della batteria per controllare se la batteria è carica.

AVVERTENZA

Non intervenire sull'impianto elettrico quando l'impianto è sotto tensione, né modificare l'impianto elettrico o i relativi schemi. Installazione, modifiche e manutenzione dell'impianto elettrico devono essere affidate a tecnici elettrici marini competenti. Non alterare o modificare l'ampereaggio nominale dei dispositivi di protezione contro i sovraccarichi e usare soltanto apparecchiature o dispositivi elettrici con componenti che non superino l'ampereaggio nominale del circuito. Prima di abbandonare l'imbarcazione, disinserire tutti gli utilizzatori elettrici ad eccezione dei circuiti della pompa di sentina, antincendio e di allarme.

L'impianto a c.a. alimenta le prese elettriche e gli impianti a corrente alternata (fornello elettrico, riscaldatore acqua, microonde, frigorifero, ecc.) quando la barca è ormeggiata ad una banchina o una darsena.

AVVERTENZA

Non modificare gli impianti elettrici o i relativi schemi. Installazione, modifiche e manutenzione devono essere affidate a tecnici elettrici marini competenti. Esaminare l'impianto almeno ogni due anni. Collegare gli alloggiamenti o i vani metallici delle apparecchiature elettriche installate al sistema del conduttore di protezione della barca (conduttore verde o verde con striscia gialla) e utilizzare apparecchiature elettriche con doppio isolamento o collegamento a massa (terra). Non usare l'impianto elettrico se l'indicatore di polarità inversa è acceso. Prima di attivare l'impianto elettrico sull'imbarcazione correggere l'errore di polarità. Non alterare i connettori dei cavi di alimentazione da riva. Usare soltanto connettori compatibili.

Per limitare i rischi di elettrocuzione e incendio:

- Disinserire l'interruttore di collegamento dell'alimentazione da riva prima di scollegare il relativo cavo.
- Prima di collegare l'alimentazione da riva, collegare il cavo di alimentazione da riva alla presa sulla barca.
- Scollegare per prima l'estremità del cavo lato alimentazione da riva.
- Se l'indicatore di polarità inversa è acceso, scollegare immediatamente il cavo.
- Chiudere saldamente il coperchio della presa di alimentazione da riva.

IMPIANTI ELETTRICI

PERICOLO

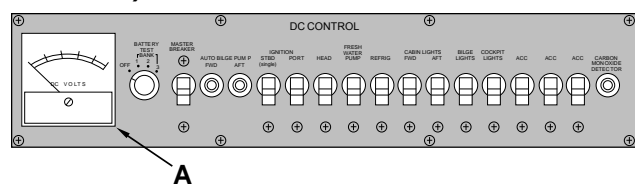


RISCHIO DI INCENDIO/ ESPLOSIONE/ ELETTROCUZIONE

L'uso improprio degli impianti a c.a. e c.c. provoca incendi, esplosioni o elettrocuzione con conseguenze anche letali. NON intervenire su sistemi in tensione o nuotare in prossimità della barca, quando questa è collegata all'alimentazione da riva. Usare estrema prudenza nel collegare/ scollegare l'alimentazione da riva.

Alcune imbarcazioni sono dotate di due impianti elettrici: un impianto a corrente continua (c.c.) alimentato a batteria ed un impianto a corrente alternata (c.a.) alimentato da riva o tramite generatore. Questi impianti sono dotati di quadro centrale di carico che funge da quadro di distribuzione principale. L'impianto a c.c. alimenta tutti i circuiti elettrici imbarcazione (luci, pompe, ventilatori, accensione, ecc.)

Quadro generale c.c. (bassissima tensione)



KC-1633_1

Un tipico quadro generale a c.c. comprende un voltmetro, un interruttore di prova batteria, una serie di interruttori automatici selezionabili e ripristinabili e l'interruttore generale.

Voltmetro (A)

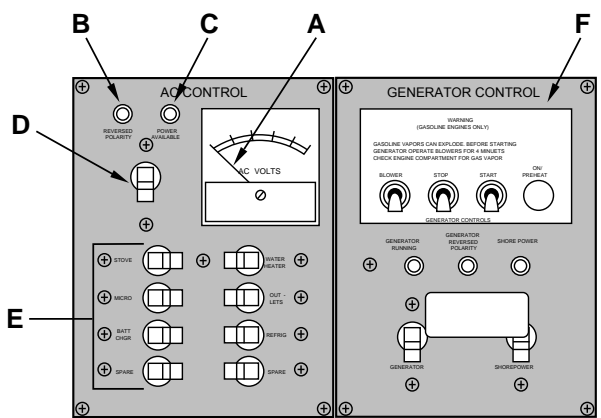
Il voltmetro consente il controllo dello stato di carica delle batterie. Con l'interruttore generale in posizione OFF, inserire l'interruttore di prova batteria per controllare la tensione della batteria.

IMPORTANTE

Prima di ripristinare l'interruttore automatico che è scattato, individuare ed eliminare la causa che ne ha provocato il problema.

Gli interruttori automatici selezionabili hanno una duplice funzione. La prima è quella di consentire l'abilitazione o l'interruzione manuali di un circuito mediante inserimento o disinserimento dell'interruttore; la seconda è quella di proteggere l'impianto sotto tensione interrompendo automaticamente il circuito in presenza di una condizione di sovraccarico o di corto circuito.

Quadro di comando generatore/c.a. (bassa tensione)



KC-1634_1

Molti quadri di comando a c.a. sono costituiti da un voltmetro o interruttore generale c.a., un indicatore di polarità inversa e singoli interruttori automatici.

Voltmetro (A)

Se in dotazione, il voltmetro consente di controllare la tensione c.a.

Indicatore di polarità inversa (B)

L'indicatore di polarità inversa indica che la polarità dell'alimentazione da riva è stata invertita, ma non se è stata invertita la polarità (cavi) della barca.

! PERICOLO

**RISCHIO DI INCENDIO/
ESPLOSIONE/
ELETTROCUZIONE**

La polarità inversa o l'uso improprio dell'impianto a c.a. causa incendi, esplosioni o elettrocuzioni con conseguenze anche mortali. NON usare l'alimentazione da riva se la polarità è inversa. Disinserire l'alimentazione e scollegare il cavo di alimentazione da riva. NON modificare il cavo di alimentazione da riva.

Indicatore di disponibilità di corrente (C)

L'indicatore di disponibilità corrente indica che l'alimentazione da riva o dal generatore è disponibile al quadro per la distribuzione della corrente. Prima dell'inserimento dell'interruttore automatico generale di corrente verificare che l'indicatore sia illuminato.

Interruttore automatico generale c.a. (D)

L'interruttore automatico generale c.a. inserisce e disinserisce l'intero impianto a c.a. Questo permette di controllare il voltaggio e la polarità corrette immediatamente dopo che è stata effettuato il collegamento della corrente da riva, prima di abilitare i vari circuiti.

Interruttori automatici individuali (E)

Gli interruttori automatici individuali consentono di inserire o disinserire un circuito, inserendo o disinserendo il relativo interruttore. Proteggono inoltre l'impianto dall'alimentazione di corrente mediante l'interruzione automatica del circuito in caso di corto circuito o sovraccarico.

IMPORTANTE

Prima di ripristinare l'interruttore automatico che è scattato automaticamente, individuare ed eliminare la causa che ne ha provocato l'intervento.

Quadro di comando generatore (F)

Se l'imbarcazione è dotata di generatore, il quadro di comando comprende i comandi di avviamento ed arresto nonché i comandi per effettuare la commutazione tra alimentazione a riva ed alimentazione tramite generatore.

Ogni volta che si utilizza il generatore, azionare il ventilatore della sala macchine per almeno quattro minuti prima dell'avviamento, e costantemente durante il funzionamento per eliminare i gas o i vapori pericolosi. L'azionamento del generatore richiede determinate procedure operative. Se si utilizza il generatore per la prima volta, prendere attenta visione del relativo manuale di uso e manutenzione. Per le informazioni sul funzionamento e sulla manutenzione fare riferimento al manuale di uso e manutenzione del generatore.



AVVERTENZA

**RISCHIO DI INCENDIO/
ESPLOSIONE**

I vapori della benzina sono altamente esplosivi se esposti a fiamme non protette o scintille con possibili conseguenze anche mortali. Prima di inserire qualsiasi dispositivo elettrico o di avviare il motore, azionare il ventilatore per almeno quattro minuti.

AVVERTENZA



**RISCHIO DI
INTRAPPOLAMENTO**

In caso di contatto con gli organi in movimento si potrebbe rimanere feriti con conseguenze anche fatali. Rimanere a distanza di sicurezza dalle parti in movimento.

Collegamento dell'alimentazione da riva

PERICOLO

**RISCHIO DI INCENDIO/
ESPLOSIONE/
ELETTROCUZIONE**

L'uso improprio degli impianti a c.a. e c.c. provoca incendi, esplosioni o elettrocuzione con conseguenze anche letali. **NON** intervenire su sistemi in tensione o nuotare in prossimità della barca, quando questa è collegata all'alimentazione da riva. Usare estrema prudenza nel collegare/ scollegare l'alimentazione da riva.

L'alimentazione da riva richiede uno speciale cavo a tre conduttori per applicazioni marine per garantire un corretto collegamento a riva. I collegamenti alla banchina e i collegamenti dell'alimentazione da riva sono del tipo plug-in. I collegamenti sono anche bloccati in posizione mediante un collarino filettato. Accertarsi che quando non si utilizza il collegamento dell'alimentazione da riva venga montato il relativo coperchio.

Non lasciare l'estremità del cavo dell'alimentazione da riva immersa nell'acqua, potrebbe infatti crearsi un campo elettrico con possibili conseguenze anche mortali per le eventuali persone che nuotano in prossimità della barca.

Collegamento:

- Disinserire l'interruttore automatico generale a c.a. sul quadro di comando.
- Se la presa sulla banchina è dotata di sezionatore, disinserirlo.
- Collegare per prima l'estremità lato barca del cavo di alimentazione da riva.
- Lasciarlo più allentato dei cavi di ormeggio.
- Collegare il cavo all'alimentazione sulla banchina.
- Se la barca è dotata di generatore, ruotare l'interruttore riva/generatore in posizione SHORE.
- Portare il sezionatore della banchina in posizione ON.
- Se l'indicatore di polarità inversa sul quadro di comando è acceso, scollegare immediatamente il cavo dalla presa a riva e rivolgersi al proprio concessionario.

Scollegamento:

- Disinserire gli interruttori automatici generali della barca.
- Se la presa sulla banchina è dotata di sezionatore, disinserirlo.
- Scollegare la presa di alimentazione da riva sul lato banchina.
- Scollegare il cavo dalla barca e chiudere il tappo.

Apparecchiature

La barca può essere dotata di varie apparecchiature quali fornelli, piani cottura, griglia, microonde, frigorifero o macchina per il ghiaccio. Le apparecchiature tendono ad assorbire molta corrente oppure possono usare il carburante che nei locali chiusi tende a consumare l'ossigeno. Per l'uso, la manutenzione e le informazioni di sicurezza di questi prodotti fare riferimento ai relativi manuali di uso e manutenzione. **NON** usare queste apparecchiature per riscaldare o raffreddare la cucina o la cabina.

IT

RIFORMIMENTO

Chiudere tutte le porte, finestre, boccaporti e portelloni che possono consentire l'ingresso dei vapori del carburante nei locali interni della barca. **NON** riempire eccessivamente i serbatoi del combustibile. Prevedere come minimo una capacità di espansione del 2%. Se la temperatura del combustibile è di 0°C (32°F) o inferiore, prevedere un'espansione di almeno il 6%.

Al primo rifornimento del serbatoio della barca e dopo ogni successivo rifornimento, controllare l'intero impianto di alimentazione del carburante per accertare eventuali perdite e/o componenti danneggiati. Riparare le perdite e/o i componenti danneggiati; ventilare l'ambiente per disperdere i vapori esplosivi.



AVVERTENZA



RISCHIO DI INCENDIO/ ESPLOSIONE!

I vapori della benzina sono altamente esplosivi se esposti a fiamme non protette o scintille con possibili conseguenze anche mortali. **PRIMA** di inserire qualsiasi dispositivo elettrico o di avviare il motore, azionare il ventilatore per almeno quattro minuti.

- Spegner tutti i motori e i ventilatori prima di procedere al rifornimento.
- Non fumare o avvicinare fiamme non protette o scintille, entro 15 metri dall'area di rifornimento.
- Mantenere il contatto tra la pistola di rifornimento ed il serbatoio per evitare scintille elettrostatiche. **NON** usare imbuti in plastica.

Fare rifornimento esclusivamente in luoghi adibiti come stazioni di rifornimento marittime o automobilistiche. I luoghi adibiti al rifornimento mettono in attuazione misure di prevenzione per diminuire il rischio di scariche statiche.

Leggere e rispettare **TUTTE** le avvertenze riportate sulla pompa di rifornimento o nelle sue immediate vicinanze.

Durante il rifornimento, mantenere sempre il contatto tra il bocchettone di riempimento e la pompa di rifornimento, per impedire la formazione di scintille elettrostatiche.

NON risalire sulla barca durante il rifornimento. Entrare ed uscire dall'imbarcazione potrebbe dare luogo ad una carica statica in grado di incendiare i vapori in corrispondenza della pompa di rifornimento.

In caso di incendio, NON farsi prendere dal panico.

- **NON togliere l'ugello dal serbatoio combustibile.**
- **Far scendere tutti gli occupanti dalla barca e allontanarli dalla zona di rifornimento ed avvisare immediatamente il personale incaricato in modo che possa azionare l'arresto di emergenza e l'estintore.**

Al termine del rifornimento

- Chiudere saldamente i tappi dei bocchettoni di rifornimento.
- Asciugare completamente l'eventuale combustibile fuoriuscito. Una volta a terra, smaltire correttamente gli stracci utilizzati a questo scopo.
- Aprire tutte le porte, i finestrini, i boccaporti e i portelloni per ventilare tutti gli ambienti. Verificare l'assenza di vapori di combustibile prima di avviare il motore e di azionare i dispositivi elettrici.
- Se presente, azionare il ventilatore per almeno quattro minuti prima di avviare il motore.

Avviamento

AVVERTENZA



RISCHIO DI INCENDIO/ ESPLOSIONE

I vapori della benzina sono altamente esplosivi se esposti a fiamme non protette o scintille con possibili conseguenze anche mortali. **PRIMA** di inserire qualsiasi dispositivo elettrico o di avviare il motore, azionare il ventilatore per almeno quattro minuti.



CONSIDERAZIONI DI CARATTERE AMBIENTALE

Gli amatori della navigazione sono persone che già apprezzano la bellezza e la pace dei grandi spazi all'aperto. E' loro responsabilità quindi proteggere l'ambiente naturale e mantenere puliti i corsi d'acqua.

Non gettare in acqua oggetti non commestibili o Liquidi non Potabili

È necessario conoscere e rispettare le leggi locali in materia di scarico dei serbatoi e dei rifiuti.

TRATTATO MARPOL

La Convenzione Internazionale per la Prevenzione dell'Inquinamento ad opera dei natanti, meglio nota come Trattato MARPOL (MARine POLLution), vieta lo scarico fuoribordo di materie plastiche, prodotti chimici, rifiuti e oli.

VERSAMENTI DI COMBUSTIBILE E OLIO

Il versamento di combustibile o olio nei corsi d'acqua contamina l'ambiente ed è nocivo per la natura. È vietato scaricare o smaltire nell'acqua combustibile o olio; si potrebbe incorrere in sanzioni amministrative. Esistono due tipi comuni di scarico accidentale:

- Eccessivo riempimento del serbatoio combustibile
- Pompaggio di acqua di sentina contaminata

AVVERTENZA



RISCHIO DI INCENDIO/ ESPLOSIONE O ASFISSIA

Le esalazioni prodotte da solventi infiammabili possono causare incendi, esplosioni o asfissia con conseguenze anche mortali. **NON** usare solventi infiammabili per la pulizia della sentina.



Eliminare eventuali tracce di combustibile e olio dall'area della sentina. NON conservare mai a bordo stracci usati per la pulizia del combustibile; disfarsi di questi stracci a terra e nel modo adeguato.

SCARICO E SMALTIMENTO RIFIUTI

Per rifiuto si intende qualunque genere di immondizia, plastica, materiali riciclabili, cibo, legno, detersivi, liquami e, in certe acque, anche parti di pesce: in breve, quasi tutto. Si raccomanda di non abbandonare i rifiuti e di riportarli a riva per un corretto smaltimento.

Se l'imbarcazione è equipaggiata con W.C. a circuito chiuso (tipo marina) per lo scarico servirsi di apposito impianto di pompaggio a riva. In molte zone è vietato lo scarico in acqua di liquami o rifiuti.

ECCESSIVA RUMOROSITA'

Per rumore si intende il rumore del motore, della radio o persino la voce alta di chi urla. Molti luoghi marini hanno imposto limiti al rumore. Non usare lo scarico attraverso lo specchio di poppa se non al largo. Sull'acqua la musica e le conversazioni a voce alta si propagano in lontananza, soprattutto di notte.

SCIA E RISACCA

Nelle zone recanti divieti di SCIA fare particolare attenzione. Si potrebbe essere ritenuti responsabili di eventuali danni o lesioni causati dalla scia/risacca. Prima di accedere ad una zona con divieto di SCIA, ridurre la velocità fino alla velocità minima di manovra.

EMISSIONI DI SCARICO

Emissioni di scarico (idrocarburi) superiori alla norma inquinano l'acqua e l'aria. Curare la messa a punto del motore e mantenere pulito lo scafo dell'imbarcazione per ottenere le massime prestazioni. Per ulteriori informazioni in proposito rivolgersi al concessionario e consultare il manuale di uso e manutenzione del motore.

VERNICI

Se la barca viene tenuta in acque dove la vegetazione marina costituisce un problema, l'uso di una vernice antiincrostazione può limitarne la rapidità di proliferazione. Assumere le debite informazioni circa le norme che regolamentano la scelta del tipo di vernice. Per ulteriori informazioni in proposito contattare le autorità competenti di zona.

DETERGENTI

Utilizzare i detersivi di utilizzo domestico con molta parsimonia e non scaricarli nei corsi d'acqua. Non mischiare i detersivi ed accertarsi di aerare abbondantemente gli ambienti chiusi. NON usare prodotti che contengano fosfati, cloro, solventi, prodotti non biodegradabili e prodotti a base di petrolio. I detersivi agli agrumi sono ottimi per le pulizie marine e sono sicuri sia per le persone che per l'ambiente. Per ulteriori informazioni in proposito vedere il capitolo MANUTENZIONE.



MANUTENZIONE

CORROSIONE DA ACQUE SALMASTRE

L'intera barca deve essere lavata con acqua dolce immediatamente dopo l'uso in acqua salata. Se la barca viene usata prevalentemente in acqua salata, incerare lo scafo ed applicare un prodotto anticorrosione su tutti gli elementi di fissaggio.

PULIZIA

La pulizia periodica e programmata dell'imbarcazione garantisce il mantenimento del suo aspetto migliore. Per la rimozione delle muffe sono disponibili presso il concessionario specifici prodotti di pulizia. Le imbarcazioni lasciate all'aperto sono soggette a graduale deterioramento per effetto dell'esposizione ai raggi solari, dell'acqua, della polvere e degli agenti chimici presenti nell'aria.

AVVERTENZA

RISCHIO PER SUPERFICI SCIVOLOSE

La pulizia può rendere scivolose le superfici della barca con possibili conseguenze anche mortali. Prestare attenzione durante la pulizia con detersivi e sciacquare accuratamente.

Per il lavaggio dell'imbarcazione utilizzare una soluzione di sapone neutro e acqua calda. NON usare detersivi abrasivi, solventi, ammoniaca o cloro, poiché potrebbero danneggiare il rivestimento in gel coat. NON applicare cera su parti di pavimento trattate o esposte al calpestio, in coperta o sulle frisate. In condizioni estreme, è possibile usare detersivi speciali per eliminare la vegetazione marina, quale melma o alghe dallo scafo. Rivolgersi al concessionario.

MANUTENZIONE DELLA CARENA

L'accumulo di vegetazione marina crea resistenza passiva all'avanzamento compromettendo le prestazioni e l'efficienza dell'imbarcazione. Non utilizzare spazzole metalliche o sostanze abrasive per la pulizia della carena della barca. Le eventuali piccole graffiature possono diventare ricettacolo di sporcizia e scorie.

Il rivestimento in gel coat forma dei rigonfiamenti naturali (rigonfiamenti di osmosi); i rigonfiamenti possono verificarsi su qualsiasi superficie di gel coat immersa nell'acqua per un lungo periodo.

La migliore soluzione per evitare rigonfiamenti è tenere meno in acqua la barca.

PARTI IMBOTTITE E RIVESTIMENTI

Il periodico lavaggio con sapone neutro o acqua calda o ancora detersivi vinilici per autovetture è sufficiente a mantenere i rivestimenti vinilici in buono stato. Evitare di inzuppare i cuscini durante il lavaggio, e successivamente asciugarli a fondo per evitare la formazione di muffe. Mantenere i cuscini sollevati per consentire il ricircolo di aria e spruzzarli con una sostanza antimuffa di tipo adatto.

IT



IMPORTANTE

Taluni detergenti per autovetture, domestici e industriali possono causare danni e scolorimento. I solventi e fluidi o i prodotti di pulitura a secco che contengono coloranti, quali cere, devono essere usati con cautela.

RIVESTIMENTO DEI PAVIMENTI

Versamenti e macchie dovrebbero venire rimossi immediatamente in quanto è difficile eliminare le macchie di lunga durata.

SENTINA E POMPA

Le pompe di sentina a comando elettrico sono soggette ad anomalie e non evitano quindi i frequenti controlli della sentina, soprattutto dopo prolungati periodi di precipitazioni atmosferiche, alte maree o temporali. Per precauzione tenere sempre pulita la sentina.

Verificare periodicamente la/e pompa/e di sentina per accertarsi che gli schermi protettivi di ingresso siano esenti da detriti. I detriti possono ostruire lo schermo protettivo o depositarsi sull'elica della pompa di sentina, con conseguenti malfunzionamenti di quest'ultima. Verificare periodicamente il serraggio dei morsetti e dei flessibili; assicurarsi che le valvole di presa acqua dal mare siano chiuse quando non sono utilizzate.

Per i controlli e la manutenzione periodici attenersi alle istruzioni del costruttore della pompa di sentina. Tenere a bordo un secchio o un bugliolo da utilizzare in caso di anomalia della pompa di sentina. Tenere l'acqua nella sentina al livello minimo.

IMPORTANTE

Le pompe di sentina e i relativi sistemi di pompaggio non sono progettati per il controllo dei danni. Ad intervalli regolari, controllare il funzionamento di tutte le pompe di sentina. Rimuovere gli eventuali detriti dai condotti. Se le paratie di prua e di poppa sono dotate di valvole di presa acqua, queste devono essere tenute chiuse e venire aperte soltanto per scaricare l'acqua nell'area della sentina principale.

IMPORTANTE

Non scaricare oli o detergenti in acqua. Vedere in proposito il capitolo CONSIDERAZIONI DI CARATTERE AMBIENTALE.

PLEXIGLAS®

Il Plexiglas è un materiale soggetto a graffiature. Per la pulizia utilizzare acqua pulita e tiepida ed asciugare con panno morbido privo di filamenti.

ACCIAIO INOSSIDABILE

L'acciaio inox non è del tutto resistente alla corrosione. Per conservare al meglio gli accessori in acciaio inox procedere nel modo seguente:

- Pulire di frequente tutti gli accessori in acciaio inox con acqua e sapone. Sull'acciaio inox non utilizzare sostanze abrasive quali lana di roccia, acidi o candeggina.
- Eliminare tempestivamente le eventuali macchie di ruggine mediante apposito preparato per lucidatura per cromo o ottone. In caso contrario sulle superfici in acciaio inox possono formarsi vaiolature persistenti.
- Per la protezione degli accessori in acciaio inox utilizzare una cera per autovetture di buona qualità.

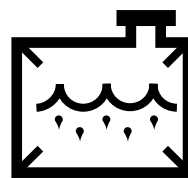
Esaminare con regolarità l'imbarcazione onde controllare il serraggio e l'eventuale mancanza di viti, bulloni, morsetti e raccordi.

W.C. A CIRCUITO CHIUSO (TIPO MARINA)

Per le informazioni relative alla manutenzione ed al funzionamento vedere il relativo manuale del costruttore. Non permettere agli ospiti di gettare nel W.C. stracci, assorbenti igienici o oggetti solidi.

SERBATOIO PER LA RACCOLTA RIFIUTI

Se l'imbarcazione dispone di un serbatoio per la raccolta rifiuti, sono disponibili vari prodotti chimici per controllare gli odori e favorire la frantumazione dei rifiuti solidi. Rivolgersi al proprio concessionario marino per un consiglio sul prodotto più adatto. Dopo aver svuotato il serbatoio, riempirlo con acqua dolce e quindi pompare l'acqua all'esterno per sciacquarlo.



KC-4055

IMPORTANTE

I prodotti chimici impiegati per pulire e deodorizzare durante la conservazione dei rifiuti devono essere compatibili con il sistema del serbatoio. I serbatoi devono essere svuotati prima del rimessaggio o di prolungati periodi di inattività o quando le temperature scendono al di sotto dello zero. Lo scarico dei rifiuti fuoribordo è ammesso solo in determinate aree ed è soggetto alle regolamentazioni locali in materia di smaltimento di prodotti chimici e rifiuti.

Molti porti sono abilitati allo scarico dei serbatoi per la raccolta rifiuti.



CORROSIONE GALVANICA

Le imbarcazioni utilizzate in acque salate, inquinate o salmastre devono essere dotate di un anodo di zinco montato sullo specchio di poppa per evitare danni alle parti metalliche dovuti al contatto con l'acqua. Lo zinco è per sua stessa natura un materiale sacrificabile; l'anodo si erode lentamente per azione elettrolitica; è pertanto necessario effettuare controlli periodici onde appurarne il grado di deterioramento. Se l'erosione dello zinco è molto marcata, procedere alla sua sostituzione per garantire l'adeguata protezione delle parti metalliche. La maggior parte dei motori sono dotati di uno o più anodi di zinco che devono essere sottoposti a controlli regolari onde appurarne il grado di deterioramento.

ATTENZIONE

Non verniciare o rivestire in alcun modo gli anodi o i catodi di zinco. Il rivestimento, infatti, impedisce loro di fornire protezione contro la corrosione galvanica. Se il grado di deterioramento è pari o superiore al 50%, sostituire gli anodi.

INTERVENTI DI RIPARAZIONE, SMONTAGGIO E MONTAGGIO

Qualunque tipo di intervento riparativo deve essere effettuato esclusivamente da persona qualificata, abilitata e competente. Utilizzare solo ricambi omologati.

MATERIALI E COMPONENTI

L'imbarcazione è stata progettata per l'impiego in condizioni di ambiente marino severo, è stata sottoposta a prove ed è, infine, stata riconosciuta conforme alle norme di sicurezza vigenti. E' vietata l'installazione di attrezzature aggiuntive o la modifica di quelle di fabbrica esistenti onde evitare di compromettere la validità di progetto dell'imbarcazione.

Il concessionario è autorizzato ad eseguire interventi riparativi, aggiunte o modifiche all'imbarcazione a condizione che queste ultime non compromettano la sicurezza, l'integrità di progetto o la copertura di garanzia.

RIMESSAGGIO INVERNALE

Per il deposito a magazzino o il rimessaggio invernale è necessario adottare opportune misure precauzionali onde evitare danni all'imbarcazione. La mancata adozione di opportune misure, infatti, può provocare l'arrugginimento o la corrosione delle parti metalliche, la formazione di muffe sui rivestimenti e sui tappeti o danni da congelamento a causa della presenza di acqua all'interno dei componenti o delle tubazioni.

Poiché i danni provocati all'imbarcazione a seguito di rimessaggio eseguito in modo improprio non sono coperti da garanzia, rivolgersi per tale operazione al concessionario.

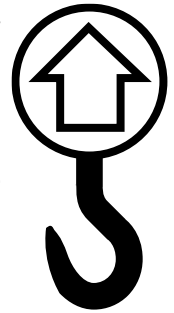
ISPEZIONI

Prima di mettere in mare l'imbarcazione, verificare visivamente il serraggio di tutti gli elementi di fissaggio, fascette e raccordi; eventuali perdite da tutti i tubi flessibili, serbatoi, scafo e calafature; la corrosione, lo sfrangiamento o altri danni dei cavi. Queste ispezioni devono essere fatte all'inizio di ogni stagione e periodicamente durante la stagione. Rivolgersi al proprio concessionario per aiuto.

IMBRAGATURA/SOLLEVAMENTO

Per togliere dall'acqua l'imbarcazione senza rimorchio, procedere secondo le seguenti modalità:

- Non vincolare le funi di sollevamento alle galloce, agli occhielli di traino o ai passamano. Attaccare le funi solo agli occhielli di sollevamento opportunamente contrassegnati, ubicati sullo specchio di poppa e a prua.
- Coprire i cavi di sollevamento per prevenire danni all'imbarcazione.
- Montare apposite guide sulla prua e sulla poppa per controllare il movimento durante il sollevamento.
- Utilizzare imbragature del tipo a cinghia di larghezza non inferiore a 130 mm.
- Prestare attenzione affinché l'imbragatura non interferisca con le parti immerse, come per esempio gli alberi portaelica.
- Unitamente alle imbragature, utilizzare apposite barre di sospensione onde evitare eccessiva pressione sui lati dell'imbarcazione.
- Tenere la prua in posizione leggermente più sollevata rispetto alla poppa per evitare danni al motore.



KC-5000

VERNICIATURA

Prima di scegliere la vernice per la carena, sondate le esperienze degli altri proprietari di barche e rivolgetevi al vostro concessionario per determinare il prodotto più idoneo nella vostra zona. Spesso condizioni specifiche della zona influenzano la scelta della vernice.

AVVERTENZA



RISCHI DI INCENDIO/ ESPLOSIONE/ASFISSIA

I detersivi e i composti delle vernici possono essere infiammabili e/o esplosivi e nocivi se inalati. Garantire un'adeguata aerazione, indossare adeguati dispositivi di protezione individuale e disfarsi a terra e nel modo adeguato degli stracci utilizzati con tali prodotti.

Le esalazioni prodotte da solventi infiammabili possono causare incendi, esplosioni o asfissia con conseguenze anche mortali.

Non avvicinare fiamme non protette o scintille alla zona di intervento. Eseguire la verniciatura SOLTANTO in aree ben aerate.

IMPORTANTE

Prima dell'uso fare riferimento alle caratteristiche specifiche ed alle istruzioni per l'uso del prodotto.

Prima di intraprendere l'operazione di verniciatura dello scafo, rivolgersi alle autorità competenti locali per informazioni relative alle normative ambientali. Attenersi strettamente alle istruzioni del fabbricante della vernice utilizzata.



Pagina lasciata intenzionalmente vuota



INHOUDSOPGAVE

VOORWOORD	291
UW VAARTUIG	291
TYPEPLAAT.....	292
SCHEEPSONTWERPCATEGORIE	292
BEPERKINGEN VAN HET VAARTUIG	292
Massa van het vaartuig.....	292
Maximale belasting	292
Maximumaantal personen	292
Belading.....	292
STABILITEIT EN DRIJVERMOGEN	293
REDDING TE WATER (MAN OVERBOORD).....	293
OMSLAAN EN OPRICHTEN	293
VERSTERKTE AANGRIJPINGSPUNTEN.....	293
AANLEGLIJNEN EN LANDVASTEN	293
BOOTTRAILER	293
WERKDEK.....	293
MOTOR(EN)	294
GELUIDSEMISSIES.....	294
VEILIGHEID AAN BOORD	294
VEILIGHEIDSWAARSCHUWINGEN	294
Gevaarniveaus	294
Pictogrammen	294
VEREISTE VEILIGHEIDSUITRUSTING	294
AANBEVOLEN VEILIGHEIDSUITRUSTING	294
REDDINGSVESTEN	295
REDDINGSVLOT	295
BRANDBLUSAPPARATUUR.....	295
VISUELE NOODSIGNALEN	296
VERDOVENDE MIDDELEN EN VAREN	297
RISICO'S MET BETREKKING TOT KOOLMONOXIDE.....	297
ZICHT.....	298
ALGEMENE INFORMATIE	299
BEDIENINGSHENDELS	299
Voordat u gaat varen	299
Vernellingshendel/gashendel	299
BESTURING	300
Mechanische besturing	300
Stuurbekrachtiging.....	301
Hydraulische besturing.....	301
KLEPPEN	301
Brandstofafsluiters	301
Selectie van de brandstoftank	301
Brandstofspruitstuk	302
Toestellen die op brandstof werken	302
BRANDSTOFSYSTEEM	302
WATERSYSTEMEN	303
Zoetwatertank	303
Buitenboordkranen/huiddoorvoeropeningen	303
Bun.....	303
Keerkleppen.....	303
INSTRUMENTEN	303
SCHAKELAARS EN INDICATORS	305
Starten.....	305
Dodemansknop	305
Accuschakelaar	306
Accukeuzeschakelaar	306
Accuscheidingsschakelaar	306
Ankerlicht.....	306
Navigatielichten	306



Ventilator.....	306
Lenspomp.....	307
Dek- en nachtverlichting.....	307
Ruitenwisser.....	307
Luikbediening.....	307
Motortrim.....	307
Trimplaten.....	307
Brandstofmeter.....	308
DETECTOREN.....	308
Gasdampen.....	308
Koolmonoxidedampen.....	308
Alarmsignaal.....	308
ZEKERINGEN EN STROOMONDERBREKERS.....	308
ACCU('S).....	308
ELEKTRISCHE SYSTEMEN.....	309
Hoofdbedieningspaneel van het gelijkstroomsysteem (ongevaarlijke laagspanning (ELV)).....	310
Bedieningspaneel van het wisselstroomsysteem/de generator (laagspanning (LV)).....	310
Walstroomaansluiting.....	311
Toestellen.....	312
TANKEN.....	312
Na het tanken.....	312
Bij het starten.....	313
MILIEUASPECTEN.....	313
MARPOL-VERDRAG.....	313
BRANDSTOF EN OLIE LOZEN.....	313
AFVAL LOZEN EN OPRUIMEN.....	313
GELUIDSHINDER.....	313
GOLFSLAG.....	313
UITSTOOT VAN UITLAATGASSEN.....	313
VERF.....	313
SCHOONMAAKMIDDELEN.....	313
ONDERHOUD.....	314
ZOUTWATERCORROSIE.....	314
SCHOONMAKEN.....	314
ONDERHOUD VAN DE BODEM.....	314
BEKLEDING.....	314
VLOERBEDEKKING.....	314
LENSRUIMTE EN POMP.....	314
PLEXIGLAS.....	314
ROESTVRIJ STAAL.....	315
SCHEEPSTOILET.....	315
VUILWATERTANK.....	315
GALVANISCHE CORROSIE.....	315
REPAREREN, VERWIJDEREN EN VERVANGEN.....	315
MATERIAAL EN ONDERDELEN.....	315
WINTERSTALLING.....	315
INSPECTIE.....	315
HIJSEN.....	316
SCHILDEREN.....	316



VOORWOORD

In deze gebruikershandleiding vindt u de informatie die minimaal noodzakelijk is om goed met uw vaartuig om te kunnen gaan. Ook staan er een aantal op de veiligheid betreffende onderwerpen en nuttige wenken m.b.t. bediening en onderhoud in. Lees de handleiding daarom zorgvuldig door. Maak u ook vertrouwd met uw vaartuig voordat u ermee gaat varen. Als dit uw eerste vaartuig is of als u overstapt op een type vaartuig waarmee u nog nooit gevaren hebt, zorg er dan - voor uw eigen gemoedsrust en veiligheid - voor dat u voldoende ervaring opdoet in het omgaan met en de bediening van het vaartuig voordat u er "het bevel over gaat voeren".

Deze gebruikershandleiding mag niet in de plaats gesteld worden voor een cursus in veilig varen. In een cursus veilig varen krijgt u vitale informatie aangereikt over hoe u met uw vaartuig moet navigeren, het voor anker moet laten gaan en het moet afmeren. De verkoper, de nationale watersportbond of uw roei- en zeilvereniging kan u informatie verstrekken over vaar- en zeilscholen en instructeurs in uw omgeving. Bovendien is deze handleiding niet een allesomvattend bedienings- en onderhoudshandboek of een zoekgids voor storingen.

BEWAAR DEZE HANDLEIDING EN ALLE ANDERE BIJLAGEN OP EEN VEILIGE PLAATS. OVERHANDIG DIE AAN DE NIEUWE EIGENAAR ALS U HET VAARTUIG VERKOOPT.

Vanwege ons beleid m.b.t. continue productverbetering kunnen de in deze handleiding gebruikte afbeeldingen afwijken van die op uw vaartuig. Deze afbeeldingen zijn bedoeld als representatieve voorstellingen voor referentiedoelinden. Ook kan het zijn dat een bepaalde in deze handleiding beschreven uitrusting als optie verkrijgbaar is voor uw vaartuig.

De fabrikant van het vaartuig zal specifieke informatie verstrekken over de bediening van de uitrusting en systemen waarmee uw vaartuig is uitgerust. Lees alle meegeleverde informatie goed door tot u alles goed begrepen heeft en bewaar de informatie. U én uw bemanning dienen zich vertrouwd te maken met het vaartuig en alle uitrusting aan boord voordat u ermee gaat varen.

Als u wijzigingen, groot of klein, aan uw vaartuig wilt aanbrengen, schakel dan een daarvoor opgeleide vakman in om de wijziging aan te brengen. Breng geen wijzigingen aan die van invloed zijn op de veiligheidskenmerken van het vaartuig. Elke verandering in het gewicht van de verticale positie van het vaartuig kan van grote invloed zijn op de stabiliteit van uw vaartuig. Als er bijvoorbeeld een vistoren, een radarinstallatie of een mast die gestreken kan worden op het vaartuig geïnstalleerd wordt, kan de boot daardoor topzwaar worden. Bovendien zouden wijzigingen aan de motor ook van invloed kunnen zijn op de stabiliteit van het vaartuig en/of de boot kunnen overbelasten.

Als u wijzigingen wilt aanbrengen die van invloed zouden kunnen zijn op de veiligheid van het vaartuig, neem dan contact op met de fabrikant van het vaartuig en vraag om een schriftelijke verklaring waarin staat dat de beoogde wijziging niet van invloed zal zijn op de veilige bediening van het vaartuig.

Elk vaartuig - hoe sterk dat ook moge zijn - kan ernstig beschadigd raken als het onoordeelkundig bediend en behandeld wordt. Onverantwoordelijke en onveilige handelingen verdragen zich niet met veilig varen. Pas de snelheid van het vaartuig altijd aan aan de omstandigheden op zee en laat het niet te hard op de golven slaan.

In noodsituaties zult u misschien speciale maatregelen moeten nemen. Overweeg steeds zorgvuldig de gevaren waarmee u geconfronteerd kunt worden en de noodzaak om mensen en uitrusting te beschermen. Probeer helder te blijven denken tijdens een noodsituatie en stel de veiligheid altijd voorop.

Iedereen die zich aan dek bevindt, dient een passend reddingsvest of persoonlijk drijfmiddel te dragen. In sommige landen zijn speciale reddingsvesten of persoonlijke drijfmiddelen verplicht die voldoen aan hun voorschriften en ook is iedereen verplicht er te allen tijde een te dragen.

Uw vaartuig dient uitgerust te zijn met al de van toepassing zijnde veiligheidsuitrusting (reddingsvesten, harnas enz.) in overeenstemming met het type vaartuig, de weersomstandigheden, enz. Als uw vaartuig met een reddingsvlot is uitgerust, lees de gebruiksaanwijzing dan door zodat u weet en begrijpt hoe u die veilig moet gebruiken. In sommige landen is deze uitrusting wettelijk voorgeschreven.

De bemanning dient bekend te zijn met alle veiligheidsuitrusting. De bemanning dient ook bekend te zijn met alle noodmanoeuvres voor het binnenboord halen van een persoon die overboord is geslagen, voor het slepen en voor andere noodsituaties.

De Internationaal Maritieme Organisatie, die de Bepalingen ter Voorkoming van Aanvaringen op Zee (COLREGS) heeft opgesteld, stelt ook over de hele wereld de regels vast voor veilige navigatie, navigatielichten, enz. Zorg dat u deze regels kent en dat er een handboek met een toelichting op de regels aan boord is.

Zelfs al is alles goed gepland en veilig ontworpen, veilig varen is in hoge mate afhankelijk van de weersomstandigheden, de toestand van de zee en de ervaring en lichamelijke gesteldheid van de bemanning. Niemand kan absolute veiligheid garanderen. Als eigenaar of bestuurder is het uw verantwoordelijkheid en dient u de uitrusting, de mogelijkheden en het voorgenomen gebruik en gebruiksbepalingen van het vaartuig te kennen.

Luister altijd naar of lees altijd de weersvoorspelling voordat u een dagje of voor langere tijd gaat varen. Vergewis u ervan dat de wind- en zeeomstandigheden overeenkomen met de ontwerpcategorie van het vaartuig en dat u en uw bemanning het vaartuig in deze omstandigheden zullen kunnen besturen. Houd patrijspooten, ramen, zetboorden, deuren en luiken (of ventilatieopeningen) gesloten tijdens ruw weer en op de volle zee of wanneer er op planeersnelheid gevaren wordt.

In veel landen moet u in het bezit zijn van een vaarbewijs of vergunning. Ook kan het verplicht zijn om u door middel van een cursus te bekwalen in de bediening van uw vaartuig. Zorg dat u over deze wettelijke vergunningen beschikt voordat u het vaartuig in gebruik neemt.

UW VAARTUIG

Uw vaartuig is beoordeeld als zijnde in overeenstemming met de toepasselijke delen van de Richtlijn Pleziervaartuigen 94/25/EG als gewijzigd bij 2003/44/EG van het Europese Parlement. De CE-markering geeft aan dat uw vaartuig voldoet aan alle huidige normen en richtlijnen van de internationale organisatie voor standaardisering (ISO) die golden ten tijde van de productie.



KC-0455



KC-0456

NL



TYPEPLAAT

Een deel van de informatie staat vermeld op de op het vaartuig aangebrachte typeplaat. Een uitvoerige toelichting op deze informatie vindt u in de desbetreffende secties van deze handleiding.

SCHEEPSONTWERPCATEGORIE

Karakteristieke golfhoogte –

Karakteristieke golfhoogte is de gemiddelde hoogte van het hoogste een derde gedeelte van de golven, die bij benadering overeenkomt met de door een ervaren waarnemer geschatte golfhoogte. Er zullen golven bij zijn die twee keer deze hoogte halen.

OCEAAN – Categorie A –

Vaartuig dat ontworpen is om mee te kunnen varen bij wind die sterker kan zijn dan windkracht 8 op de schaal van Beaufort en in significante golfhoogtes van 4 meter en meer, en dat grotendeels zelfvoorzienend is. Abnormale omstandigheden zoals orkanen worden uitgesloten. Met dergelijke omstandigheden kan men te maken krijgen op langere reizen, bijvoorbeeld over oceanen of onder de kust wanneer men gedurende enige honderden zeemijlen niet beschermt is tegen de wind en golven.

ZEE – Categorie B –

Vaartuig dat ontworpen is om mee te kunnen varen bij wind tot aan windkracht 8 op de schaal van Beaufort en de daarmee gepaard gaande golfhoogten en bij een significante golfhoogte van ten hoogste 4 meter. Met dergelijke omstandigheden kan men te maken krijgen op langere reizen op open zee of onder de kust wanneer men gedurende enige tientallen zeemijlen niet beschermt is tegen de wind en golven. Deze omstandigheden kan men wat betreft de te ontwikkelen golfhoogte ook tegenkomen op binnenzeeën van voldoende grootte.

KUST – Categorie C –

Vaartuig dat ontworpen is om mee te kunnen varen bij wind tot aan windkracht 6 op de schaal van Beaufort en de daarmee gepaard gaande golfhoogten en bij een significante golfhoogte van ten hoogste 2 meter. Met dergelijke omstandigheden kan men te maken krijgen in onbeschermd binnenwateren, in riviermondingen en in kustwateren bij gematigde weersomstandigheden.

BESCHUT – Categorie D –

Vaartuig dat ontworpen is om mee te kunnen varen bij wind tot aan windkracht 4 op de schaal van Beaufort en de daarmee gepaard gaande golfhoogten (af en toe golven met een maximale hoogte van 0,5 meter). Met dergelijke omstandigheden kan men te maken krijgen in beschutte binnenwateren en in kustwateren bij mooi weer.

BEPERKINGEN VAN HET VAARTUIG

WAARSCHUWING

GEVAAR VOOR ZINKEN OF VERDRINKING

Overschrijd **NOOIT** de massa van de vaartuiglimiet, het totale gewicht van alle personen, scheepstuig en hoeveelheden vloeistoffen. Overschrijding van de beperkingen van het vaartuig kan leiden tot zinken of verdrinking, met de dood of ernstig letsel als gevolg.

Massa van het vaartuig

Massa van het vaartuig in de volledig belaste toestand is de som van de massa van het vaartuig, in de lichte-vaartuigtoestand, plus de maximale belasting.

Maximale belasting

De maximale belasting betreft de “door de fabrikant aanbevolen maximale belasting”. Deze mag niet groter zijn dan de totale belasting die aan de lichte-vaartuigmassa toegevoegd kan worden zonder de eisen ten aanzien van de stabiliteit, vrijboord, reserve-drijfvermogen en zitplaatsen te overschrijden, rekening houdend met de categorie bootontwerp. Er dient ten minste rekening gehouden te worden met de massa van het volgende:

- Het aantal personen bij 75 kg (gemiddeld) per persoon. Als er kinderen deel uitmaken van de bemanning, mag het maximumaantal personen overschreden worden mits de massa van elk kind een limiet van 37,5 kg (gemiddeld) niet te boven gaat en de totale massa van de personen niet wordt overschreden. Dit houdt in dat twee kinderen van elk 37,5 kg mee mogen varen als één persoon van 75 kg.
- Basisuitrusting van, maar niet minder dan 10 kg.
- Gestuwde goederen en lading of droge proviand, verbruiksvloeistoffen en diverse uitrusting die niet in de lichte-vaartuigmassa is inbegrepen.

Maximumaantal personen

WAARSCHUWING

GEVAAR VOOR OVERBELASTING

Laat niet meer dan het aanbevolen maximumaantal personen toe aan boord. **Ongeacht het aantal personen aan boord, mag het totale gewicht van alle personen, scheepstuig en hoeveelheden vloeistof nooit hoger zijn dan de maximaal toelaatbare belading. Gebruik altijd de zitplaatsen of zitbanken voor passagiers.**

Het door de fabrikant aanbevolen maximumaantal personen wordt beschouwd als het aantal personen waarvoor de boot met succes heeft voldaan aan de eisen ten aanzien van vrijboord, stabiliteit en reserve-drijfvermogen, en waarvoor plaatsruimte is toegewezen. De limiet m.b.t. het maximumaantal personen staat vermeld op de typeplaat van het vaartuig.

Belading

WAARSCHUWING

GEVAAR VOOR OVERBELASTING

Overschrijd bij het beladen van de boot **nooit** de maximaal toelaatbare belading. **Laad de boot altijd met veel zorg en verdeel de last gelijkmatig. Plaats geen zware lasten op een hoogte die van invloed kan zijn op de stabiliteit van de boot.**



Het totale gewicht van alle personen, scheepstuig en hoeveelheden vloeistof mag nooit groter zijn dan de maximaal toelaatbare belading. Laad het vaartuig altijd met veel zorg en verdeel de last gelijkmatig. Als zware lasten hoog geplaatst worden of het zwaartepunt van het vaartuig gewijzigd wordt, dan is dit van nadelige invloed op de stabiliteit. Controleer of alle uitrusting en scheepstuig gestuwd of vastgezet zijn.

STABILITEIT EN DRIJFVERMOGEN

Wijzigingen in de verticale positie van de massa's aan boord (bijvoorbeeld de uitbreiding met een vistoren, radarinstallatie, een mast die gestreken kan worden, een andere motor, een overmaat aan lenswater), overslaande golven, hijsen van zware voorwerpen met een laadboom of takel, slepen van een overmatig zware massa of beschadigde lucht tanks kunnen van grote invloed zijn op de stabiliteit van het vaartuig. Breng geen wijzigingen noch boorgaten in een constructie aan die van invloed kunnen zijn op de stabiliteit of het drijfvermogen van het vaartuig zonder de schriftelijke goedkeuring van de fabrikant van het vaartuig of diens wettelijke vertegenwoordiger.

REDDING TE WATER (MAN OVERBOORD)

De beste manier om te vermijden dat er iemand overboord valt, is om ervoor te zorgen dat alle passagiers in als plaatsen voor opvarenden aangewezen ruimten zitten wanneer het vaartuig onderweg is. Sta NIET toe dat er iemand in de boegstuurhutruimte zit wanneer het vaartuig zich snel voortbeweegt. Kom een persoon die overboord is gevallen, onmiddellijk te hulp. Houd het slachtoffer voortdurend binnen uw gezichtsveld. Keer zo snel als op veilige wijze mogelijk is terug naar het slachtoffer. Werp de persoon een reddingsvest toe. Zet de motor af en haal de persoon binnenboord.

OMSLAAN EN OPRICHTEN

Een vaartuig kan omslaan of vollopen op een moment dat u het 't minst verwacht. Zorg dat u, net zoals voor brand, van tevoren een plan hebt voor wat er moet gebeuren als uw vaartuig volloopt of omslaat. Probeer de motor af te zetten. Als er anderen aan boord waren, tracht die dan te vinden, vergewis u er dan van dat ze bij kennis zijn en dat ze kunnen zwemmen. **BLIJF BIJ HET VAARTUIG!** Klim omhoog op de romp en probeer hulp te krijgen. Probeer NIET naar de kust te zwemmen. Het is doorgaans verder dan het lijkt.

VERSTERKTE AANGRIJPINGS-PUNTEN

Uw boot kan met versterkte aangrijpingspunten voor slepen, lichten, ankeren, vastmaken enz. uitgerust zijn. Wees voorzichtig bij gebruik van versterkte aangrijpingspunten.

WAARSCHUWING

GEVAAR BIJ SLEPEN

- De breeksterkte van kabels/kettingen mag over 't algemeen niet groter zijn dan 80% van de breeksterkte van het betreffende versterkte aangrijpingspunt.
- Sleep altijd, of laat u slepen, bij lage snelheid. Overschrijd nooit de rompsnelheid van een vaartuig met waterverplaatsing wanneer u gesleept wordt.
- Een sleepkabel dient altijd zodanig vastgemaakt te worden dat de kabel onder belasting gelost kan worden.

Het is de verantwoordelijkheid van de eigenaar/bestuurder ervoor te zorgen dat landvasten, sleepkabels, ankerketting(en), ankerlijnen en anker(s) geschikt zijn voor het voorgenomen gebruik m.b.t. het schip. Eigenaren dienen ook af te wegen wat voor maatregelen er nodig zijn bij het vastmaken van een sleepkabel aan boord.

Indien er niet-metalen versterkte aangrijpingspunten zijn aangebracht, dient rekening gehouden te worden met de beperkte levensduur ervan. Ze dienen vervangen te worden zodra ze tekenen van achteruitgang, zichtbare oppervlakteschertjes of blijvende vervorming vertonen.

AANLEGLIJNEN EN LANDVASTEN

Gebruik dubbelgevlochten nylon touw van goede kwaliteit en voldoende stootkussens om het vaartuig tegen beschadiging te beschermen. Gebruik uitsluitend de klampen, boegoog en ogen op de achtersteven om het vaartuig vast te zetten. Gebruik hiervoor NIET de handreling of het windscherm. De handreling op het voordek mag uitsluitend worden gebruikt voor het vastmaken van een "jacklijn" in een noodsituatie.

BOOTTRAILER

ATTENTIE

Een te zwaar belaste trailer kan schade aan het vaartuig of de trailer toebrengen. Vergewis u ervan dat de trailer de juiste afmetingen heeft voor het vaartuig en de massa ervan. Belast de trailer NIET te zwaar.

WERKDEK

Op sommige vaartuigen beperkt het werkdek zich tot de stuurhut. Op andere kan het de gehele dekruimte omvatten als de handreling die het dek omringt, de juiste hoogte bezit. Het dek kan worden gebruikt om een overboord geslagen persoon binnenboord te halen of als een plaats voor het opstellen van een ladder. Sommige van deze ruimten mogen niet worden gebruikt wanneer het vaartuig onderweg is.

NL



MOTOR(EN)

Informatie over motortype, hoeveelheden, soort brandstof en koelvloeistof, storingsanalyse en algemene informatie zijn opgenomen in deze handleiding. Voor informatie over de motor (en) gelieve u de motorhandleiding te raadplegen.

GELUIDSEMISSIES

In sommige lidstaten zijn er wetten en verordeningen van kracht betreffende de beperking van geluids- en uitlaatgasemissies van pleziervaartuigen en motoren ter bescherming van de gezondheid van de mens, het milieu en, waar van toepassing, de gezondheid van huisdieren. Voor pleziervaartuigen met een binnenboordmotor of buitenboordmotor ("sterndrive") met of zonder geïntegreerde uitlaat is het noodzakelijk het vaartuig en het uitlaatsysteem in een zodanige staat te houden dat, voor zover praktisch, overeenstemming met de voorgeschreven maximale geluidsniveawaarden bij normaal gebruik gewaarborgd is. Raadpleeg de handleiding van de motor voor de geluidsemisatie.



VEILIGHEID AAN BOORD

VEILIGHEIDSWAARSCHUWINGEN



In deze sectie worden de grondbeginselen m.b.t. veilig varen behandeld. In deze handleiding wordt informatie m.b.t. de veiligheid gegeven in de vorm van specifieke veiligheidsmaatregelen en aangeduid met specifieke symbolen.

Er zijn twee typen waarschuwingen die afzonderlijk of in combinatie gebruikt kunnen worden om de informatie over te brengen:

Gevaarniveaus

⚠ GEVAAR

Geeft aan dat er een zeer groot gevaar bestaat dat kan leiden tot de dood of onherstelbaar letsel indien niet de juiste voorzorgsmaatregelen worden getroffen.

⚠ WAARSCHUWING

Geeft aan dat er een gevaar bestaat dat kan leiden tot letsel en zelfs de dood tot gevolg kan hebben als niet de juiste voorzorgsmaatregelen worden getroffen.

⚠ VOORZICHTIG

Vestigt de aandacht op voorzorgsmaatregelen met betrekking tot de veiligheid of vestigt de aandacht op onveilige situaties die kunnen leiden tot persoonlijk letsel of schade kunnen toebrengen aan de boot of onderdelen hiervan.

ATTENTIE

ATTENTIE dient om bepaalde zaken aan de orde te stellen die geen betrekking hebben op persoonlijk letsel.

Pictogrammen

De hieronder afgebeelde pictogrammen zijn alleen bedoeld voor naslagdoeleinden. De werkelijke pictogrammen zullen verschillen afhankelijk van het onderwerp.



Waarschuwingstekens - Laten het soort gevaar zien.



Gebodstekens - Gebieden een verplichte handeling die genomen dient te worden om het gevaar te vermijden.



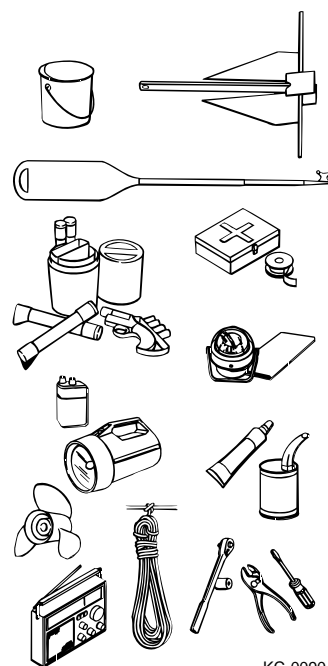
Verbodstekens - Laten handelingen zien die verboden zijn.

VEREISTE VEILIGHEIDSUITRUSTING

Als eigenaar van de boot bent u verantwoordelijk voor de aanschaf en het onderhoud van de vereiste veiligheidsuitrusting. De verplichte veiligheidsuitrusting op een boot kan per gebied of het soort water waar u met de boot gaat varen verschillen. Neem contact op met de plaatselijke autoriteiten voor de pleziervaart voor meer informatie over de vereiste uitrusting.

AANBEVOLEN VEILIGHEIDSUITRUSTING

- verplichte reddingsuitrusting
- verplichte brandblusapparatuur
- Epirb (Emergency Position Indicating Radio Beacon)
- uitrusting voor handmatig hozen (emmer, handpomp, e.d.)
- anker met lijn van voldoende lengte
- radarreflector
- landvasten en stootwillen
- reservebatterijen voor zaklamp en radio
- verrekijker
- zonnebril en zonnebrandcrème
- voedsel en watervoorraad (voor lange reizen)
- reservesleutels van de boot en reservestartaccu
- reservezekeringen en -lampen
- mobiele telefoon

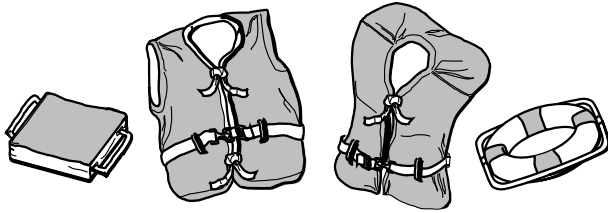


KC-0090



REDDINGSVESTEN

Een reddingsvest kan uw leven redden, maar alleen als u het draagt. Berg reddingsvesten altijd op een gemakkelijk bereikbare plaats op: bewaar ze niet in een afgesloten ruimte of onder andere spullen. **Zorg dat ook reddingsboeien altijd binnen handbereik zijn.**



KC-0041_2a

⚠ WAARSCHUWING

VERDRINKINGSGEVAAR

Het niet aan boord hebben of niet gebruiken van reddingsvesten in een noodsituatie kan de dood of ernstig letsel tot gevolg hebben. Vergewis u ervan dat uw boot is uitgerust met het juiste aantal en type reddingsvesten.

Het is vooral belangrijk dat kinderen, gehandicapte mensen en mensen die niet kunnen zwemmen, te allen tijde een goed aan hun specifieke behoefte aangepast reddingsvest dragen. Kinderen en mensen die niet kunnen zwemmen, moeten speciaal geïnstrueerd worden over het gebruik van het reddingsvest. Licht alle passagiers in over de plaats van veiligheidsuitrusting, uitrusting voor het binnenboord halen van personen en de plaats en het gebruik van de ladder.

Controleer regelmatig de staat van de reddingsvesten. Probeer de reddingsvesten uit voordat u gaat varen en zorg ervoor dat ze goed passen. Lees de instructies op het reddingsvest en volg ze nauwkeurig op.

REDDINGSVLOT

Grotere vaartuigen waarmee uit de kust wordt gevaren, kunnen voorzieningen hebben voor een reddingsvlot. Berg het reddingsvlot altijd op in een als zodanig aangeduide en voor dat doel bestemde plaats, in een koker of grote tas om het vlot tegen de elementen te beschermen. Is er geen specifieke opbergplaats, leg het geheel dan op een goed bereikbare plek, maar niet in het loopgebied van de opvarenden om beschadiging te voorkomen. Volg altijd de fabrieksvoorschriften op met betrekking tot gebruik en onderhoud ervan.

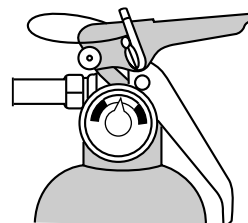
BRANDBLUSAPPARATUUR

⚠ GEVAAR

BRAND- EN ONTPLOFFINGSGEVAAR

Zorg dat u nooit:

- vrijhangende gordijnen of andere geweven stoffen in de nabijheid van, of boven, kooktoestellen of andere apparaten met een open vlam aanbrengt; brandbare stoffen in de motorruimte opbergt. Als er onbrandbare materialen in de motorruimte worden opgeborgen, dienen die zodanig te worden beveiligd dat ze niet in machine-uitrusting kunnen vallen, en mogen ze geen obstakel vormen dat de toegang tot of uit de ruimte belemmert;
- gangen naar uitgangen en luiken belemmert;
- beveiligingsinrichtingen, zoals brandstofsluiters, gasafsluiters, schakelaars van het elektrische systeem, belemmert;
- in kasten opgeborgen draagbare brandblusapparaten belemmert;
- het vaartuig onbeheerd achterlaat wanneer kook- en/of verwarmingstoestellen nog aan staan;
- wijzigingen aanbrengt in om het even welke systemen van het vaartuig (in het bijzonder het elektrische systeem en brandstof- en gassysteem) noch toestaat dat onbevoegd personeel welke systemen van het vaartuig ook wijzigt;
- een brandstoftank bijvult of gasflessen verwisselt wanneer er machine(s) lopen, of wanneer er kook- of verwarmingstoestellen aan staan;
- rookt tijdens het werken met brandstof of gas.



KC-0083_1

Goedgekeurde brandblusapparatuur is op de meeste boten verplicht. Installeer alle brandblusapparatuur op een gemakkelijk toegankelijke plaats. Alle passagiers dienen de plaats en de bedieningswijze van alle brandblusapparatuur/-systemen te kennen en te weten waar zich de brandwerende luiken, looproutes en

uitgangen bevinden.

Bedien de brandblusser vanaf een veilige afstand, 1 à 2 meter ervandaan, en loop vervolgens op de brandhaard toe als die eenmaal begint af te zwakken. Niet alle brandblussers moeten vanaf dezelfde afstand bediend worden. Zorg dat u de aanbevelingen kent m.b.t. de afstand die voor uw brandblusser geldt.



Laat brandblusapparatuur controleren met een frequentie die op de apparatuur staat aangegeven, vervang draagbare brandblussers, indien die verlopen of leeg zijn, door apparaten van een identiek brandblustype en met identieke brandblusmogelijkheden. Laat vaste systemen bijvullen of vervangen wanneer die verlopen of leeg zijn. Raadpleeg de handleiding van de brandblusser.

Op boten met een automatische brandblusinstallatie treedt het systeem in werking zodra de temperatuur een vooraf ingestelde waarde bereikt. Bij het in werking treden van de installatie kunt u een luide plof horen, gevolgd door een luchtstroom. U moet dan onmiddellijk alle elektrische en mechanische systemen en ventilatoren uitschakelen.

WAARSCHUWING



BRAND- EN ONTPLOFFINGSGEVAAR

Het gas van een brandblusinstallatie verdringt de zuurstof en “verstikt” zo de brand. Maak het luik NIET open. Zuurstof kan een brand aanwakkeren en er kan vuurterugslag optreden, wat de dood of ernstig letsel tot gevolg kan hebben.

Wacht na het in werking treden van het boordbrandblussysteem ten minste 15 minuten voordat u het luik naar de motorruimte opent.

VOORZICHTIG

Stop de motoren en ventilatoren vóór het blussen. Verlaat de ruimte.




WAARSCHUWING

De motorruimte heeft een vast blussysteem. Verlaat de ruimte vóór het blussen om verstikking te vermijden. Ventileer de ruimte na het blussen voordat u er binnengaat.

WAARSCHUWING

Dit blustoestel gebruikt CO2 als blusstof. Hiermee mogen alleen door elektriciteit veroorzaakte of in de kombuis ontstane branden bestreden worden. Om verstikking na het blussen te vermijden moet u de ruimte onmiddellijk verlaten en die ventileren voordat u er binnengaat.

WAARSCHUWING

BEWEGENDE DELEN

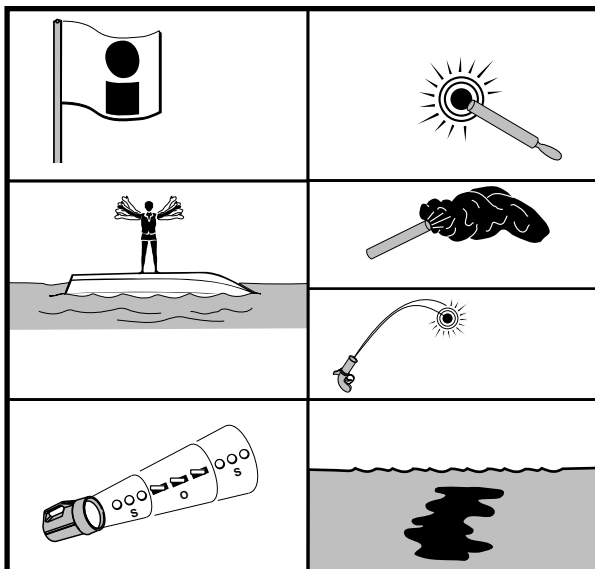
Bij aanraking van bewegende delen kunt u erdoor gegrepen worden, waardoor ledematen verbrijzeld kunnen raken en u kunt omkomen of ernstig letsel kunt oplopen. Kom niet in de buurt van bewegende delen.

Kom nooit zo dicht in de buurt van bewegende delen van een lopende machine, zoals motor, generator of schroef, dat u daarmee in aanraking kunt komen.

Aanraking kan resulteren in verlies van lichaamsdelen, wurging, brandwonden en/of ernstig bloedverlies, mogelijk resulterend in ernstig of dodelijk letsel. Zorg dat alle machinebeveiligingen goed aangebracht zijn wanneer de machine loopt.

VISUELE NOODSIGNALEN

De meeste boten die in kustwateren varen, moeten goedgekeurde visuele noodsignalen aan boord hebben. Neem hiervoor contact op met de plaatselijke autoriteiten.



KC-0082_2





⚠ WAARSCHUWING

BRAND- EN ONTPLOFFINGSGEVAAR

Pyrotechnische noodsignalen (zoals vuurpijlen) kunnen bij ondeskundige behandeling brand en/of een explosie, dodelijk of ernstig letsel en materiële schade veroorzaken. Houd u aan de gebruiksaanwijzing van de fabrikant voor het juiste gebruik van in de hand gehouden noodsignalen.

⚠ GEVAAR

GEVAAR M.B.T. KOOLMONOXIDE

Blootstelling aan koolmonoxide heeft de dood of ernstig letsel als gevolg. Gebruik het opstapbord UITSLUITEND om aan boord te gaan of bij het water in gaan, en gebruik het opstapbord NIET wanneer de motor loopt.

⚠ GEVAAR

GEVAAR M.B.T. KOOLMONOXIDE

Koolmonoxidegas (CO) is kleurloos, reukloos en zeer gevaarlijk. Alle motoren en apparaten die brandstof verbruiken, produceren dit gas. Vermijd rechtstreekse en langdurige blootstelling aan koolmonoxide (CO). Koolmonoxidevergiftiging leidt tot **HERSENLETSEL** of de **DOOD**. De symptomen van koolmonoxidevergiftiging zijn misselijkheid, duizeligheid en slaperigheid.

VERDOVENDE MIDDELEN EN VAREN

Ga niet met het vaartuig varen terwijl u onder invloed van alcohol of drugs bent. De combinatie van geluid en trillingen, zon, wind en beweging veroorzaakt namelijk vermoeidheid op het water. De effecten van alcohol zijn daarom op het water groter dan aan wal. Verdovende middelen en het besturen van een boot gaan niet samen. Het besturen van een vaartuig onder invloed van alcohol of andere drugs is zowel gevaarlijk als wettelijk verboden. Verminderd gezichtsvermogen of een slechte inschatting van de situatie op het water kan een ramp tot gevolg hebben.



⚠ WAARSCHUWING

CONTROLEVERLIJES

Het besturen van een vaartuig onder invloed van alcohol of andere drugs kan de dood of ernstig letsel tot gevolg hebben. Bestuur geen vaartuig als u onder invloed van een hallucinogene stof verkeert.

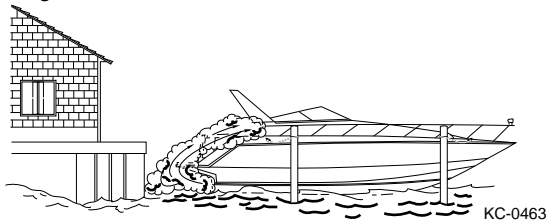
RISICO'S MET BETREKKING TOT KOOLMONOXIDE

Pas op dat u koolmonoxidevergiftiging niet aanziet voor zeeziekte, dronkenschap of bevanging door de warmte. Als iemand klaagt over branderige ogen, hoofdpijn, misselijkheid, lusteloosheid of duizeligheid, of als u koolmonoxidevergiftiging vermoedt, breng de persoon dan onmiddellijk in de frisse lucht, onderzoek de oorzaak en neem corrigerende maatregelen. Roep zo nodig medische hulp in.



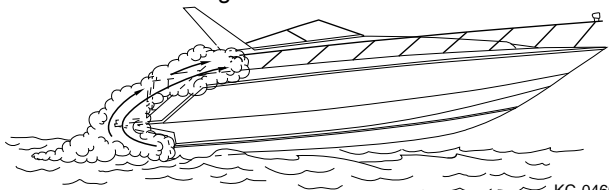
Oorzaken van gevaarlijke concentraties koolmonoxide zijn:

- Belemmeringen die van invloed zijn op de afvoer van uitlaatgassen aan de achterkant.



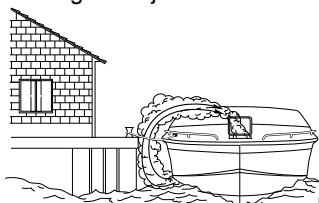
KC-0463

- Varen bij een snelheid waarbij de boeg onder een grote hoek uit het water omhoog komt.



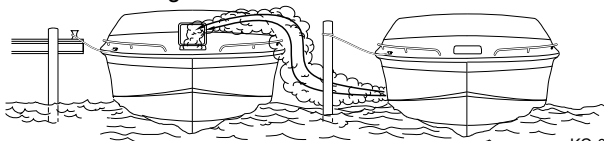
KC-0466

- Belemmeringen die van invloed zijn op de afvoer van uitlaatgassen langs de zijden.



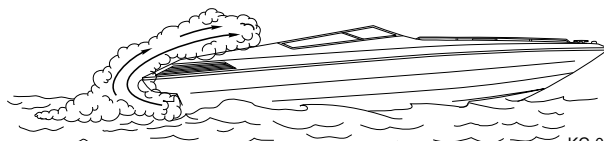
KC-0464

- Andere afvoergassen in besloten ruimten.



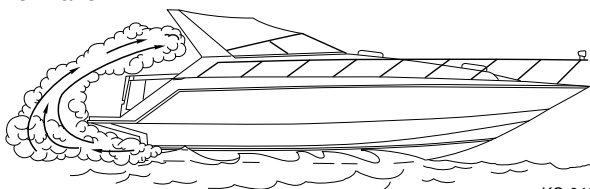
KC-0467

- Langzaam varen of stilliggen in het water met draaiende motor.



KC-0465

- Gebruik met buiskap en zijpanelen op hun plaats, zonder ventilatie.



KC-0468

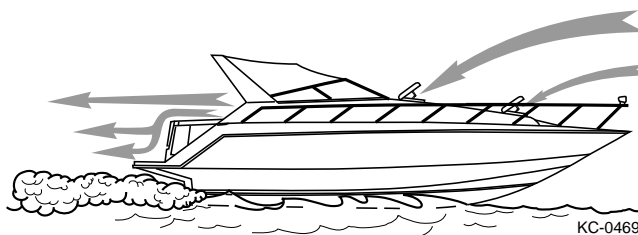
! GEVAAR



GEVAAR M.B.T. KOOLMONOXIDE

Toestellen die op brandstof of met open vlam werken, verbruiken zuurstof in de kajuit en verspreiden verbrandingsproducten in het vaartuig. Ventilatie is verplicht wanneer er toestellen in gebruik zijn. Open de desbetreffende ventilatieopeningen wanneer de toestellen in gebruik zijn. **Blokkeer ventilatieopeningen nooit en zorg dat toestellen met rookgasafvoer correct werken.**

Om ophoping van koolmonoxide tegen te gaan dient u de boot goed te ventileren door ramen open te zetten en/of de buiskap omlaag te doen. De dekluiken mogen bij lage snelheden of bij stilliggen open staan maar moeten bij hogere vaarsnelheden gesloten worden om het binnendringen van water, beschadiging of lichamelijk letsel te voorkomen.



KC-0469

ZORG DAT ER VERSE LUCHT DOOR EN OM HET VAARTUIG CIRCULEERT!

ZICHT

Het zicht van de bestuurder vanaf het roer kan worden belemmerd door hoge trimhoeken van het vaartuig en door andere factoren, veroorzaakt door een of meer van de volgende veranderlijke omstandigheden:

- voortstuwingsmotor-trimhoeken (op vaartuigen die met een gemotoriseerd trimsysteem op de voortstuwingsseenheid uitgerust zijn);
- trimvlakhoeken op de romp (op vaartuigen die met gemotoriseerde trimvlakken of trimplaten op de achterstevan uitgerust zijn);
- belasting en belastingsverdeling;
- snelheid;
- snelle acceleratie;
- overgang van verplaatsings- naar planeermodus;
- omstandigheden op zee;
- regen en stuivend water;
- duisternis en mist;
- binnenverlichting;
- plaats van kappen en gordijnen;
- personen of verplaatsbare uitrusting in het gezichtsveld van de bestuurder.

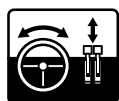


In de Internationale Bepalingen ter Voorkoming van Aanvaringen op Zee (COLREGS) en het vaarreglement wordt als eis gesteld dat er te allen tijde iemand op de uitkijk staat en dat de voorrangsregels in acht genomen worden. Inachtneming van dit reglement is van essentieel belang.

Voor vaartuigen met meer dan één roerplaats kan het gezichtsveld vanaf een of meer roerbedieningsposten beperkt zijn. Vermijd aanvaringen. Zorg bij gebruik van roerbedieningspost(en) met een beperkt zicht steeds voor een uitkijk vóór en achter op het vaartuig overeenkomstig COLREG 72 en het vaarreglement.

ATTENTIE

Houd patrijspooten, ramen, zetboorden, deuren, luiken of ventilatieopeningen gesloten tijdens ruw weer of bij planeersnelheden.



ALGEMENE INFORMATIE

BEDIENINGSHENDELS

BELANGRIJK

Als de boot oververmogen heeft, kan dat ertoe leiden dat u de boot niet onder controle houdt en dat de boot onveilig wordt. Voer uw boot NIET op en gebruik evenmin een motor met een groter nominaal vermogen dan op de kenplaat vermeld staat.

Voordat u gaat varen

Gebruik uw gezonde verstand tijdens het varen en bij het gebruiken van uw uitrusting.

- Laat de motor van het vaartuig NIET draaien in gesloten ruimten.
- Bevestig het veiligheidskoord van de dodemansknop aan de bestuurder en controleer of de schakelhendel in de NEUTRALE stand staat alvorens de motor te starten.
- Ken de condities van uw boot en de omgeving die u met de boot wilt bevaren.
- Zorg voor een vaarplan en laat aan anderen weten wanneer u zult terugkeren.
- Zet losse spullen stevig vast of berg ze op voordat u wegvaart.
- Vermijd plotselinge manoeuvres bij hoge snelheid en minder vaart bij golfslag.
- Als er geen kenplaat op het vaartuig zit, neem dan contact op met de verkoper of de fabrikant van het vaartuig.

Versnellingshendel/gashendel

WAARSCHUWING

AANVARINGSGEVAAR

Een op hol slaande motor, door uitval van de bediening van de gasklep, kan leiden tot een aanvaring, met de dood of ernstig letsel als gevolg. Zorg dat alle bedieningssystemen regelmatig worden gecontroleerd en goed worden onderhouden.

Er zijn kleine verschillen tussen de versnellingshendels en gashendels, afhankelijk van het type boot en motor. Voor een probleemloze en betrouwbare werking moeten alle bedieningshendels regelmatig worden onderhouden. Regelmatige controles zijn noodzakelijk. Neem hierover contact op met uw dealer.

ATTENTIE

Schakel-/gashendels van pleziervaartuigen zijn doorgaans uitgerust met een beveiliging waardoor alleen in de neutrale stand kan worden gestart. Controleer de startbeveiliging regelmatig. Ga NIET met het vaartuig varen als u vermoedt dat de startbeveiliging niet goed werkt.

Enkele hendel - Opbouw

Deze enkele hendel is zowel schakelhendel als gashendel.

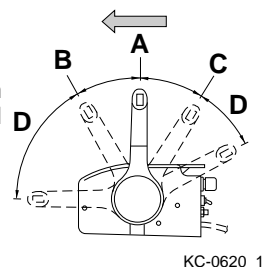
A. NEUTRALE stand - de motor kan alleen worden gestart als de hendel in deze stand staat.

B. Vooruit - druk op de ontgrendelingsknop onder de hendel om de versnelling in zijn vooruit (of achteruit) te zetten.

C. Achteruit - schakel niet te snel van vooruit naar achteruit.

D. Positie van gashendel - duw de hendel naar voren of trek deze naar achteren om de motor sneller te laten draaien.

Schakel alleen bij draaiende motor. Voor het laten warmlopen van de motor is er een aparte hendel waarmee u de motor sneller kunt laten draaien terwijl de versnellingshendel in zijn vrij (neutrale stand) staat.



KC-0620_1

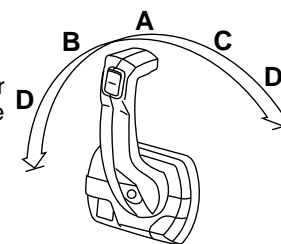
Enkele hendel - Inbouw

Deze enkele hendel is zowel schakelhendel als gashendel.

A. NEUTRALE stand - de motor kan alleen worden gestart als de hendel in deze stand staat.

B. Vooruit - druk op de ontgrendelingsknop onder de hendel om de versnelling in zijn vooruit (of achteruit) te zetten.

C. Achteruit - schakel niet te snel van vooruit naar achteruit.



KC-0671_1

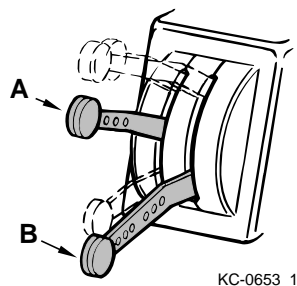
NL



D. Positie van gashendel - duw de hendel naar voren of trek deze naar achteren om de motor sneller te laten draaien.

Schakel alleen bij draaiende motor. Voor het laten warmlopen van de motor drukt u op de knop onder aan de hendel, zodat u gas kunt geven terwijl de versnelling in zijn vrij (neutrale stand) staat.

Twee hendels - Eén motor



KC-0653_1

Bij een bediening met twee hendels zijn er aparte hendels voor schakelen en gas geven.

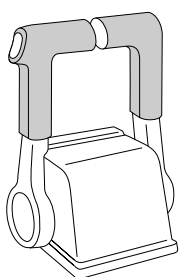
A. Schakelhendel - de neutrale stand (vrijloop) is in het midden, vooruit is omhoog en achteruit is omlaag.

B. Gashendel - omhoog voor volgas, omlaag voor het stationair laten lopen van de motor.

U laat de motor warmlopen door de hendel in zijn vrij (neutrale stand) te zetten en de gashendel zoveel als nodig omhoog te duwen.

Enkele hendels - Twee motoren

Met een gescheiden bediening voor twee motoren kunt u voor elke motor apart gas geven en schakelen. Dit maakt het manoeuvreren in krappe plaatsen een stuk eenvoudiger. Met elk van de hendels geeft u gas en schakelt u voor één motor; de linkerhendel is voor de motor aan bakboord en de rechterhendel voor de motor aan stuurboord.

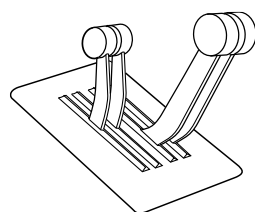


KC-0651_3

Voor de veiligheid staan de hendels tijdens het starten in de neutrale stand (recht omhoog). U schakelt door de hendel 15 graden te verplaatsen. Duw de hendel naar voren om vooruit te varen en naar achteren om achteruit te varen. Voorbij deze 15 graden gaat u van schakelen over op gas geven.

Voor het laten warmlopen van de motoren drukt u op de knop onder aan de hendels, zodat u gas kunt geven terwijl de versnellingshendels in de neutrale stand staan (vrijloop). Om goed met lage snelheid te kunnen manoeuvreren kunt u het beste de ene motor in zijn vooruit zetten en de andere in zijn achteruit.

Twee dubbele hendels - Twee Motoren



KC-0654_1

Bij een bediening met dubbele hendels op boten met twee motoren zijn er voor elke motor aparte hendels voor schakelen en gas geven: met de linkerhendels bedient u de motor aan bakboord en met de rechterhendels de motor aan stuurboord. Een bediening met dubbele hendels voor twee motoren is over het algemeen zo

ingedeeld dat de schakelhendels zijn gegroepeerd en dezelfde grootte en kleur hebben. Dit geldt ook voor de gashendels, alleen zijn deze iets groter dan de schakelhendels.

De schakelhendel(s) staan in het midden in de NEUTRALE stand. Duw de hendels naar voren om de versnelling in zijn vooruit te zetten en naar achteren om de versnelling in zijn achteruit te zetten. Zijn de gashendels helemaal naar voren geduwd, dan accelereert de boot. De motor loopt stationair als u de gashendels helemaal naar u toe hebt getrokken.

U laat de motoren warmlopen door de schakelhendels in de neutrale stand (vrijloop) te zetten en de gashendels zover als nodig naar voren te duwen. Om goed met lage snelheid te kunnen manoeuvreren kunt u het beste de ene motor in zijn vooruit zetten en de andere in zijn achteruit.

BESTURING

Alle stuursystemen moeten regelmatig worden onderhouden om ervoor te zorgen dat ze probleemloos en betrouwbaar blijven werken. Voordat u gaat varen moet u controleren of de besturing goed werkt. Voer ook een visuele controle uit om te zien of er geen onderdelen loszitten of ontbreken. Als u vermoedt dat de stuurinrichting beschadigd is, neem dan contact op met de verkoper. Ga NIET met het vaartuig varen als u vermoedt dat de stuurinrichting niet goed werkt.

Als het vaartuig met een noodstuurinrichting is uitgerust, zorg dan dat u weet waar deze zit en hoe deze bediend moet worden. Als het vaartuig met twee motoren is uitgerust, kan de besturing worden geregeld met behulp van de gashendels en door één motor tegelijk te bedienen.

De boot blijft niet automatisch op koers. Houd het stuurrad altijd goed vast om de boot onder controle te houden. Een slecht onderhouden besturingssysteem kan gevaar opleveren.

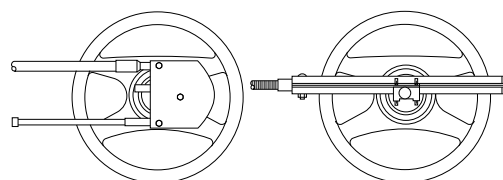
WAARSCHUWING

GEVAAR VOOR ONCONTROLEERBARE EN ONVEILIGE BOOT

Onjuist onderhoud van de stuurinrichting kan tot gevaarlijke situaties leiden en de dood of ernstig letsel tot gevolg hebben doordat men plotseling de macht over het vaartuig verliest. Vergewis u ervan dat het gehele besturingsmechanisme, alle kabels en het peil van alle vloeistof regelmatig gecontroleerd en onderhouden worden.

Mechanische besturing

De roerinrichting zet de draaiende beweging van het rad om naar een lineaire beweging in de kabel wanneer er bij een mechanische stuurinrichting aan het stuurrad wordt gedraaid. De kabel verandert de stand van de helmstok.

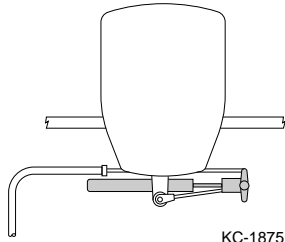


KC-1871



Stuurbekrachtiging

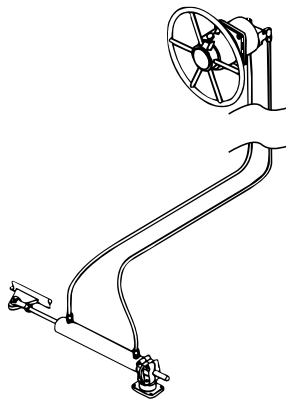
De roerinrichting zet de draaiende beweging van het rad om naar een lineaire beweging in de kabel wanneer er bij een bekrachtigde stuurinrichting aan het stuurrad wordt gedraaid. Hierdoor wordt de stand door de kabel veranderd. Door de beweging van de kabel wordt er een signaal gezonden naar een hydraulische pomp die de met de helmstok verbonden hydraulische cilinder in beweging zet.



KC-1875

Hydraulische besturing

Een hydraulisch stuursysteem bestaat uit een op de helmstok gemonteerde pomp met twee slangen die op de pomp en een hydraulische cilinder zijn aangesloten. Als u aan het stuurwiel draait, komt de met de helmstok verbonden hydraulische cilinder in beweging. Een tank - dit kan een aparte tank of een in de pomp geïntegreerde tank zijn - bevat extra vloeistof om te voorkomen dat er lucht in het systeem komt.



KC-1880

Zorg ervoor dat de vloeistof van het hydraulische systeem altijd op peil is. Neem hierover contact op met uw dealer.

KLEPPEN

Er zijn afsluiters opgenomen in het brandstoftoevoersysteem van de boot, toestellen die op brandstof werken, het watersysteem en bunsysteem, naargelang nodig voor het regelen van brandstoffen of vloeistoffen.

Wees bekend met de gevaren met betrekking tot brandstoffen en andere op brandstof werkende systemen.

Zorg dat brandstofleidingen en -aansluitingen niet beschadigd kunnen raken en dat er geen brandstof in aanraking komt met hete delen van de motor. Veeg gemorste brandstof onmiddellijk op en ruim poetslappen op milieuverantwoorde wijze op zodra u aan wal bent.

Zie BRANDSTOFTOEVOER- en WATERSYSTEEM voor waarschuwingen over op deze typen systemen toegepaste afsluiters.

WAARSCHUWING



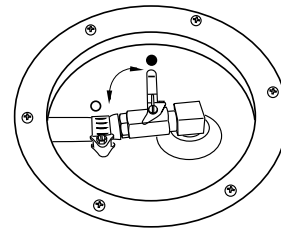
BRAND- EN ONTPLOFFINGSGEVAAR

Benzine en andere brandstoffen zijn zeer licht ontvlambaar en uiterst explosief onder bepaalde omstandigheden.

- Rook NIET, kom niet met een open vlam in de buurt en laat ook geen vonken ontstaan tijdens het tanken.
- Blokkeer brandstofontluchtingsopeningen NIET.
- Sla brandstof NIET op in vaten e.d. of ruimten die niet zijn aangewezen voor de opslag van brandstof en gebruik de voor brandstof bestemde opslagruimten NIET voor enig ander doel.

Brandstofafsluiters

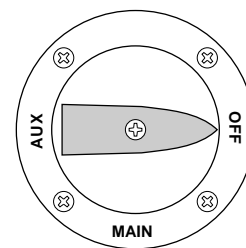
Deze afsluiters zorgen ervoor dat er geen brandstof naar de motor kan stromen. Het is raadzaam deze afsluiters gesloten te houden als de boot lange tijd niet wordt gebruikt of als de boot uit het water is gehaald.



KC-1003

Selectie van de brandstoftank

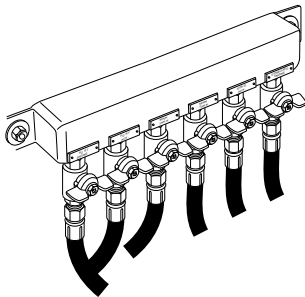
Modellen met twee of meer brandstoftanks zijn uitgerust met een klep voor tankselectie.



KC-1001_1

Brandstofspruitstuk

Brandstofspruitstukken bevinden zich over het algemeen in het motorruim en worden gebruikt als er meerdere brandstoftanks en motoren zijn. De kleppen zorgen ervoor dat er brandstof uit een of meer tanks wordt gehaald of dat de brandtoevoer naar een of meer motoren wordt afgesloten.



KC-1004

Toestellen die op brandstof werken

Toestellen die op brandstof of met open vlam werken, verbruiken zuurstof in de kajuit en verspreiden verbrandingsproducten in het vaarttuig. Ventilatie is verplicht bij het bedienen of verwisselen van brandstoffslessen voor deze typen toestellen. Zorg voor voldoende ventilatie en zorg dat het toestel goed werkt. Gebruik deze typen toestellen NIET om de kombuis of de kajuit te verwarmen.

! GEVAAR



GEVAAR M.B.T. KOOLMONOXIDE

Toestellen die op brandstof of met open vlam werken, verbruiken zuurstof in de kajuit en verspreiden verbrandingsproducten in het vaarttuig. Ventilatie is verplicht wanneer er toestellen in gebruik zijn. Open de desbetreffende ventilatieopeningen wanneer de toestellen in gebruik zijn. **Blokkeer ventilatieopeningen nooit en zorg dat toestellen met rookgasafvoer correct werken.**

BRANDSTOFSYSTEEM

! WAARSCHUWING



BRAND- EN ONTPLOFFINGSGEVAAR

Benzine en andere brandstoffen zijn zeer licht ontvlambaar en uiterst explosief onder bepaalde omstandigheden.

- Rook **NIET**, kom niet met een open vlam in de buurt en laat ook geen vonken ontstaan tijdens het tanken.
- **Blokkeer brandstofontluchtingsopeningen NIET.**
- Sla brandstof **NIET** op in vaten e.d. of ruimten die niet zijn aangewezen voor de opslag van brandstof en gebruik de voor brandstof bestemde opslagruimten **NIET** voor enig ander doel.

Controleer eerst, voordat u elektrische apparaten inschakelt of de motor gaat starten, de motorruimte op benzinedampen, en laat de ventilator vervolgens ten minste vier minuten lang draaien. Laat de ventilator draaien telkens wanneer er onder de planeersnelheid gevaren wordt.

De brandstofontluchtingsopeningen bevinden zich normaliter in de romp of achtersteven onder en in de nabijheid van de brandstofvulpijpen. Controleer of de brandstofvul- en ontluchtingsleidingen vrij van obstakels en knikvrij zijn. Vergeet vooral niet om het brandstoffilter periodiek te controleren en naar naargelang nodig te reinigen.

Controleer de brandstofleidingen, ontluchtingslangen en afvoerslangen regelmatig op lekkage. Sommige modellen zijn uitgerust met wegneembare inspectieplaatjes voor het controleren van onderdelen van het brandstofsysteem. Als er lekkage optreedt bij de koppeling, dan is het strakker bevestigen van de slangklemmen vaak al voldoende om dit te verhelpen. Als het toch blijft lekken, vervang de slang of koppelingen dan onmiddellijk om het zich ophopen van vloeistoffen of gassen te voorkomen. Oppervlakteschuurtjes op de slang duiden op slijtage; vervang de slang in dat geval. Gebruik uitsluitend onderdelen voor het brandstofsysteem die gecertificeerd zijn voor gebruik in schepen; gebruik in plaats daarvan geen auto-onderdelen voor scheepstoepassingen.

Raadpleeg voor de capaciteit, soort brandstof en plaats van de aansluiting(en) voor het brandstoftoevoersysteem de door de fabrikant van het vaarttuig voor dat specifieke vaarttuig meegeleverde informatie.

BELANGRIJK

Het kan voorkomen dat niet de gehele inhoud van de brandstoftank gebruikt kan worden, afhankelijk van de trim of belading van het vaarttuig. Houd altijd een reserve van 20% van de inhoud van de brandstoftank aan om aan de veilige kant te zitten.



WATERSYSTEMEN

In deze sectie worden de basiscomponenten van een watersysteem beschreven. Het watersysteem moet schoongemaakt, winterklaar gemaakt en onderhouden worden om de bedrijfszekerheid ervan te beschermen. Raadpleeg de door de fabrikant aanbevolen methoden voor gebruik, verzorging en onderhoud van het systeem en de componenten ervan.

Zoetwatertank

In het geval het vaartuig van een zoetwatertank voorzien is, is reinheid zeer belangrijk voor de watervoorziening. Vraag aan uw dealer welke chemicaliën u het beste kunt gebruiken. Laat zoet water NIET gedurende langere perioden in het systeem zitten. Spoel en desinfecteer het systeem regelmatig. Vul het systeem alleen met vers water. Het kan zijn dat niet al het zoete water in het systeem te gebruiken is vanwege de stand (helling) van het vaartuig.

WAARSCHUWING

VERMIJD IN EEN ZOETWATERTANK TOEGEPASTE GIFTIGE STOFFEN

In het systeem tijdens opslag of voor het reinigen gebruikte chemische producten mogen niet van dien aard zijn dat uw zoetwatertanksysteem erdoor aangetast wordt. De tank moet leeg zijn als de boot in de stalling ligt en als u de boot geruime tijd niet gebruikt.

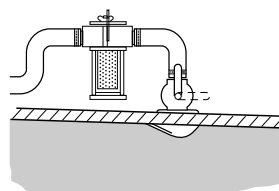
WAARSCHUWING

MILIEUVERVUILING

Het in het water lozen van chemische producten is uitsluitend toegestaan in daarvoor aangewezen gebieden en dient te geschieden in overeenstemming met de plaatselijke verordening voor het lozen van chemische stoffen.

Buitenboordkranen/ huiddoorvoeropeningen

Alle huiddoorvoeren onder de waterlijn zijn uitgerust met afsluiters. Deze afsluiters moeten gesloten blijven als de boot lange tijd niet wordt gebruikt en mogen alleen worden geopend wanneer dit nodig is.



KC-2165_1

WAARSCHUWING

GEVAAR VOOR VOLLOPEN OF VERDRINKING

Een defect in een component van het watersysteem kan uitmonden in gevaar voor vollopen of verdrinking, wat de dood of ernstig letsel tot gevolg kan hebben. Onderhoud alle componenten van het watersysteem en houd buitenboordkranen gesloten wanneer ze niet gebruikt worden.

Sommige huiddoorvoeren hebben afsluiters die zijn uitgerust met filters om vuil tegen te houden en verstopping van de waterafvoer te voorkomen. Voor een goede afvoer van het water moeten deze filters dagelijks worden gecontroleerd en gereinigd.

ATTENTIE

Om beschadiging van de motor te voorkomen moet u het filter controleren en de afsluiter van de motorkoeling openen voordat u de motor start.

Als het vaartuig met buitenboordkranen in het voorpiek- en achterpiekschot is uitgerust, houd die dan gesloten tenzij u water wilt afvoeren naar de hoofdruimtes.

Bun

Er zijn verschillende typen afsluiters voor bunnen. De meest gebruikelijke is de klep voor in- en uitlaat van water.

Door de uitlaatklep te openen kunt u het water uit de bun laten weglopen tot aan de waterlijn. Om de tank volledig leeg te maken moet u het resterende water handmatig eruit hozen of de boot uit het water halen.

ATTENTIE

Houd patrijspooten, ramen, zetboorden, deuren, luiken of ventilatieopeningen gesloten tijdens ruw weer of bij planeersnelheden.

Keerkleppen

Met behulp van een keerklep kunnen twee verschillende systemen dezelfde waterinlaat en afsluiter gebruiken. Bij gebruik van een keerklep kunnen beide systemen echter niet tegelijkertijd worden gebruikt.

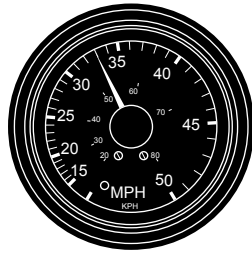
INSTRUMENTEN

Als uw boot over meerdere motoren beschikt, kunnen er twee of zelfs nog meer sets van de hier beschreven instrumenten aanwezig zijn. Meestal is dit één set per motor. Sporadisch voorkomende afwijkingen in de waarden die de meetinstrumenten aangeven zijn niet ongebruikelijk. Raadpleeg de gebruiksaanwijzing bij de motor voor de normale waarden.



Snelheidsmeter

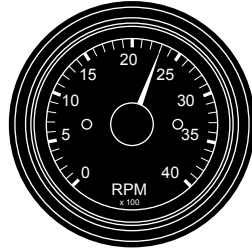
Meet de snelheid van de boot in kilometers, knopen of mijlen per uur.



KC-0710

Toerenteller

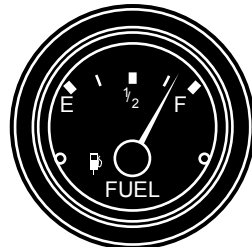
Meet het toerental van de motor in omwentelingen per minuut.



KC-0700

Brandstofmeter

Geeft bij benadering het brandstofniveau in de brandstoftank aan. Aangezien de nauwkeurigheid afhankelijk is van de stand van de boot (helling), gebruikt u 1/3 van de brandstof voor de heenweg, 1/3 voor de terugweg en 1/3 als reserve.



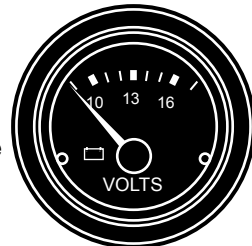
KC-0720

BELANGRIJK

Het kan voorkomen dat niet de gehele inhoud van de brandstoftank gebruikt kan worden, afhankelijk van de trim of belading van de boot. Houd altijd een reserve van 20% van de inhoud van de brandstoftank aan om aan de veilige kant te zitten.

Voltmeter

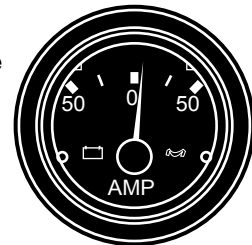
Geeft de laadspanning van de lichtaccu en de startaccu aan in volt gelijkstroom. Controleer het oplaadsysteem en de conditie van de accu bij een waarde van minder dan 11,5.



KC-0750

Ampèremeter

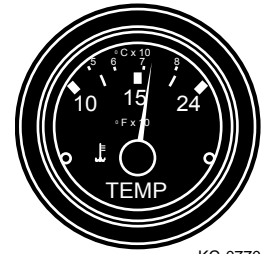
Meet de laadstroom in het elektrische systeem. Raadpleeg de handleiding bij de motor voor de normale waarden.



KC-0760

Temperatuurmeter voor het motorkoelwater

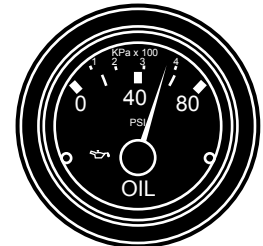
Meet de temperatuur van het motorkoelwater. Raadpleeg de handleiding bij de motor voor de normale waarden.



KC-0770

Oliedrukmeter

Meet de druk van de motorolie. Raadpleeg de handleiding bij de motor voor de normale waarden.



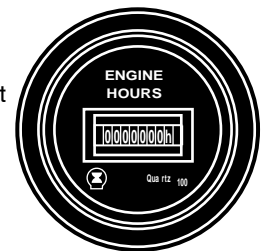
KC-0780

Temperatuurmeter voor de motorolie

Meet de temperatuur van de motorolie. Raadpleeg de handleiding bij de motor voor de normale waarden.

Urenteller

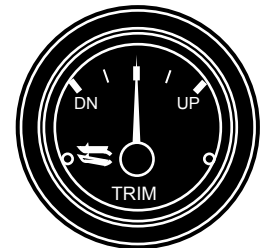
Houdt het aantal draaiuren van de motor bij, aan de hand waarvan wordt bepaald wanneer de motor een onderhoudsbeurt nodig heeft.



KC-0782

Trim

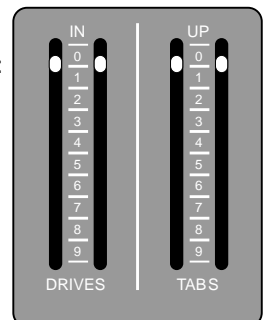
Geeft de stand van de buitenboordmotor weer en geeft de hoek aan die de boeg maakt ten opzichte van een horizontaal vlak. Gebruik deze meter om de trim van de boot te controleren.



KC-0740

Indicator voor stand trimplaat

Geeft de stand van de trimplaat aan: omhoog of omlaag.

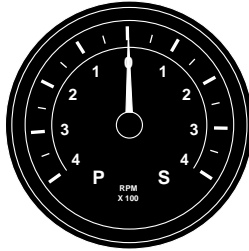


KC-0707



Motorsynchronisator

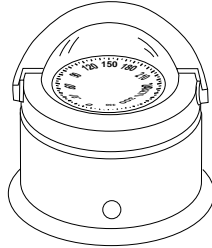
Geeft de verhouding tussen het toerental van beide motoren weer aan de hand waarvan u de snelheid van de motoren kunt synchroniseren. Als de wijzer op nul staat, lopen de motoren synchroon. Staat de wijzer niet op nul, dan moet het motortoerental worden aangepast totdat de wijzer op nul staat.



KC-0708

Kompas

Het kompas wordt gebruikt voor navigatie en geeft aan waar het magnetische NOORDEN ligt.



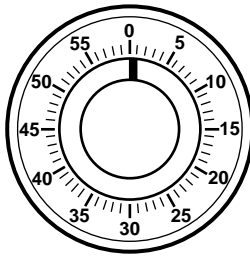
KC-0709

BELANGRIJK

Het kompas moet door een gekwalificeerde technicus worden geïjkt voordat het voor navigatie wordt gebruikt. Als het kompas niet geïjkt is, zal de aanwijzing ervan niet betrouwbaar zijn. Raadpleeg de handleiding bij het kompas voor uitgebreide informatie over het kompas.

Dieptemeter

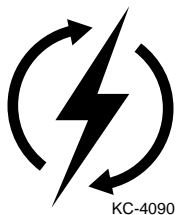
Geeft de afstand aan tussen de onderkant van de boot en de bodem recht onder de transducer. Houd er rekening mee dat u een extra afstand van de waarde op de meter moet aftrekken om te voorkomen dat de boot in ondiep water aan de grond loopt.



KC-0910

SCHAKELAARS EN INDICATORS

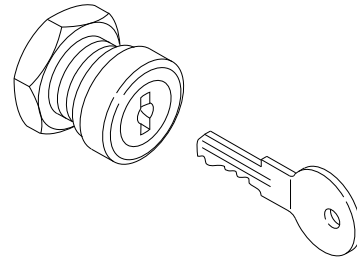
Alle elektrische circuits op de boot zijn uitgerust met schakelaars.



KC-4090

Starten

U start de motor door de sleutel helemaal naar rechts te draaien. Zodra de motor start, moet u de sleutel loslaten zodat de schakelaar in de ingeschakelde stand komt te staan.



KC-0985

Dodemansknop

⚠ WAARSCHUWING

GEVAAR VOOR ONCONTROLEERBARE EN ONVEILIGE BOOT

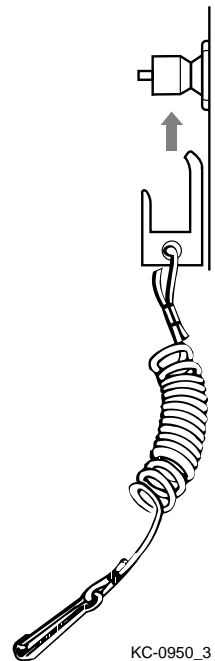
Een systeem met dodemansknop dat niet wordt gebruikt of niet goed werkt, kan de dood of ernstig letsel tot gevolg hebben. Ga NIET met de boot varen als het systeem met de dodemansknop (noodstop-schakelaar) niet goed werkt.

Zorg dat u voordat u de motor start het veiligheidskoord aan uzelf en de dodemansknop hebt bevestigd. Hiermee wordt voorkomen dat het vaartuig doorvaart, mocht de bestuurder overboord vallen.

De dodemansknop zorgt ervoor dat de motor wordt uitgeschakeld zodra de boot stuurloos wordt doordat de bestuurder is gevallen of overboord is geslagen.

De dodemansknop is een op de stuurkolom gemonteerde schakelaar met een veiligheidskoord dat de bestuurder met de dodemansknop verbindt. Als u de motor snel moet uitzetten, is een ruk aan het koord voldoende: de clip van het koord schiet dan los en de dodemansknop zorgt dat de motor wordt uitgeschakeld.

Bevestig de clip van het veiligheidskoord opnieuw om de dodemansknop weer te activeren. De clip moet aan de dodemansknop bevestigd worden, anders werkt de motor niet.



KC-0950_3

BELANGRIJK

De dodemansknop mag alleen in noodgevallen worden gebruikt. Onder normale omstandigheden mag de motor NIET met deze schakelaar worden uitgezet.



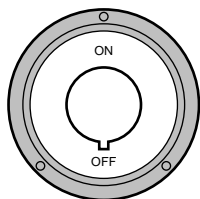
De dodemansknop kan alleen doeltreffend werken als deze geen gebreken vertoont. Let hierbij op het volgende:

- Verwijder nooit de dodemansknop of het veiligheidskoord en verander er niets aan.
- Het veiligheidskoord moet helemaal vrij hangen en niet ergens aan kunnen blijven vasthaken.

EEN KEER PER MAAND: Controleer de werking van de dodemansknop en controleer of het veiligheidskoord niet rafelig of anderszins beschadigd is. Trek aan het veiligheidskoord terwijl de motor draait. Neem contact op met uw dealer als de motor niet stopt en laat de dodemansknop direct vervangen.

Accuschakelaar

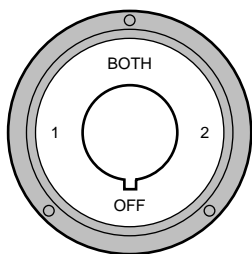
Hiermee schakelt u de gehele accuvoeding voor de boot af, behalve voor de automatische lenspomp(en), indien gemonteerd. Als op uw boot een dubbele accu is geïnstalleerd, vergewis u er dan van dat de accukeuzeschakelaar voor ten minste één accu in de aan-stand (ON) staat. De accuschakelaar zorgt ook voor een volledige loskoppeling van de accu's ter beveiliging tegen onbevoegd gebruik en om het leeglopen van de accu('s) tegen te gaan. Zet de schakelaar in de uitgeschakelde stand wanneer de boot niet gebruikt wordt. Raadpleeg de handleiding van de fabrikant voor meer informatie.



KC-0704_2

Accukeuzeschakelaar

Hiermee scheidt u de boot elektrisch van de accu's, en schakelt u over op de primaire en/of secundaire accu. In normale omstandigheden moet de schakelaar in de aan-stand (ON) voor één accu staan en niet in de aan-stand (ON) voor beide accu's. Zo houdt u de ene accu in reserve, mocht de andere uitvallen. Selecteer de accu wanneer de motor uit is en wissel dagelijks van accu. In de uit-stand (OFF) is de boot, op de eventueel gemonteerde automatische lenspomp(en) na, elektrisch gescheiden van de accu's. Met de accukeuzeschakelaar verbindt u ook de beide accu's als er een groter startvermogen nodig is. Zet de schakelaar in de uitgeschakelde stand wanneer de boot niet gebruikt wordt. Raadpleeg de handleiding van de fabrikant voor meer informatie.



KC-0705_2

BELANGRIJK

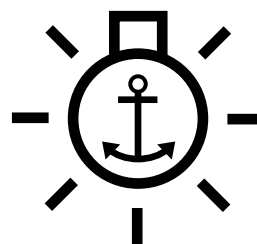
De accukeuzeschakelaar is aangebracht met het doel om een van beide accu's in reserve te kunnen houden. Als beide accu's in de aan-stand staan en de ene accu wordt gebruikt om de motor te starten, terwijl de andere voor hulpapparatuur gebruikt wordt, dan zullen beide accu's ontladen raken. Als u dit doet, heeft u geen accu meer in reserve en loopt u de kans dat u zonder stroom komt te zitten.

Accuscheidingschakelaar

Hiermee is het mogelijk meerdere accu's te laden doordat gedetecteerd wordt hoeveel lading nodig is voor elke accu. Zo wordt overlading voorkomen en uitgesloten dat de ene accu zich ontladend in de andere. Raadpleeg de handleiding die de fabrikant met de scheider heeft meegeleverd voor verdere bijzonderheden.

Ankerlicht

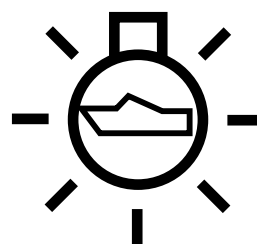
Hiermee schakelt u het witte licht in als u's nachts voor anker gaat.



KC-4065

Navigatielichten

Hiermee schakelt u de navigatielichten, het ankerlicht en de verlichting van de instrumenten in of uit.



KC-4060

BELANGRIJK

Vaar tussen zonsondergang en zonsopgang altijd met de navigatielichten aan. Het gebruik van navigatielichten is 's nachts verplicht voor het aangeven van de vaarrichting en het bepalen van de voorrang.

Ventilator

WAARSCHUWING

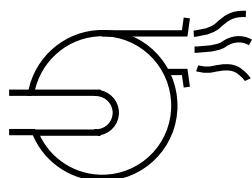


BRAND- EN ONTPLOFFINGSGEVAAR

Benzinedampen zijn zeer explosief bij blootstelling aan open vuur of vonken. Hierbij kunt u omkomen of ernstig gewond raken. Laat de ventilator eerst ten minste vier minuten lang draaien ALVORENS elektrische apparaten in te schakelen of de motor te starten.



Hiermee schakelt u de ventilator in het motorruim in om explosieve gassen af te voeren.



KC-4040

BELANGRIJK

Laat de ventilator(en) voor de kajuitontluchting ten minste vier minuten DRAAIEN ALVORENS elektrische apparaten in te schakelen of de motor(en) te starten. Het gebruik van de kajuitontluchting is GEEN GARANTIE dat explosiegevaarlijke dampen zijn afgevoerd. Controleer ALVORENS elektrische apparaten in te schakelen of de motor(en) te starten ALTIJD de motor- en lensruimte op brandstofdampen. Als u brandstof ruikt, schakel elektrische apparaten dan NIET in en start de motor(en) dan NIET. Stel onmiddellijk een onderzoek in. Laat de ventilator draaien telkens wanneer er onder de planeersnelheid gevaren wordt.

Lenspomp

⚠ WAARSCHUWING

GEVAAR VOOR ZINKEN OF VERDRINKING

Het lenspompsysteem is niet ontworpen voor lekdiens. De gecombineerde capaciteit van het systeem is er niet op berekend om het vaartuig in geval van schade leeg te pompen.

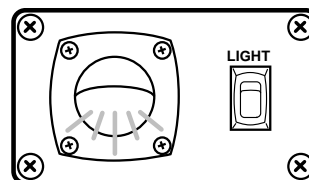
ATTENTIE

Controleer de werking van alle lenspompen met regelmatige tussenpozen. Maak pompinlaten vrij van vuil e.d. Als er buitenboordkranen in het voorpiek- en achterpiekschot zijn aangebracht, moeten die gesloten blijven en mogen ze uitsluitend geopend worden om water naar de hoofd lensruimtes af te voeren.

Hiermee schakelt u de lenspomp handmatig in of uit. Zie de gebruiksaanwijzing van de pompfabrikant voor meer informatie over bediening en onderhoud.

Dek- en nachtverlichting

Met deze selectieschakelaars schakelt u de dekverlichting en nachtverlichting in de stuurhut in. De hoofdstroomschakelaar (Master Power-schakelaar) moet in de stand ON staan om de verlichting te kunnen inschakelen.



KC-0935_1

Ruitenwisser

Hiermee bedient u de ruitenwissers.



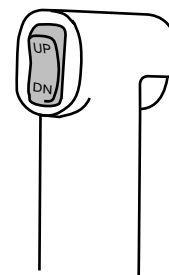
KC-4070

Luikbediening

Hiermee kunt u de luiken van de motorruimte elektrisch openen en sluiten.

Motortrim

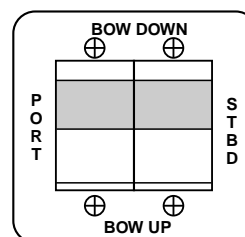
Met deze schakelaar activeert u de trim/kantelfunctie. Druk op de schakelaar en houd deze ingedrukt totdat de motor in de gewenste stand staat. Gebruik deze schakelaar in combinatie met de trimmeter voor maximale vaarprestaties van de boot. Met de schakelaar kunt u de motor ook omhoog kantelen als de boot op een trailer moet worden vervoerd.



KC-0931_2

Trimplaten

Met deze tuimelschakelaars bedient u de trimplaten aan de bak- en stuurboordzijde van de spiegel. Door de trimplaten in te stellen kunt u de ligging van de boot op het water aanpassen aan de wisselende omstandigheden.



KC-0932_1

NL



Brandstofmeter

Hiermee controleert u de hoeveelheid brandstof in de brandstoftank nadat de navigatielichten of de contactschakelaar zijn uitgeschakeld.

DETECTOREN

Detectoren zorgen ervoor dat gevaarlijke concentraties van gassen aan boord worden opgespoord.

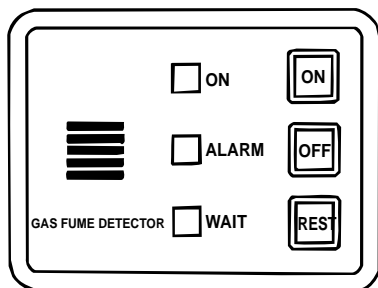
Gasdampen

WAARSCHUWING


**BRAND- EN
ONTPLOFFINGSGEVAAR**

Benzinedampen zijn zeer explosief bij blootstelling aan open vuur of vonken. Hierbij kunt u omkomen of ernstig gewond raken. Laat de ventilator eerst ten minste vier minuten lang draaien ALVORENS elektrische apparaten in te schakelen of de motor te starten.


Wanneer gasdampen worden ontdekt, wordt een alarmsignaal geactiveerd. Schakel onmiddellijk de kajuitontluchting in om de dampen af te voeren. De sensor van de gasdampdetector is gemonteerd in de lensruimte, waar deze dampen zich kunnen ophopen. Controleer voordat u gaat varen of de eenheid goed functioneert.



Koolmonoxidedampen

Wanneer er koolmonoxidedampen worden gedetecteerd, gaat er een alarmsignaal. Breng de passagiers aan dek voor frisse lucht en zorg dat de ruimte onmiddellijk wordt geventileerd.

GEVAAR


**GEVAAR M.B.T.
KOOLMONOXIDE**

Blootstelling aan koolmonoxide heeft de dood of ernstig letsel als gevolg. Koolmonoxide (CO) is kleurloos, reukloos en uiterst gevaarlijk. Alle motoren en apparaten die brandstof verbruiken, produceren dit gas. Rechtstreekse en langdurige blootstelling aan koolmonoxide veroorzaakt hersenletsel of kan zelfs de dood tot gevolg hebben. De symptomen van koolmonoxidevergiftiging zijn misselijkheid, duizeligheid en slaperigheid. Vergewis u ervan dat uw koolmonoxidedetector goed werkt.

Alarmsignaal

Als u het alarmsignaal hoort, controleert u de meters en zet u de motor uit. Het alarmsignaal geeft aan dat de motor oververhit is en/of het oliepeil te laag is. Sommige modellen beschikken over een alarmtestfunctie die het alarm test wanneer u de motor start.

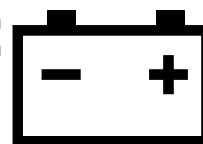


ZEKERINGEN EN STROOMONDERBREKERS

Alle elektrische circuits worden door zekeringen of stroomonderbrekers beschermd tegen overbelasting. Bij overbelasting of kortsluiting brandt de zekering door of wordt de stroomonderbreker geactiveerd. Als een elektrisch circuit onder normale gebruiksomstandigheden steeds overbelast raakt, moet u de boot direct door de dealer laten nakijken.

ACCU('S)

De accu('s) moeten goed in de boot zijn vastgezet en de klemmen ervan moeten afgedekt zijn. Houd de accuklemmen schoon en controleer ze regelmatig.



Accu-elektrolyt is zuurrijk. Ga hier voorzichtig mee om. Als er elektrolyt op de huid of een ander lichaamsdeel komt: overvloedig spoelen met water en medische hulp inroepen.

Houd de accuaansluitingen schoon, controleer of ze goed vast zitten en zorg dat ze goed geïsoleerd zijn ter voorkoming van lichtboogvorming, kortsluiting en een mogelijke explosie of brand.

Ga voorzichtig te werk bij het aansluiten of loskoppelen van de accu. Zorg dat de accu goed en veilig bevestigd en aangesloten is en dat de klemmen afgedekt zijn met beschermkappen. Laad een accu NIET op in het vaartuig en/of blokkeer de ontluchtingsopeningen van de accu NIET.



WAARSCHUWING

BRAND- EN ONTPLOFFINGSGEVAAR

Explosie- of brandgevaar ten gevolge van door loodaccu's geproduceerde waterstofgassen heeft de dood of ernstig letsel tot gevolg.

- Draag een persoonlijke beschermingsuitrusting wanneer u aan of in de nabijheid van accu's werkt.
- Laad GEEN laadaggregaat op en gebruik het niet om de motor te starten.
- Laad de accu buiten het vaartuig op.
- Rook NIET en kom niet met een vlam in de nabijheid van een accu.
- Houd uw hoofd NIET recht boven een accu bij het maken of verbreken van elektrische verbindingen.
- Als gas ontbrandt door een vonk of vlam, kan het met kracht exploderen, waardoor er accuzuur in het rond spat of delen van de accu in het rond vliegen.
- Ga NIET met een metalen voorwerp vonken tussen accupolen opwekken om te controleren of de accu geladen is.

WAARSCHUWING

Werk niet aan de elektrische installatie terwijl er spanning op het systeem staat; breng evenmin wijzigingen in het elektrische systeem of bijbehorende tekeningen aan. De installatie van, wijzigingen in en onderhoud aan het elektrische systeem dienen te worden uitgevoerd door een bevoegd scheepselektromonteur. Breng geen wijzigingen of modificaties aan in de nominale stroomsterkte van beveiligingsinrichtingen tegen overstroom, en gebruik uitsluitend elektrische toestellen of apparaten met componenten die niet de nominale stroomsterkte van de stroomketen overschrijden. Schakel bij het verlaten van het vaartuig alle elektrische systemen uit behalve de stroomketens van de automatische lenspompen, de brandbeveiliging en het alarmsysteem.

Het wisselstroomsysteem levert stroom aan de contactdozen en aan apparaten die op wisselstroom werken (elektrisch fornuis, boiler, magnetron, koelkast, enz.) wanneer de boot is afgemeerd.

ELEKTRISCHE SYSTEMEN

GEVAAR



BRAND-/EXPLOSIE-/ ELEKTROCUTIEGEVAAR

Oneigenlijk gebruik van wisselstroom- en gelijkstroomsystemen leidt tot brand, explosie of elektrocutie, met de dood of ernstig letsel als gevolg. Werk NIET aan een systeem waar spanning op staat. Zwem evenmin in de buurt van een vaartuig wanneer het is aangesloten op een stroombron aan de wal. Ga voorzichtig te werk bij het aansluiten of loskoppelen van de stroom op de wal.

Sommige boten zijn uitgerust met twee elektrische systemen: een door accu's gevoed gelijkstroomsysteem en een door een generator aan boord of door een stroombron op de wal gevoed wisselstroomsysteem. De systemen worden bediend via een paneel dat als hoofdschakelpaneel functioneert. Het gelijkstroomsysteem levert elektriciteit aan alle elektrische circuits aan boord (lichten, pompen, ventilatoren, ontstekingscontacten enz.).



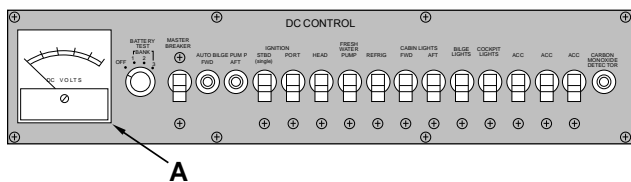
⚠ WAARSCHUWING

Breng geen wijzigingen in het elektrische systeem of bijbehorende tekeningen aan. De installatie van, wijzigingen in en onderhoud aan het systeem dienen te worden uitgevoerd door een bevoegd scheepselektromonteur. Controleer het systeem ten minste eenmaal in de twee jaar. Sluit metalen behuizingen of omhullingen van geïnstalleerde elektrische apparaten aan op het beschermingsleidingstelsel in het vaartuig (geleider is groen of groen/geel) en gebruik dubbelgeïsoleerde of geaarde elektrische apparaten. Gebruik het elektrische systeem niet als de verklikker voor omgekeerde polariteit is geactiveerd. Herstel de polariteitsfout alvorens het elektrische systeem op het vaartuig in te schakelen. Breng geen wijzigingen in walstroom-kabelaansluitingen aan. Gebruik uitsluitend bij elkaar passende aansluitingen.

Zo minimaliseer u aanrakings- en brandgevaar:

- Schakel de schakelaar van de walstroomaansluiting uit alvorens de walstroomkabel aan te sluiten of los te koppelen.
- Sluit de walstroomkabel eerst aan op de aansluiting van het vaartuig alvorens de kabel aan te sluiten op de stroombron op de wal.
- Koppel de walstroomkabel eerst los bij de stroombron op de wal.
- Als de verklikker voor omgekeerde polariteit is geactiveerd, koppel de kabel dan onmiddellijk los.
- Maak het deksel van de aansluitdoos op de wal goed dicht.

Hoofdbedieningspaneel van het gelijkstroomstelsel (ongevaarlijke laagspanning (ELV))



Op een standaardpaneel van een gelijkstroomstelsel zitten een voltmeter, een accutestschakelaar, een reeks automatische zekeringsschakelaars en een hoofdzekeringsschakelaar.

Voltmeter (A)

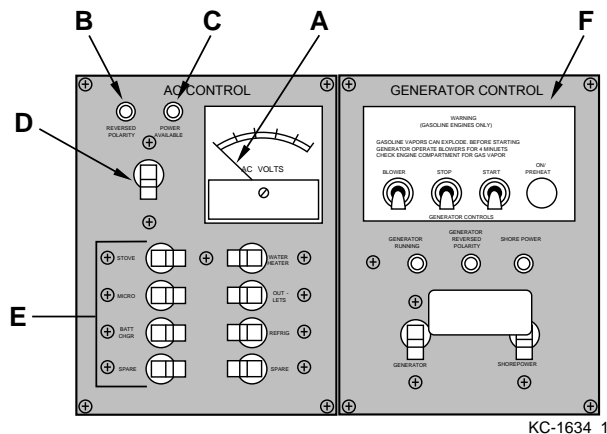
Deze meter geeft de laadspanning van de accu's aan. Schakel de hoofdzekeringsschakelaar uit en draai aan de accutestschakelaar om de laadspanning te controleren.

BELANGRIJK

Schakel een uitgeslagen automatische zekering nooit opnieuw in voordat u de oorzaak van het probleem hebt gevonden en dit hebt verholpen.

Automatische zekeringsschakelaars hebben twee functies. U kunt er elektrische circuits handmatig mee in- of uitschakelen door de schakelaar in de stand ON of OFF te zetten. Daarnaast beschermen deze zekeringen elektrische apparaten door bij kortsluiting of overbelasting automatisch het elektrische circuit te onderbreken.

Bedieningspaneel van het wisselstroomstelsel/de generator (laagspanning (LV))



Op veel bedieningspanelen van wisselstroomsystemen bevindt zich een voltmeter en een hoofdzekeringsschakelaar, een controlelampje voor omgekeerde polariteit en afzonderlijke automatische zekeringsschakelaars.

Voltmeter (A)

Op de spanningsmeter, indien gemonteerd, controleert u de wisselspanning.

Controlelampje voor omgekeerde polariteit (B)

Het controlelampje voor omgekeerde polariteit geeft aan dat de polariteit van de stroombron op de wal is omgekeerd, maar geeft niet aan of de polariteit op de boot (elektrische bedrading) ook is omgekeerd.

⚠ GEVAAR



BRAND-/EXPLOSIE-/ELEKTROCUTIEGEVAAR

Een omgekeerde polariteit of onjuist gebruik van het wisselstroomstelsel leidt tot brand, explosie of elektrocutie, met de dood of ernstig letsel als gevolg. Als de polariteit is omgekeerd, gebruik de stroombron op de wal dan NIET. Schakel de stroom uit en koppel de walstroomkabel los. Breng geen wijzigingen in de walstroomkabel aan.



Controlelampje voor beschikbare stroom (C)

Het controlelampje voor beschikbare stroom geeft aan of er walstroom of stroom van de generator beschikbaar is voor gebruik. Dit lampje moet branden voordat u de hoofdzekeringschakelaar inschakelt.

Hoofdzekeringschakelaar (D)

Met de hoofdschakelaar van het wisselstroomsysteem schakelt u het hele wisselstroomsysteem in of uit. U kunt hiermee direct nadat de walstroom is ingeschakeld de spanning en de polariteit controleren voordat afzonderlijke circuits worden ingeschakeld.

Automatische zekeringschakelaars (E)

Met de automatische zekeringschakelaars onderbreekt of herstelt u een elektrisch circuit door een schakelaar op ON of OFF te zetten. De zekeringen beschermen ook het elektrische systeem door een elektrisch circuit bij overbelasting of kortsluiting automatisch te onderbreken.

BELANGRIJK

Schakel een uitgeslagen automatische zekering nooit opnieuw in voordat u de oorzaak van het probleem hebt gevonden en dit hebt verholpen.

Bedieningspaneel van de generator (F)

Als uw boot is uitgerust met een generator zitten er op het bedieningspaneel start- en stopknoppen en knoppen voor het schakelen tussen walstroom en stroom van de generator.

Wanneer u de generator gebruikt, schakelt u de ventilator in de motorruimte ten minste vier minuten vóór het starten van de motor in en laat u de ventilator bij een draaiende generator aanstaan om gevaarlijke gassen of dampen af te voeren. Voor de bediening van de generator dienen bepaalde procedures gevolgd te worden. Lees voor gebruik de handleiding bij de generator aandachtig door. Raadpleeg de handleiding van de generatorfabrikant voor meer informatie over onderhoud en bediening.


⚠ WAARSCHUWING



**BRAND- EN
ONTPLOFFINGSGEVAAR**

Benzinedampen zijn zeer explosief bij blootstelling aan open vuur of vonken. Hierbij kunt u omkomen of ernstig gewond raken. Laat de ventilator eerst ten minste vier minuten lang draaien ALVORENS elektrische apparaten in te schakelen of de motor te starten.

⚠ WAARSCHUWING



VERSTRIKKINGSGEVAAR

Bij aanraking van bewegende delen kunt u erdoor gegrepen worden, waardoor ledematen verbrijzeld kunnen raken en u kunt omkomen of ernstig letsel kunt oplopen. Kom niet in de buurt van bewegende delen.

Walstroomaansluiting

⚠ GEVAAR



**BRAND-/EXPLOESIE-/
ELEKTROCUTIEGEVAAR**

Oneigenlijk gebruik van wisselstroom- en gelijkstroomsystemen leidt tot brand, explosie of elektrocutie, met de dood of ernstig letsel als gevolg. Werk NIET aan een systeem waar spanning op staat. Zwem evenmin in de buurt van een vaartuig wanneer het is aangesloten op een stroombron aan de wal. Ga voorzichtig te werk bij het aansluiten of loskoppelen van de stroom op de wal.

Voor walstroom is een speciale, zeewatervaste drieleiderkabel vereist voor het tot stand brengen van een goede verbinding met de walaansluiting. Aansluitingen aan de havenkant en de walstroomaansluitingen zijn van het insteektype. De aansluitingen worden ook op hun plaats vergrendeld met een opsluitkraag met schroefdraad. Zorg dat het deksel van de walstroomaansluiting op z'n plaats zit wanneer de walstroomaansluiting niet in gebruik is.

Laat het uiteinde van de walstroomkabel niet in het water hangen. Hierdoor kan er een elektrisch veld ontstaan, ten gevolge waarvan in de nabijheid zwemmende personen letsel kunnen oplopen of kunnen omkomen.

NL



Zo brengt u de verbinding tot stand:

- Schakel de stroomonderbreker van de hoofdwisselstroomketen van het vaartuig uit op het bedieningspaneel.
- Als de contactdoos aan de wal is uitgerust met een stroomonderbreker, schakel die dan uit.
- Sluit de walstroomkabel eerst op het vaartuig aan.
- Laat de elektrische kabel iets verder vieren dan de landvasten.
- Sluit de elektrische kabel op de stroombron op de wal aan.
- Als het vaartuig met een generator is uitgerust, zet de schakelaar voor walstroom/generatorstroom dan in de stand WAL (SHORE).
- Zet de stroomonderbreker op de wal in de stand AAN (ON).
- Als het controlelampje voor omgekeerde polariteit op het bedieningspaneel is geactiveerd, koppel de kabel dan onmiddellijk los van de contactdoos op de wal en neem contact op met uw dealer.

Zo koppelt u de verbinding los:

- Schakel de hoofdzekeringschakelaars van het vaartuig uit.
- Als de contactdoos op de wal is uitgerust met een stroomonderbreker, schakel die dan uit.
- Koppel de aansluiting bij de contactdoos op de wal los.
- Koppel de kabel los van het vaartuig en sluit het deksel.

Toestellen

Het vaartuig kan uitgerust zijn met diverse toestellen, zoals kachels, kookplaten, grill, magnetron, koelkast of een ijsbereider. De meeste toestellen trekken veel stroom of kunnen op brandstof werken, wat zuurstof in een besloten ruimte kan verbruiken. Raadpleeg de handleidingen voor deze producten voor gebruik, onderhoud en veiligheidsinformatie. Gebruik de toestellen NIET om de kombuis of de kajuit te verwarmen of te koelen.

TANKEN

Sluit, voor zover aanwezig, alle deuren, ramen, luiken en patrijspoorten via welke er brandstofdampen in de besloten ruimtes van het vaartuig zouden kunnen doordringen. Tank de brandstoftanks niet te vol. Houd bij het tanken rekening met een uitzetting van de brandstof van ten minste 2%. Als de temperatuur van de brandstof 0 °C of lager is, houd dan een marge van ten minste 6% aan voor het uitzetten van de brandstof.

De eerste keer dat u de brandstoftank(s) van het vaartuig voltankt en bij alle keren dat u daarna opnieuw tankt: controleer het gehele brandstoftoevoersysteem op lekken en/of beschadigde onderdelen. Lekken en/of beschadigde onderdelen moeten worden gerepareerd en de ruimte moet geventileerd worden om explosiegevaarlijke dampen af te voeren.

WAARSCHUWING



BRAND- EN ONTPLOFFINGSGEVAAR!

Benzinedampen zijn zeer explosief bij blootstelling aan open vuur of vonken. Hierbij kunt u omkomen of ernstig gewond raken. Laat de ventilator eerst ten minste vier minuten lang draaien ALVORENS elektrische apparaten in te schakelen of de motor te starten.

- **Zet alle motoren, elektromotoren en ventilatoren uit voordat u gaat tanken.**
- **Rook niet en vermijd open vlammen of vonken binnen een straal van 15 meter van de plaats waar getankt wordt.**
- **Houd het vulpistool steeds tegen de brandstoftank ter voorkoming van elektrostatiche vonkvorming. Gebruik GEEN kunststofrechter.**

Tank uitsluitend op goedgekeurde plaatsen zoals tankfaciliteiten in de jachthaven of benzinestations. Goedgekeurde plaatsen zijn voorzien van beveiligingen om de kans op statische ontlading te verkleinen.

Lees ALLE op of bij de pomp aangebrachte waarschuwingen en volg deze op.

Zorg dat het vulpistool te allen tijde in contact blijft met de vulpijp, vóór en tijdens het tanken, om een elektrostatiche vonk te voorkomen.

Stap NIET aan boord van uw vaartuig tijdens het tanken. Door in en uit uw vaartuig te stappen zou er zich een statische lading kunnen vormen die de dampen bij de vulpijp zou kunnen doen ontbranden.

Mocht er brand uitbreken, raak dan NIET in paniek.

- **Haal het vulpistool NIET uit de brandstoftank.**
- **Haal alle passagiers uit het vaartuig en breng ze buiten het terrein van het tankstation en waarschuw de pompbediende onmiddellijk zodat deze de noodafsluiter kan bedienen en een brandblusapparaat kan pakken.**

Na het tanken

- Draai de vuldop(pen) er stevig op.
- Veeg gemorste brandstof grondig weg. Ruim poetslappen op milieuverantwoorde wijze op zodra u aan wal bent.
- Zet alle deuren, ramen, luiken en patrijspoorten open om alle ruimten te ventileren. Controleer op de aanwezigheid van brandstofdampen voordat u motor(en) start of toestel(len) in werking stelt.
- Laat de ventilator, indien gemonteerd, ten minste vier minuten draaien elke keer voordat de motor wordt gestart.



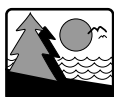
Bij het starten

⚠ WAARSCHUWING



**BRAND- EN
ONTPLOFFINGSGEVAAR**

Benzinedampen zijn zeer explosief bij blootstelling aan open vuur of vonken. Hierbij kunt u omkomen of ernstig gewond raken. Laat de ventilator eerst ten minste vier minuten lang draaien ALVORENS elektrische apparaten in te schakelen of de motor te starten.



MILIEUASPECTEN

Als schipper bent u natuurlijk een groot liefhebber van de natuur en van de rust van het buitenleven. U hebt dan ook de verantwoordelijkheid om het milieu te beschermen door de waterwegen niet te vervuilen.

Gooi daarom geen afval in het water!

Zorg dat u op de hoogte bent van de ter plaatse geldende wetten m.b.t. het lozen van vuilwatertanks en de afvoer van afval en neem die in acht.

MARPOL-VERDRAG

Krachtens de Internationale Conventie inzake de Preventie van Vervuiling door schepen, gewoonlijk aangeduid als het MARPOL- (MARine POLLution) verdrag, is het verboden om alle aan boord van schepen gebruikte kunststoffen, chemische stoffen, vuilnis en olie in het water te lozen.

BRANDSTOF EN OLIE LOZEN

Het lozen van brandstof of olie in het water vervuult het milieu en is schadelijk voor flora en fauna. Loos brandstof of olie nooit in het water; dit is verboden, u kunt ervoor beboet worden. Er zijn twee veel voorkomende manieren waarop per ongeluk lozing kan plaatsvinden:

- Wanneer de brandstoftank te vol zit;
- Wanneer er vervuild lenswater wordt weggepompt.

⚠ WAARSCHUWING



**BRAND-/EXPLOSIE- OF
VERSTIKKINGSGEVAAR!**

Door brandbare oplosmiddelen geproduceerde dampen kunnen brand, een explosie of verstikking veroorzaken, met de dood of ernstig letsel tot gevolg. Maak de lensruimte nooit schoon met ontvlambare oplosmiddelen.

Ruim gemorste brandstof en olie in de lensruimte altijd op. Bewaar GEEN vuile poetslappen aan boord; ruim ze op een milieuverantwoorde wijze op zodra u aan wal bent.

AFVAL LOZEN EN OPRUIMEN

Onder afval wordt verstaan alle vormen van vuilnis, plastic, herbruikbaar materiaal, voedsel, hout, reinigingsmiddelen, afvalwater en, in bepaalde wateren, zelfs visresten. Afval is dus bijna alles. Wij raden u aan om al uw afval mee te nemen en volgens de voorschriften aan de wal weg te gooien.

Als uw boot is uitgerust met een sanitaire installatie (scheepstoilet), kunt u gebruik maken van een goedgekeurde leegpompvoorziening in een jachthaven. In veel gebieden geldt een verbod op het lozen van afvalwater in het water of zelfs een afvallozingssysteem aan boord.

GELUIDSHINDER

Motoren, radio's en mensen kunnen geluidshinder veroorzaken. Op veel wateren gelden daarom geluidsnormen. Gebruik de spiegeluitlaat pas als u zich een flink eind uit de kust bevindt. Houd er rekening mee dat muziek en luidruchtige gesprekken ver dragen over het water, vooral 's nachts.

GOLFSLAG

Let op de zones waarin het verboden is om sterke golfslag te veroorzaken. U kunt verantwoordelijk worden gesteld voor schade of letsel veroorzaakt door de golfslag van uw boot. Verminder uw snelheid tot de langzaamste vaarsnelheid waarbij u nog kunt sturen voordat u een zone binnenvaart waar sterke golfslag verboden is.

UITSTOOT VAN UITLAATGASSEN

Hoge emissies van uitlaatgassen (koolwaterstof) vervuilen water en lucht. Voor optimale prestaties van de boot dient de motor goed te zijn afgesteld en de scheepsromp schoon te zijn. Raadpleeg uw dealer en de handleiding bij de motor voor meer informatie.

VERF

Als de boot in water ligt waarin u veel last hebt van aangroei van zeeorganismen, kan het gebruik van aangroeiwerende verf een oplossing bieden. Neem de milieuwetgeving in acht bij de keuze van het type verf. Neem voor meer informatie hierover contact op met de plaatselijke autoriteiten voor de pleziervaart.

SCHOONMAAKMIDDELEN

U dient spaarzaam om te gaan met huishoudelijke schoonmaakmiddelen en deze niet in het water te lozen. Zorg ervoor dat u nooit verschillende producten mengt en dat u gesloten ruimten voldoende ventileert. Gebruik GEEN producten met fosfaten, chloor, oplosmiddelen of producten die biologisch niet afbreekbaar zijn of op aardolie zijn gebaseerd. Schoonmaakmiddelen op basis van citroen zijn uitstekend geschikt voor gebruik aan boord en veilig voor mens en milieu. Raadpleeg het gedeelte "Onderhoud" voor meer informatie.

NL





ONDERHOUD

ZOUTWATERCORROSIE

Als u in zout water hebt gevaren, dient u de hele boot met zoet water af te spoelen. Als u voornamelijk in zout water vaart, dient u de scheepsromp elke maand in de was te zetten en metalen onderdelen met een roestwerend middel te behandelen.

SCHOONMAKEN

Door het oppervlak van de boot regelmatig schoon te maken blijft de boot er optimaal uitzien. Bij uw dealer zijn speciale schoonmaakproducten verkrijgbaar voor het verwijderen van schimmel. Boten die buiten blijven liggen, worden langzamerhand aangetast door blootstelling aan zonlicht, water, stof en chemicaliën in de lucht.



WAARSCHUWING

GEVAAR VOOR UITGLIJDEN

Na het schoonmaken van oppervlakken op het vaartuig kunnen deze glad zijn, wat de dood of ernstig letsel tot gevolg kan hebben. Wees voorzichtig tijdens het schoonmaken met reinigingsmiddelen en spoel daarna grondig schoon.

Maak uw boot schoon met een mild reinigingsmiddel opgelost in warm water. Gebruik GEEN schuurmiddelen, oplosmiddelen, ammoniak of chloor, omdat deze de toplaag van de boot aantasten. Breng geen was aan op anti-slipoppervlakken of veel belopen delen van de vloer, het dek of de gangboorden. Voor het verwijderen van overmatige aangroei van zeeorganismen op de scheepsromp, zoals schuim en algen, zijn speciale schoonmaakmiddelen beschikbaar. Raadpleeg uw dealer voor meer informatie hierover.

ONDERHOUD VAN DE BODEM

Door aangroei van zeeorganismen aan de onderzijde van de boot wordt de boot trager en verbruikt hij meer brandstof. Maak de onderzijde nooit schoon met staalborstels of schuursponsjes. In de kleine krasjes die u hiermee maakt, kan zich vuil en schuim vastzetten.

Het afbladderen van de coating (osmose) is een natuurlijk verschijnsel. Elke coating die onder de waterlijn ligt, gaat na verloop van tijd afbladderen.

U kunt het afbladderen het beste voorkomen door de boot niet langer dan nodig in het water te laten liggen.

BEKLEDING

Door de vinylhoezen regelmatig met een mild schoonmaakmiddel, warm water of een reinigingsmiddel voor de bekleding van autostoelen af te nemen blijven deze in goede staat. Zorg ervoor dat de kussens niet doorweekt raken en laat ze na het schoonmaken goed drogen om schimmel te voorkomen. Leg de kussens zo in de boot neer dat deze aan de lucht kunnen drogen en spuit ze in met een schimmelbestrijdingsmiddel.

BELANGRIJK

Sommige autowasmiddelen en huishoudelijke en industriële schoonmaakmiddelen kunnen schade en verkleuring veroorzaken. Wees voorzichtig met het gebruik van oplosmiddelen en vloeistoffen voor chemisch reinigen of met producten die kleurstoffen bevatten, zoals was.

VLOERBEDEKKING

Vlekken dienen direct te worden behandeld. Hoe langer u een vlek in het tapijt laat zitten, des te lastiger het wordt deze te verwijderen.

LENSRUIMTE EN POMP

Elektrische lenspompen zijn erg gevoelig voor storingen. Het blijft daarom noodzakelijk om de lensruimte regelmatig te inspecteren, vooral tijdens perioden met langdurige regenval, hoge zeeën of storm. Een schone lensruimte is ook van groot belang voor uw eigen veiligheid.

Controleer de lenspomp(en) regelmatig om er zeker van te zijn dat de inlaatkorven vrij zijn van rommel. Rommel kan de korf verstopt doen raken of in het schoepenrad van de lenspomp terechtkomen, waardoor de pomp defect zou kunnen raken. Controleer alle klemmen en slangen regelmatig op stevige bevestiging en lektheid en controleer of de buitenboordkranen gesloten zijn wanneer die niet in gebruik zijn.

Houd u aan de door de lenspompfabrikant voorgeschreven periodieke controles en geregeld onderhoud. Zorg voor een emmer of schepvat aan boord voor het geval dat de lenspomp defect mocht raken. Houd lenswater tot het minimum beperkt.

BELANGRIJK

Lenspomp en lenspompsystemen zijn niet ontworpen voor lekdiens. Controleer de werking van alle lenspompen met regelmatige tussenpozen. Houd inlaten vrij van vuil e.d. Als er buitenboordkranen in het voorpiek- en achterpiekshot zijn aangebracht, moeten die gesloten blijven; ze mogen uitsluitend geopend worden om water naar de hoofdruimte af te voeren.

BELANGRIJK

Loos geen olie of reinigingsmiddelen in het water. Raadpleeg het gedeelte MILIEUASPECTEN voor meer informatie.

PLEXIGLAS®

Plexiglas is gevoelig voor krassen. Gebruik bij het schoonmaken van plexiglas daarom altijd schoon, handwarm water en veeg het vervolgens af met een zachte, niet pluizende doek.



ROESTVRIJ STAAL

Roestvrij staal is toch onderhevig aan corrosie. Houd u aan de volgende richtlijnen om roestvrij staal in uitstekende conditie te houden:

- Maak alle roestvrijstalen onderdelen regelmatig schoon met zeep en water. Maak roestvrij staal nooit schoon met ruwe schuurmiddelen zoals staalwol, zuren of bleekmiddel.
- Verwijder roestvlekken zo snel mogelijk met een chroomreiniger of koperpoets. Er kunnen roestputjes ontstaan die niet meer van de roestvrijstalen oppervlakken kunnen worden verwijderd.
- Gebruik een kwalitatief goede autowas om de roestvrijstalen onderdelen te beschermen.

Controleer regelmatig of alle beslag, schroeven, moeren en klemmen stevig vastzitten.

SCHEEPSTOILET

Raadpleeg de handleiding van de fabrikant voor meer informatie over de juiste verzorging en bediening. Zorg ervoor dat uw gasten geen lappen, maandverband, tampons of voorwerpen in het toilet werpen.

VUILWATERTANK

Als er op het vaartuig een vuilwatertank is geïnstalleerd, zijn er diverse chemicaliën op de markt die nare geurtjes bestrijden en vaste stoffen afbreken. Vraag de verkoper van scheepsbenodigdheden wat u hiervoor het beste kunt gebruiken. Maak de vuilwatertank schoon door het afvalwater eruit te pompen en vervolgens de tank met zoet water te vullen en weer leeg te pompen.



KC-4055

BELANGRIJK

Chemische producten voor het reinigen en het verdrijven van reuk tijdens opslag mogen niet van dien aard zijn dat uw vuilwatertanksysteem aangetast wordt. De tanks dienen bij opslag, als ze geruime tijd niet gebruikt worden en bij bevroeringstemperaturen leeg te zijn. Het in het water lozen van afval is uitsluitend toegestaan in daarvoor aangewezen gebieden en dient te geschieden in overeenstemming met de plaatselijke verordening voor het lozen van chemische stoffen of afval.

Veel jachthavens beschikken over een vergunning vuilwatertanks leeg te pompen.

GALVANISCHE CORROSIE

Boten die in zout, vervuild of brak water varen, dienen te zijn uitgerust met zinkanoden. Deze zijn aan de achtersteven bevestigd om te voorkomen dat er schade ontstaat aan metalen delen die in contact komen met het water. Het zink van de anoden vergaat daarbij. De anoden worden langzaam afgebroken door elektrolyse en dienen regelmatig te worden gecontroleerd om te zien hoever ze zijn aangetast. Als het zink erg is aangetast, moeten de anoden worden vervangen om constante bescherming te garanderen. Doet u dit niet, dan ontstaat er schade aan andere metalen delen. Ook de meeste motoren zijn uitgerust met een of meer zinkanoden. Controleer ook deze regelmatig op aantasting.

VOORZICHTIG

U mag zinkanoden of -kathoden nooit schilderen of van een coating voorzien. Doet u dit wel, dan bieden zij geen bescherming meer tegen corrosie. Vervang de anoden als ze voor meer dan de helft zijn aangetast.

REPAREREN, VERWIJDEREN EN VERVANGEN

Voer alleen reparaties uit waarvoor u over de juiste kennis en vaardigheden beschikt. Houd daarbij de benodigde handleiding bij de hand. Gebruik de juiste vervangende onderdelen.

MATERIAAL EN ONDERDELEN

Bij het ontwerpen van de boot heeft uw veiligheid aan boord, onder alle denkbare omstandigheden op zee, voorop gestaan. De boot is grondig getest en gecertificeerd in overeenstemming met de veiligheidsnormen die van toepassing zijn. Om de veiligheid te garanderen raden wij u aan geen extra apparatuur te installeren of fabrieksonderdelen te wijzigen, zodat het ontwerp van de boot in originele staat blijft.

Uw dealer is bevoegd om reparatiewerkzaamheden te verrichten en onderdelen toe te voegen of te wijzigen zonder dat dit gevolgen heeft voor de veiligheid, het ontwerp van de boot of de garantievoorwaarden.

WINTERSTALLING

Voor de winterstalling moeten speciale voorbereidingen worden getroffen om schade aan de boot te voorkomen. Zonder de juiste voorbereidingen kan tijdens de winterstalling roest of corrosie op metalen onderdelen ontstaan, kunnen tapijten en vloerbedekking door schimmel worden aangetast en onderdelen of leidingen door bevroering beschadigd raken.

Aangezien schade aan de boot door onzorgvuldige winterstalling niet onder de garantie valt, dient u de boot door de dealer te laten gereedmaken voor stalling.

INSPECTIE

Controleer alle onderdelen, klemmen en koppelingen visueel op stevige bevestiging; alle slangen, tanks, huiddoorvoeren en naden op lekkage; en alle bedrading op corrosie, rafels of andere beschadigingen alvorens de boot te water te laten. Inspecties moeten worden uitgevoerd aan het begin van elk seizoen en regelmatig tijdens het seizoen. Uw dealer kan u hierbij helpen.

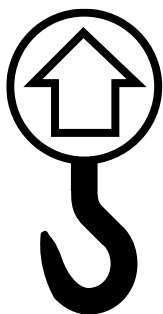
NL



HIJSEN

Volg de onderstaande richtlijnen als de boot uit het water moet worden gehesen:

- Bevestig nooit hijskabels aan kikkers, beslag of handreling. Bevestig kabels alleen aan de gemarkeerde hijspunten bij de spiegel en de boeg.
- Bescherm de boot tegen beschadiging door de kabels.
- Bevestig hulplijnen aan de boeg en de spiegel om het schip tijdens het hijsen in balans te houden.
- Gebruik brede stropen van ten minste 130 mm breed.
- Zorg ervoor dat stropen geen onderdelen onder water raken, zoals schroefassen.
- Gebruik spreidbalken bij de stropen om te voorkomen dat er druk wordt uitgeoefend op de zijkanten van de boot.
- Zorg ervoor dat de boeg iets hoger ligt dan het achterschip om beschadiging van de motor te voorkomen.



KC-5000

SCHILDEREN

Voordat u een verf voor de onderzijde van de boot kiest, kunt u het beste aan andere schippers of uw dealer vragen welk product het meest geschikt is voor de omgeving waarin u vaart. Veel plaatselijke factoren kunnen een rol spelen bij de keuze van de verf.

⚠ WAARSCHUWING



**BRAND-/EXPLOSIE-/
VERSTIKKINGSGEVAAR**

Reinigingsmiddelen en verfbestanddelen kunnen ontvlambaar zijn, ontploffingen veroorzaken of gevaar opleveren bij inademing. Zorg voor voldoende ventilatie, draag geschikte persoonlijke beschermingsmiddelen en ruim poetslappen op een milieuverantwoorde wijze op zodra u aan wal bent.

Door brandbare oplosmiddelen geproduceerde dampen kunnen brand, een explosie of verstikking veroorzaken, met de dood of ernstig letsel tot gevolg.

Kom niet met open vuur of vonken in de nabijheid van het werkgebied. Als u iets wilt verven, doe dit dan **UITSLUITEND** in een ruimte die goed geventileerd is.

BELANGRIJK

Lees voor gebruik de productbeschrijving en de gebruiksaanwijzing goed door.

Informeer bij de plaatselijke overheden welke milieuvorschriften er zijn voor het schilderen van de scheepsromp. Volg de gebruiksaanwijzing van de fabrikant nauwkeurig op.



INNHOLDSFORTEGNELSE

INNLEDNING	319
OM FARTØYET	319
BÅTBYGGERENS DATASKILT	319
FARTØYETS DESIGNKATEGORI	319
BÅTENS BEGRENSNINGER	320
Båtens vekt	320
Største tillatte belastning.....	320
Maksimalt antall personer	320
Lasting.....	320
STABILITET OG FLYTEEVNE	320
REDNING HVIS NOEN FALLER OVERBORD	320
KULLSEILING OG GJENVINNING	320
STERKE PUNKTER.....	320
FORTØYNINGSTROSSER	321
BÅTEN PÅ EN TRAILER	321
ARBEIDSDEKK	321
MOTOR(ER)	321
STØY OG UTSLIPP	321
SIKKERHET PÅ SJØEN	321
SIKKERHETSVARSLER	321
Farenivå.....	321
Billedsymboler.....	321
PÅBUDT SIKKERHETSUTSTYR	322
ANBEFALT SIKKERHETSUTSTYR	322
REDNINGSVESTER.....	322
REDNINGSFLÅTE.....	322
BRANNVERNUTSTYR	322
NØDSIGNALER	323
RUSMIDLER PÅ SJØEN	324
FARE FOR KARBONMONOKSIDFORGIFTNING	324
UTSIKT.....	325
GENERELL INFORMASJON	325
KONTROLLER	325
Før du starter	325
Girspak og turtallsregulator	325
STYRING	326
Mekanisk styring	327
Servostyring	327
Hydraulisk styring	327
VENTILER	327
Ventil for drivstoffavstenging	327
Velger for drivstofftank.....	327
Drivstoffmanifold.....	328
Utstyr som forbrenner drivstoff.	328
DRIVSTOFFSYSTEM	328
VANNSYSTEMER	328
Ferskvannstank	328
Bunnkraner/åpninger i skroget	329
Fiskebrønn	329
Vannavleder	329
INSTRUMENTER	329
BRYTERE OG INDIKATORER.....	330
Tenningsnøkkel	331
Stoppbryter for motor	331
Batteribryter	331
Batterivelgerbryter	331
Batteriisolator	331
Bryter for ankringslys.....	332
Bryter for navigasjonslys.....	332



Bryter for vifte	332
Bryter for lensepumpe	332
Landgangs- og cockpitlys	332
Vindusviskerbryter	332
Løftemekanisme for motorromluker	333
Bryter for motortrim	333
Brytere for trimplan.....	333
Drivstoffmåler	333
DETEKTORER	333
Gassdamp	333
Karbonmonoksid (kulløs)	333
Alarm	333
SIKRINGER OG OVERBELASTNINGSBRYTERE.....	334
BATTERI(ER).....	334
ELEKTRISKE SYSTEMER	334
Hovedtavlen for likestrøm (ekstra lav spenning).....	335
AC/generatorkontrolltavle (lav spenning)	335
Landkraftforbindelse	336
Apparater	336
PÅFYLLING AV DRIVSTOFF.....	336
Etter påfylling.....	337
Ved oppstarting	337
MILJØMESSIGE HENSYN.....	337
MARPOL-TRAKTATEN.....	337
UTSLIPP AV DRIVSTOFF OG OLJE	337
UTSLIPP OG AVHENDING AV AVFALL	338
UNØDIG STØY	338
BØLGER OG HEKKSJØ	338
UTSLIPP AV EKSOS	338
BUNNSTOFF	338
RENGJØRINGSMIDLER.....	338
VEDLIKEHOLD.....	338
SALTVANNSKORROSJON.....	338
RENGJØRING	338
VEDLIKEHOLD AV SKROGET	338
MØBELTREKK.....	338
TEPPER	338
RENNESTEIN OG PUMPE.....	338
PLEKSIGLASS	339
RUSTFRITT STÅL	339
BÅTTOALETT	339
AVFALLSTANK	339
GALVANISK KORROSJON.....	339
REPARASJON, DEMONTERING OG UTSKIFTING	339
MATERIELL OG KOMPONENTER	339
VINTEROPPLAG	339
KONTROLL.....	340
LØFTING MED KABLER ELLER STROPPE	340
BUNNSTOFF	340



INNLEDNING

Denne eierhåndboken inneholder alle de opplysninger du trenger for å kunne bruke båten på en skikkelig måte. Den dekker også sikkerhet og gir deg noen bruks- og vedlikeholdstips. Les boken nøye. Gjør deg godt kjent med båten før du bruker den. Hvis dette er din første båt eller en båttype du ikke har brukt før, må du for din egen sikkerhets skyld sørge for litt opplæring i bruk og håndtering før du tar båten i bruk.

Denne håndboken erstatter på ingen måte et kurs i sjømannskap. Et kurs i sjømannskap vil gi deg viktig informasjon om hvordan du navigerer, ankrer og fortøyer båten. Din forhandler eller en båtforening kan gi deg opplysninger om nærmeste kurs og instruktører. Denne håndboken er ikke en fullstendig håndbok over bruk, vedlikehold eller feilsøking.

DU BØR OPPBEVARE DENNE HÅNDBOKEN OG EVENTUELLE VEDLEGG PÅ ET TRYGT STED. HVIS DU SELGER BÅTEN MÅ DU GI DENNE HÅNDBOKEN TIL DEN NYE EIEREN.

Fordi vi stadig forbedrer våre produkter kan det være at illustrasjonene i denne håndboken ikke er helt de samme som båten din. Illustrasjonene er veiledende. Dessuten kan en del av utstyret som nevnes i håndboken være valgfritt tilbehør til båten din.

Båtprodusenten kan gi deg detaljert informasjon om bruk av båtens utstyr og systemer. Du må lese, forstå og ta vare på alle opplysningene. Både du og alle som skal bruke båten må sette seg godt inn i båten og alt utstyret før bruk av båten.

Hvis du ønsker å endre båten på noen måte må dette gjøres av en kyndig person. Dette gjelder både store og små endringer. Du må aldri endre båtens sikkerhetstrekk. Vektendring som forandrer båtens tyngdepunkt kan få store følger for stabiliteten. Hvis du føyer til f.eks. en radarenhet, mast eller soldekk kan båten bli topptung og ustabil. På samme måte kan skifte av motor gjøre båten ustabil eller den nye motoren kan være for kraftig.

Hvis du har planer om å endre noe som kan virke inn på båtens sikkerhet må du kontakte båtbyggeren og få skriftlig bekreftelse på at den planlagte endringen ikke vil virke uheldig inn på trygg bruk av båten.

Uansett hvor sterk og solid en båt er, så husk at den kan bli skadet ved uriktig bruk og behandling. Uforsvarlige og utrygge handlinger er ikke forenlig med god og sikker sjømannskap. Du må alltid passe båtens hastighet inn med sjø- og værforholdene og unngå overdreven stamping.

I en nødsituasjon må du kanskje foreta deg noe ekstraordinært. Du må alltid overveie nøye risikoen i f.m. eventuelle farer og behovet for å beskytte folk og utstyr. Hold hodet klart i en nødsituasjon – husk: sikkerheten først!

På dekk må alle ha på seg egnet redningsvest eller livbelte. I noen land krever lovreglene at alle har på seg spesielle redningsvester eller livbelter som oppfyller landets krav så lenge de er ombord i båten.

Båten din må være utstyrt med alt aktuelt redningsutstyr (redningsvester, livbelter o.l.), alt etter båttype, værforhold osv. Hvis båten har redningsflåte må du lese og forstå hvordan flåten brukes på en trygg og sikker måte. Dette utstyret er pliktig i noen land.

Alle ombord må kjenne til alt redningsutstyret. Alle som bruker båten må også vite hva de skal gjøre hvis noen faller overbord, hvis båten sleper eller slepes og liknende nødsituasjoner.

International Maritime Organization Collision Regulations (COLREGS) fastsetter reglene for trygg navigering, navigasjonslys osv. for hele verden. Forviss deg om at du kjenner disse reglene og at du har et hefte ombord som forklarer reglene.

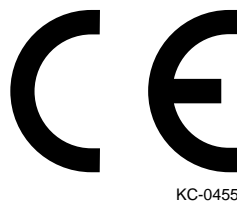
Selv om alt er designet og planlagt med største omhu er trygg og sikker bruk av båten i høy grad avhengig av vær- og sjøforhold og mannskapets erfaring og fysiske form. Ingen kan garantere 100 % sikkerhet. Som eier eller fører av båten er det ditt ansvar å kjenne til båtens utstyr, egenskaper og evner, dens tilskattede bruk og dens begrensninger.

Før du legger ut må du lese eller høre værmeldingene – og rette deg deretter. Forviss deg om at båtens designkategori passer til vind- og sjøforholdene, samt at du og ditt mannskap er fullt i stand til å mestre båten under de aktuelle forhold. Hold alle ventiler, vinduer, skvettbord, dører og luker (og andre åpninger) lukket i ruskevær og høy sjøgang eller når du planer.

Mange land krever førerbevis e.l. før du kan bruke båten. Det kan også være at du er pliktig til å ta opplæring før du kan bruke båten. Forviss deg om at du oppfyller alle aktuelle regler og bestemmelser før du bruker båten.

OM FARTØYET

Båten oppfyller vilkårene til Recreational Craft Directive (Direktivet angående lysbåter) 94/25/EF som endret av Europaparlamentet ved 2003/44/EF. CE-merket angir at fartøyet tilfredsstiller alle ISO-standarder og -direktiver som var gjeldende på produksjonstidspunktet.



BÅTBYGGERENS DATASKILT

Noen opplysninger står på båtbyggerens dataskilt festet til båten. De aktuelle avsnitt i denne håndboken forklarer disse opplysningene nærmere.

FARTØYETS DESIGNKATEGORI

Signifikant bølgehøyde –

Signifikant bølgehøyde vil si middelhøyden av den høyeste tredjedel av bølgene, noe som omtrent tilsvarer den bølgehøyde som anslås av en erfaren person. Noen av bølgene vil være dobbelt så høye som denne høyden.

HAVET – kategori A –

Båter som er utformet for å kunne tåle vindstyrker som kan overstige Beaufort-styrke 8 og signifikant bølgehøyde på minst 4 m, og som for det meste er selvforsynte. Unormale forhold som orkaner, er ekskludert. Slike forhold kan påtreffes på lengre turer, for eksempel over havstrekninger eller i kystfarvann som er ubeskyttet mot vind og bølger og strekker seg over flere hundre nautiske mil.

UTASKJÆRS – kategori B –

Fartøy beregnet på bruk i opptil vindstyrke 8 på Beaufort-skalaen, med tilhørende bølgehøyder og i signifikante bølgehøyder på inntil 4 meter. Du kan oppleve slike forhold utenfor kysten eller i åpent kystfarvann som ikke er i ly for vind og sjø over lengre strekninger. Slike forhold kan også forekomme i indre farvann der forholdene er store nok til å kunne skape denne bølgehøyden.



INNASKJÆRS – kategori C –

Fartøy beregnet på bruk i opptil vindstyrke 6 på Beaufort-skalaen og tilhørende bølgehøyder og signifikante bølgehøyder inntil 2 meter. Du kan oppleve slike forhold på utsatte steder innaskjærs, nær store elvemunninger og i kystfarvann under moderate værforhold.

SMULE FARVANN – kategori D –

Båter utformet for å kunne tåle vindstyrker opp til Beaufortstyrke 4 og tilhørende bølgehøyder (av og til på 0,5 m høyde). Dette vil normalt si bruk av båten i fjorder, godt i ly av større øyer osv. i godt vær.

BÅTENS BEGRENSNINGER

⚠ ADVARSEL

FARE FOR DRUKNING OG SYNKING

Du må **ALDRI** overskride båtenes begrensninger, største vekt, inkl. alle ombord, utstyr og vann- og bunkerskapasitet. Hvis du overskrider båtenes begrensninger kan den synke, med drukning eller alvorlig skade som resultat.

Båtens vekt

Båtens vekt, fullt lastet, betyr båtenes nettovekt pluss største tillatte belastning ombord.

Største tillatte belastning

Største tillatte belastning betyr den største tillatte belastning angitt av produsenten. Denne må ikke overskride den totale belastning som båten kan bli utsatt for uten at det går utover kravene til stabilitet, fribord, redningsutstyr og sitteplasser, og du må ta hensyn til båtenes designkategori. Følgende må tas hensyn til som et absolutt minimum:

- Antall personer med en gjennomsnittsvikt på 75 kg. Hvis mannskapet omfatter barn kan antallet personer økes, forutsatt at vekten til hvert barn ikke overskrider 37,5 kg i snitt, og den totale vekt til alle personer ikke overskrides. Det vil si at to barn som hvert veier 37,5 kg regnes som én voksen som veier 75 kg.
- Fastmontert utstyr som veier minst 10 kg.
- Bortstuet utstyr, last, tørrproviant, drikkevarer og diverse utstyr som ikke er regnet med i båtenes nettovekt.

Maksimalt antall personer

⚠ ADVARSEL

FARE FOR OVERBELASTNING

Overstig ikke anbefalingene for maksimalt antall personer. Uansett antall personer ombord, må den totale vekten til alle personer, utstyr og væskekapasiteter aldri overstige den anbefalte maksimalvekten. Bruk alltid setene eller sitteplassene for passasjerer.

Maksimalt antall personer, som angitt av produsenten, gjelder det antall båten er sertifisert for med hensyn til fribord, stabilitet og flyteeve, samt antall sitteplasser. Maks. antall personer står angitt på båtenes byggeskilt.

Lasting

⚠ ADVARSEL

FARE FOR OVERBELASTNING

Ved lasting av en båt skal du aldri overstige maksimalvekten. Last alltid båten forsiktig og fordel vekten jevnt. Du må aldri legge tung last høyt oppe fordi det kan påvirke båtenes stabilitet.

Den totale vekten til alle personer, utstyr og væskekapasiteter må aldri overstige maksimalvekten. Du må alltid laste båten med omtanke og fordele lasten jevnt. Tung last høyt oppe eller en endring av båtenes tyngdepunkt vil skade stabiliteten. Forviss deg om at alt utstyr er godt stuet og sikret.

STABILITET OG FLYTEEVNE

Forandring av båtenes tyngdepunkt (f.eks. tilføyning av et soldekk, radarutstyr, mast, utbytte av motor, for mye vann i rennesteinen) eller krapp sjø, tunge gjenstander som løftes med en davit eller annet utstyr, sleping av tung(e) gjenstand(er) eller skadede lufttanker kan ha stor innvirkning på båtenes stabilitet. Du må ikke forandre, bore eller gjøre noen som helst forandring som kan virke inn på båtenes stabilitet eller flyteeve uten skriftlig tillatelse fra båtbyggeren eller dennes lovlige representant.

REDNING HVIS NOEN FALLER OVERBORD.

Den beste måten å hindre at noen faller overbord er å se til at alle sitter som de skal på steder som er beregnet på personer når båten er i bevegelse. Du MÅ IKKE la noen sitte i baugcockpiten når båten går med stor fart. Hvis noen faller overbord må du handle øyeblikkelig. Tap ikke vedkommende av syne. Vend tilbake til vedkommende så snart dette trygt kan gjøres. Kast et livbelte til vedkommende. Stopp motoren og hjelp vedkommende ombord.

KULLSEILING OG GJENVINNING

Husk at en båt kan kullseile eller ta inn masse vann når du minst venter det. Her gjelder det samme som for brann: ha en plan klar med tanke på kullseiling eller hvis båten tar inn vann. Forsøk å stoppe motoren. Hvis du har andre med deg må du finne dem og forvise deg om at de er ved bevissthet og at de kan svømme. HOLD DEG NÆR BÅTEN! Kom deg opp på kjølen og forsøk å tilkalle hjelp. Du MÅ IKKE forsøke å svømme til land. Det er oftest lengre enn det ser ut til.

STERKE PUNKTER

Båten din kan ha sterke punkter med tanke på sleping, løfting, ankring, festing osv. Bruk sterke punkter med forsiktighet.



ADVARSEL

SLEPEFARE

- Det gjelder som en generell regel at bruddstyrken til slepetrosser/kjettinger ikke må være mer enn 80 % av bruddstyrken til det aktuelle sterke punkt.
- Du må alltid slepe eller bli slept med sakte fart. Du må aldri overskride skroghastigheten til en deplasementbåt som slepes.
- En slepetrosse må alltid festes slik at den kan frigjøres ved belastning.

Det er eierens/brukerens ansvar å sørge for at fortøyninger av ethvert slag, slepetrosser, ankerkjettinger/kabler og anker(e) egner seg til bruk når båten brukes på riktig måte. Du må også sette deg inn i hvordan fortøyningene festes om bord.

Hvor de sterke punktene ikke består av metall må du huske at disse har begrenset levetid. De må byttes ut straks de viser tegn til forringelse, synlige overflatesprekker eller varig deformasjon.

FORTØYNINGSTROSSER

Bruk dobbeltflettede nylonrosser av god kvalitet og mange nok fendere til å beskytte båten mot skade. Båten må bare fortøyas via klampene og festehullene i baugen og akterenden. Du MÅ IKKE bruke rekken eller vindskjermen. I nødsfall kan du feste en livlinje til rekken på fordekket.

BÅTEN PÅ EN TRAILER

OBS!

En overbelastet trailer kan skade både båten og traileren. Forviss deg om at traileren er stor/kraftig nok til å tåle båten. Du MÅ IKKE overbelaste traileren.

ARBEIDSDEKK

På noen båter er arbeidsdekket begrenset til cockpiten, mens det kan omfatte hele dekket på andre hvor rekken er i riktig høyde hele rundt. Dette dekket kan brukes for å hale ombord en person som er falt overbord, eller som støtte for en stige. Noen av disse områdene må ikke brukes når båten beveger seg.

MOTOR(ER)

Denne håndboken inneholder også opplysninger om motortype, kapasiteter, drivstoff- og kjølevæsketyper og feilsøking. Se motorprodusentens håndbok angående selve motoren.

STØY OG UTSLIPP

Noen land har bestemmelser og lovregler som setter grenser for støy og utslipp fra lystbåter og motorer for å verne miljøet og helsen til både mennesker og dyr. For lystbåter med innenbords motor eller påhengsmotor med eller uten integrert eksos må du sørge for at både båten og eksossystemet til enhver tid oppfyller kravene til støynivå når båten brukes på vanlig måte. Motorprodusentens håndbok gir nærmere opplysninger om støy og utslipp.



SIKKERHET PÅ SJØEN

SIKKERHETSVARSLER



Denne delen tar for seg grunnleggende sikkerhet på sjøen. I hele denne håndboken identifiserer spesifikke advarsler og symboler informasjon som angår sikkerheten.

Det finnes to typer varsler som kan brukes separat eller sammen for å overføre informasjonen:

Farenivå

FARE

Angir at en ekstrem fare er til stede, og at denne med stor sannsynlighet kan føre til død eller ubotelig skade dersom de nødvendige forhåndsregler ikke tas.

ADVARSEL

Angir at en fare er til stede, og at denne kan føre til skade eller død dersom de nødvendige forhåndsregler ikke tas.

FORSIKTIG

Angir at det er viktig å huske på sikkerhetsprosedyrene, og at brudd på disse kan føre til personlig skade eller skade på fartøyet og dets komponenter.

OBS!

MERK! viser til praksis eller handlinger som ikke angår personskade.

Billedsymboler

Billedsymbolene som vises nedenfor, er kun for referanseformål. De egentlige symbolene vil variere avhengig av emne.



Varselsymboler - Identifiserer faren.



Handlingssymboler - Angir en påbudt handling som må utføres for å unngå faren.





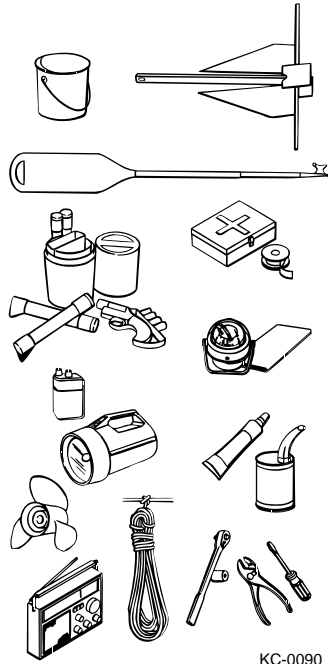
Forbudssymboler - Angir en forbudt handling.

PÅBUDT SIKKERHETSUTSTYR

Som eier av fartøyet, er det ditt ansvar å anskaffe og vedlikeholde det påbudte sikkerhetsutstyret. Det sikkerhetsutstyret du er pliktig til å ha ombord kan variere fra farvann til farvann. Hvis du vil ha mer informasjon om påbudt sikkerhetsutstyr, kan du kontakte lokale sjøfartsmyndigheter.

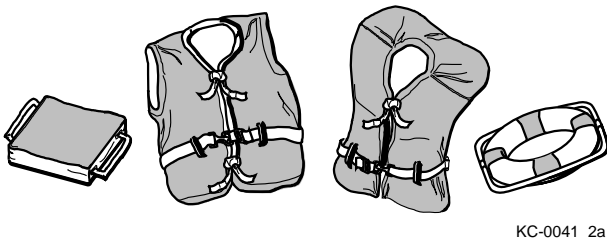
ANBEFALT SIKKERHETSUTSTYR

- Påkrevd livredningsutstyr
- Nødvendig brannslukkingutstyr
- Nødpeilesender
- Øseredskaper (bøtte, håndpumpe osv.)
- Drivanker med tilstrekkelig lang line
- Radarreflektor
- Fortøyningstrosse og fendere
- Ekstra lommelykt og radiobatterier
- Kikkert
- Solbriller og solkrem
- Reserveforråd av mat og vann (på lange turer)
- Reservenøkler og ekstra startbatteri
- Reservesikringer og pærer
- Mobiltelefon



REDNINGSVESTER

En redningsvest kan redde livet ditt – men bare hvis du har den på deg. Oppbevar vestene på et lett tilgjengelig sted, ikke i et lukket skap eller lagret under annet utstyr. **Dessuten må det finnes livbøyer som er klare til bruk.**



ADVARSEL

DRUKNINGSFARE

Hvis du ikke har redningsvester ombord, eller ikke bruker dem i en nødsituasjon, kan resultatet bli dødsfall eller alvorlig personskade. Forviss deg om at båten har riktig antall og type redningsvester.

Det er særlig viktig at barn, uføre og alle som ikke kan svømme har på seg riktig redningsvest til enhver tid. Barn og alle som ikke kan svømme må gis spesialopplæring i bruk av redningsvestene. Fortell alle ombord hvor sikkerhetsutstyret og redningsutstyret befinner seg, samt hvor stigen er bortstuet og hvordan den brukes.

Redningsvestenes tilstand må undersøkes regelmessig. Prøv vestene på før turen starter, og sørg for å justere dem slik at de passer godt til den enkelte brukeren. Les instruksjonene på selve redningsvesten og følg dem nøye.

REDNINGSFLÅTE

Større båter som brukes utaskjærs har kanskje en redningsflåte. Oppbevar alltid redningsflåten på dets spesielle sted for oppbevaring, i en sylinder eller i en koffert for å beskytte den mot elementene. Dersom det ikke finnes noe spesielt sted for oppbevaring, skal den plasseres på et lett tilgjengelig sted unna trafikk for å forhindre skade. Følg alltid produsentens instruksjoner for bruk og vedlikehold.

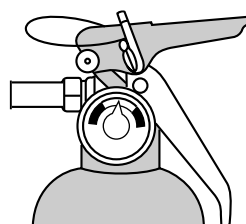
BRANNVERNUTSTYR

FARE

BRANN- OG EKSPLOSJONSFARE

Du må aldri -

- henge gardiner eller andre stoffer nær eller over komfyrer eller bart lys av noe slag; oppbevare brennbare stoffer i motorrommet. Hvis ikke-brennbare artikler oppbevares i motorrommet må de sikres for å hindre at de kan falle ned eller inn i maskineri, og de må ikke på noen måte hindre tilkomsten til eller i motorrommet.
- blokkere gangveier til utganger eller luker;
- blokkere sikkerhetsinnretninger som f.eks. drivstoffventiler, gassventiler, elektriske brytere osv;
- blokkere bærbare brannslukkere som ligger i skap;
- la båten ligge uten tilsyn så lenge matlagingsutstyr eller varmeapparater er i bruk;
- endre noen av båtens systemer (dette gjelder særlig elektrisitet, drivstoff og gass) eller tillate at andre enn fullt kompetente folk utfører slike endringer;
- fylle drivstofftanker eller skifte ut gassflasker hvis motoren/maskineri går eller når matlagingsutstyr eller varmeapparater brukes;
- røke når du håndterer drivstoff eller gass.



De fleste båter er forpliktet til å ha utstyr til bekjempelse av brann. Alt brannvernutstyr må være lett tilgjengelig. Alle ombord må kjenne til hvor alt brannvernutstyr befinner seg ombord og hvordan det brukes, samt beliggenheten til alle luker, nødutganger og fluktveier.




Brannslukkeren må brukes i trygg avstand fra brannen, en meter eller mer, deretter kan du nærme deg flammene etter hvert som de dempes. Ikke alle brannslukkere brukes i samme avstand fra brannen. Gjør deg kjent med brannslukkeren du har og nøyaktig hvordan den brukes.

Alt brannvernutstyr må undersøkes med jevne mellomrom som angitt på utstyret. Portable brannslukkere må skiftes ut når de er tomme eller tidsfristen er utløpt, - bytt dem alltid ut med slukkere av samme type. Faste systemer må etterfylles eller skiftes når de er tomme eller for gamle. Se brannslukkerprodusentens håndbook.

På modeller som er utstyrt med et automatisk system for brannslukking, vil systemet aktiveres automatisk når temperaturen når en forhåndsinnstilt grense. Når dette skjer, kan det høres en høy, smellende lyd etterfulgt av en hvislende lyd. Når systemet aktiveres, må du umiddelbart stenge av alle elektriske og mekaniske systemer samt strømdrevet ventilasjon.

⚠ ADVARSEL



**BRANN- OG
EKSPLUSJONSFARE**

Gassen i et brannslukkingssystem erstatter oksygen (surstoff) og kveler ilden. **DU MÅ IKKE åpne luken. Husk at surstoff er som olje på ilden som kan flamme opp og forårsake dødsfall eller alvorlig personskade.**

Hvis brannslukkingssystemet ombord utløses må du vente i minst 15 minutter før du åpner luken til motorrommet.

⚠ FORSIKTIG

Slå av motorer og vifter før utløsning. Gå ut eller opp på dekk.




⚠ ADVARSEL

Motorrommet har et fast slukkesystem. For å hindre kvelning må du forlate området før utløsning. Etter utløsning må du luften godt ut før du vender tilbake.

⚠ ADVARSEL

Slukkeren bruker CO2 som slukningsmiddel. Den må kun brukes mot elektrisk brann eller brann i byssen. For å unngå kvelning etter utløsning må du forlate området øyeblikkelig og luften godt ut før du vender tilbake.

⚠ ADVARSEL

BEVEGELIGE DELER

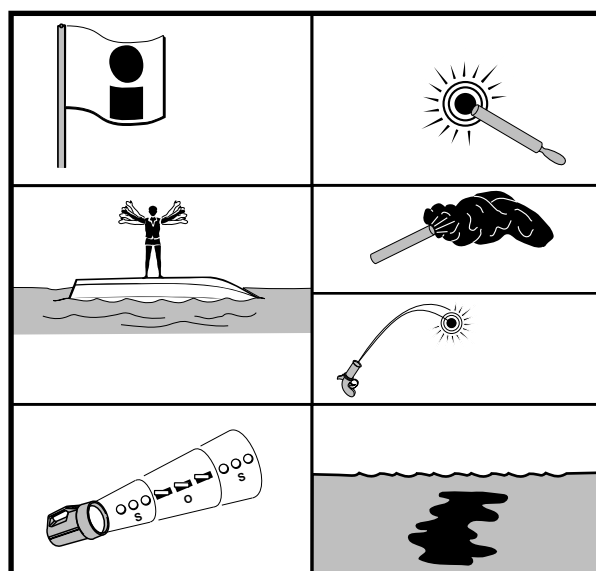
Kontakt med bevegelige deler kan rive deg med og forårsake dødsfall eller alvorlig personskade. Hold deg godt unna bevegelige deler.

Du må aldri gå så nær bevegelige deler som f.eks. motor, generator eller propell, at du kan komme borti dem.

Kontakt kan resultere i lemlestelse, kvelning, brannskade og/eller alvorlig tap av blod med påfølgende dødsfall eller alvorlig personskade. Sørg for at alle maskinvern er på plass når maskinen er i drift.

NØDSIGNALER

De fleste båter som brukes i kystfarvann, skal ha utstyr som kan produsere godkjente nødsignaler. Sjekk om nødvendig med lokale myndigheter.



KC-0082_2

NO

⚠ ADVARSEL

**BRANN- OG
EKSPLUSJONSFARE**

Pyrotekniske signalinnretninger kan forårsake brann og/eller eksplosjon, dødsfall eller alvorlig skade på utstyr eller personer hvis de ikke behandles på riktig måte. Du må følge produsentens anvisninger når du bruker håndholdt signalutstyr.



RUSMIDLER PÅ SJØEN

Du må aldri bruke båten hvis du er påvirket av narkotika eller alkohol. Kombinasjonen av støy og vibrasjon, sol, vind og bevegelse kan gi en tretthetsfølelse når man er på sjøen. Effekten av alkohol er større på sjøen enn på land. Rusmidler og båtliv hører ikke sammen. Det er både farlig og ulovlig å bruke båten hvis du er påvirket av alkohol eller narkotika.

Nedsatt syn eller bedømmelsesevne på sjøen kan raskt resultere i ulykker.



⚠ ADVARSEL

FARE VED NEDSATT BEDØMMELSESEVNE

Hvis du bruker båten mens du er påvirket av alkohol eller narkotika kan det medføre dødsulykke eller alvorlig personskade. Du **MÅ ALDRI** bruke båten hvis du er påvirket av noe som helst middel som kan virke inn på din reaksjonsevne.

FARE FOR KARBONMONOKSIDFORGIFTNING

Karbonmonoksidforgiftning må ikke forveksles med sjøsyke, alkoholpåvirkning eller stress. Dersom noen klager over øyeirritasjon, hodepine, kvalme, tretthet eller svimmelhet, eller du har mistanke om karbonmonoksidforgiftning, skal du øyeblikkelig flytte vedkommende til frisk luft, finne årsaken og utføre nødvendige tiltak. Ta kontakt med lege om nødvendig.

⚠ FARE



KARBONMONOKSID (KULLOS)

Karbonmonoksid kan drepe eller medføre alvorlig personskade. Du **MÅ ALDRI** bruke ombordstigningsplattformen til noe annet formål enn ombordstigning eller klargjøring før du seiler, og du **MÅ ALDRI** bruke plattformen når motoren går.

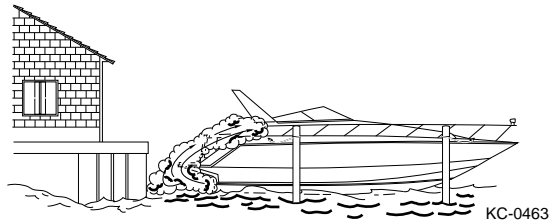
⚠ FARE

KARBONMONOKSID (KULLOS)

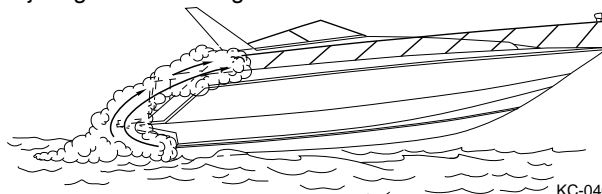
Gassen karbonmonoksid (CO) er fargeløs, luktfri og meget farlig. Husk at alle motorer og alt utstyr som forbrenner drivstoff gir fra seg CO-avgasser. Du må unngå direkte eller langvarig utsettelse for CO-gass. CO forårsaker **HJERNESKADE** eller **DØDSFALL**. Symptomer på karbonmonoksidforgiftning er kvalme, svimmelhet og tretthet.

Kilder til ansamling av CO kan være følgende:

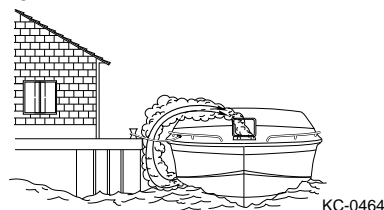
- Hindringer som gjør at eksosen ikke sprer seg og forsvinner akterut.



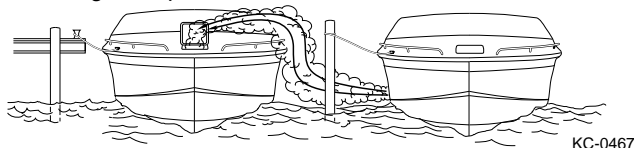
- Kjøring med stor baugvinkel.



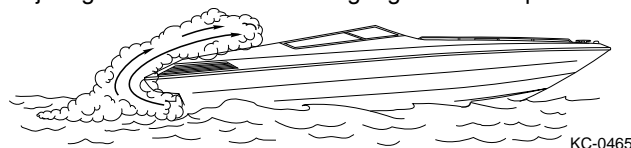
- Hindringer som gjør at eksosen ikke sprer seg og forsvinner langs sidene.



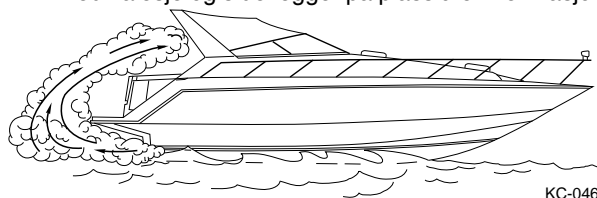
- Andre gasser på innelukkede steder.



- Kjøring med sakte fart eller tomgang med båten på vannet.



- Drift med kalesje og sidevegger på plass uten ventilasjon.



! FARE

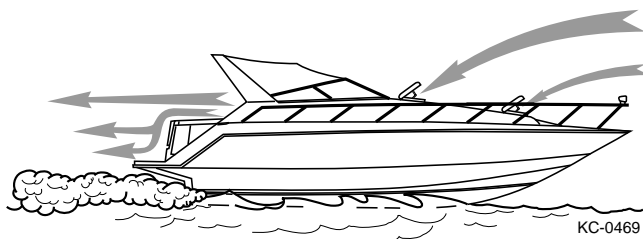





KARBONMONOKSID (KULLOS)

Utstyr som forbrenner drivstoff med åpen flamme forbruker surstoff i kahytten og gir fra seg forbrenningsgasser. Når du bruker slikt utstyr må du sørge for god ventilasjon. Du må åpne alle aktuelle ventilasjonsåpninger når du bruker slikt utstyr. Du må aldri stoppe til ventilasjonsåpninger, og se alltid til at alle avtrekkskanaler virker som de skal.

For å redusere faren for ansamling av CO bør du lufte ut båten innvendig ved å åpne dekksluken, vinduene og/eller kalesjen slik at det blir god ventilasjon. Du kan åpne dekksluker ved sakte fart eller ved tomgang, men de må lukkes når du planer eller kjører hurtigere for å hindre at vann kan trenge inn og forårsake skade.



SØRG FOR AT DET STRØMMER FRISKLUFT GJENNOM OG RUNDT BÅTEN!

UTSIKT

Utsikten fra rorplassen kan hindres med høy baug eller andre faktorer som skyldes en eller flere av følgende forhold:

- fremdrifts-motorvinkel (på båter med et kraftdrevet trimmingsystem på motoren);
- skrogets planingsvinkel (på båter med kraftdrevet trimmingsystem for planing eller trimmingsjustering på hekken);
- fordeling av lasten;
- fart;
- rask akselerering;
- overgang fra deplasement til planing;
- sjøforholdene;
- regn og sjøsprøyt;
- mørke og tåke;
- innvendig belysning;
- kalesje og gardiner;
- personer eller løst utstyr innen førerens synsfelt.

De internasjonale reglene for forebyggelse av kollisjoner til sjøs (COLREGS) og trafikkreglene til sjøs krever at du har skikkelig utkikk til enhver tid og at du overholder eventuell vikeplikt. Det er livsviktig at du følger disse reglene.

Ombord i båter som kan styres fra mer enn én stilling må du huske at utsikten kan være forskjellig fra hvert sted. Unngå kollisjoner. Hvis du styrer båten fra et sted med begrenset utsikt må du sikre utkikk forover og akterover slik det forlanges av COLREG og trafikkreglene til sjøs.

OBS!

Hold alle ventiler, vinduer, skvettbord, dører, luker og andre åpninger lukket i ruskevær og når du planer.


GENERELL INFORMASJON

KONTROLLER

VIKTIG

En båt med for kraftig motor er en utrygg båt – og vanskelig å ha kontroll over. IKKE bruk for mange hestekrefter på båten din eller en motor som overstiger hestekreftene angitt på kapasitetsplaten.

Før du starter

Vær fornuftig når du bruker en båt og dens tilhørende utstyr.

- Du MÅ IKKE bruke båten innendørs.
- Fest snoren for stopping av motoren til føreren og se til at skiftspaken står i NØYTRAL før motoren startes.
- Sett deg godt inn i båtens egenskaper og det miljøet du akter å bruke den i.
- Ha en plan og si fra til andre om når du regner med å være tilbake.
- Løse gjenstander må stues bort og sikres før du bruker båten.
- Unngå plutselig manøvrering ved høye hastigheter, og redusér farten i høy sjø.
- Hvis båten ikke har dataskilt må du snakke med leverandøren eller produsenten.

Girspak og turtallsregulator

! ADVARSEL

KOLLISJONSFARE

Hvis motoren går for fort pga. manglende kontroll over gassen kan resultatet bli kollisjon, dødsulykke eller alvorlig personskade. Pass godt på at alle kontrollsystemer undersøkes med jevne mellomrom og at de blir skikkelig vedlikeholdt.

Utformingen av girspaken/turtallsregulatoren varierer noe avhengig av modell og motorkonfigurasjon. Alle kontrollsystemer krever periodisk vedlikehold for å fungere sikkert og problemfritt. Jevnlige inspeksjoner er nødvendig. Kontakt din forhandler for mer informasjon om dette.

NO



OBS!

Gir/gasskontroller ombord i lystbåter har normalt en nøytralstartbryter. Systemet for nøytralstart må undersøkes med jevne mellomrom. Du MÅ IKKE bruke båten hvis du har mistanke om at nøytralstartsystemet ikke er helt i orden.

Bare én spake – overflatemontert

Enspakskontrollen er både girspak og gasskontroll.

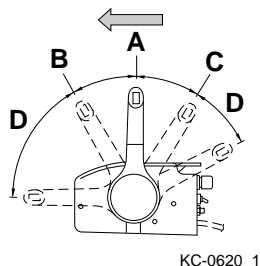
A. NØYTRALSTILLING – sikkerhetsbryteren sikrer at du kan bare starte motoren i denne stilling.

B. FOROVER - Trykk inn utløserknappen under spaken for å skifte til posisjonen for FOROVER (eller AKTEROVER).

C. AKTEROVER - Ikke skift hurtig fra FOROVER til AKTEROVER.

D. GASSPÅDRAG - Motorturtallet økes ved å skyve spaken fra deg (i forover-posisjonen) eller å dra den til deg (i AKTEROVER-posisjonen).

Forsøk aldri å skifte posisjon når motoren ikke er i gang. Ved oppvarming av motoren brukes det en egen spak på kontrollen til å øke turtallet når kontrollspaken står i fri.



Bare én spake – skjult montering

Enspakskontrollen er både girspak og gasskontroll.

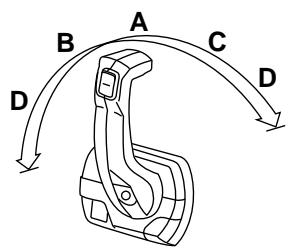
A. NØYTRALSTILLING – sikkerhetsbryteren sikrer at du kan bare starte motoren i denne stilling.

B. FOROVER - Trykk inn utløserknappen under spaken for å skifte til posisjonen for FOROVER (eller AKTEROVER).

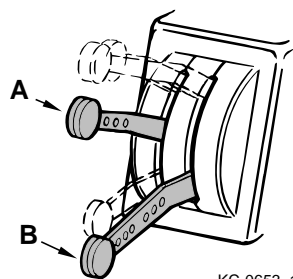
C. AKTEROVER - Ikke skift hurtig fra FOROVER til AKTEROVER.

D. GASSPÅDRAG - Motorturtallet økes ved å skyve spaken fra deg (i FOROVER-posisjonen) eller å dra den til deg (i AKTEROVER-posisjonen).

Forsøk aldri å skifte posisjon når motoren ikke er i gang. Ved oppvarming av motoren brukes en knapp nederst på spaken. Når denne knappen trykkes inn, øker turtallet mens girspaken fortsatt står i fri.



Dobbelspak – én motor



Dobbelspakkontrollene har én spak for girskift og én for gasskontroll.

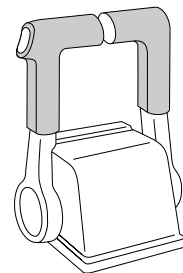
A. Girspak - Når spaken står i midtposisjonen, er giret i fri. Skyv spaken fra deg for sette den i forover-posisjonen, og dra spaken til deg for å sette den i akterover-posisjonen.

B. Gasspådrag - Full gass når spaken er helt oppe, og tomgang når spaken er helt nede.

Ved oppvarming av motoren plasseres girspaken i fri samtidig som turtallsregulatoren beveges oppover for å øke turtallet.

Bare én spake – to motorer

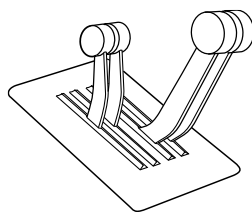
Gir deg individuell kontroll over girskift og gass for hver enkelt motor – lettere manøvrering på trange steder. Hver av kontrollspakene fungerer både som girspak og turtallsregulator for den aktuelle motoren. Den venstre spaken er for babord motor og den høyre spaken er for styrbord motor.



Spakene er låst i fri posisjon (rett opp) under starting. Skifte av gir skjer ved å bevege spaken ca. 15° av dens vanding. Skyv spaken fra deg for velge forover, dra den mot deg for velge akterover. Når spaken beveges med et utslag som er større enn 15°, fungerer den som turtallsregulator, og ikke lenger som girspak.

Ved oppvarming av motoren brukes en knapp nederst på spaken. Når denne knappen trykkes inn, øker turtallet mens girspaken fortsatt står i fri. Ved manøvrering med liten hastighet er det noen ganger fordelaktig å kjøre den ene motoren forover og den andre akterover.

Dobbelspak – to motorer



Dobbelspakkontroller på båter med to motorer har individuelle kontroller for girskift og gass for hver motor; venstre spaker styrer babords motor og høyre spaker styrer styrbords motor. Tospakskontrollene har normalt girspaker (alle samme størrelse og farge) gruppert sammen, og gasskontroller (alle samme

størrelse og farge, men normalt større enn girspakene), også gruppert sammen.

For girspakene er NØYTRAL-stilling låst stilling midt i spakens bevegelsesfelt. Hvis spaken(e) skyves oppover eller frem, settes giret i forover-posisjonen, og hvis spaken(e) dras nedover eller tilbake, settes giret i akterover-posisjonen. Når det gjelder spaken(e) for regulering av turtallet, er posisjonen for full gass helt opp eller frem, mens tomgangsposisjonen er helt ned eller tilbake.

Ved oppvarming av motoren brukes en knapp nederst på spaken. Ved manøvrering med liten hastighet er det noen ganger fordelaktig å kjøre den ene motoren forover og den andre akterover.

STYRING

Alle styresystemer krever periodisk vedlikehold for å fungere sikkert og problemfritt. Før du bruker båten må du undersøke at styringen virker som den skal, samt at ingen viktige deler mangler eller er løse. Snakk med din forhandler hvis du har mistanke om at styresystemet er skadet. Du MÅ IKKE bruke båten hvis du har mistanke om at styringen ikke er helt i orden.



Hvis båten har nødstyring må du sette deg inn i beliggenhet og virkemåte. Hvis båten har tvillingmotor kan du styre ved å bruke gasskontrollene og én motor av gangen.

Styringen av båten er ikke selvstyreende. Hold alltid godt om rattet slik at du har full kontroll hele tiden. Kontroller som er dårlig vedlikeholdt, kan resultere i farlige situasjoner.

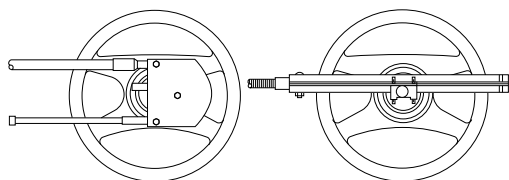
⚠ ADVARSEL

**TAP AV KONTROLL OG UTRYGG
BÅT ER FARLIG**

Feil vedlikehold av styresystemet er farlig og kan forårsake dødsfall eller alvorlig personskade fordi du plutselig mister kontrollen. Forviss deg om at alt som angår styresystemet, kabler og væsknivå blir regelmessig undersøkt og vedlikeholdt.

Mekanisk styring

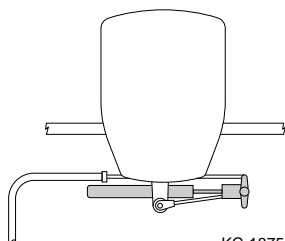
I et mekanisk styresystem overføres rattets sirkelbevegelse til en lineær bevegelse av kabelen når du styrer. Kabelen skyver eller trekker i styrearmen.



KC-1871

Servostyring

I et servostyresystem overføres rattets sirkelbevegelse til en lineær bevegelse av kabelen når du styrer. Dette skyver eller trekker kabelen. Kabelbevegelsen registreres og det sendes et signal til en hydraulisk pumpe som beveger den hydrauliske sylindren som er koplet til styrearmen.

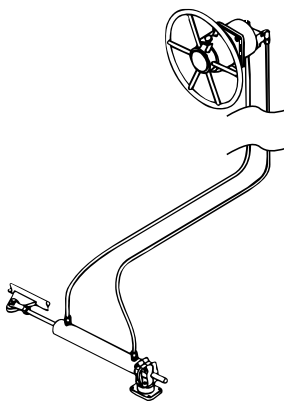


KC-1875

Hydraulisk styring

Et hydraulisk system har en pumpe som er montert direkte på styrehjulet med to slanger som går fra pumpen til en hydraulisk sylinder. Når hjulet dreies, beveges den hydrauliske sylindren som er koplet til styrearmen. En beholder, som enten er frittstående eller innebygd i pumpen, inneholder ekstra væske slik at det ikke kommer luft inn i systemet.

Oppretthold væsknivået i hydraulikksystemet. Ta kontakt med forhandleren.



KC-1880

VENTILER

Båtens drivstoffsystem, utstyr som forbrenner drivstoff og alle vannsystemene har de nødvendige ventiler for å sikre riktige mengder.

Du må kjenne til alle farene knyttet til drivstoff og alt utstyr som forbrenner drivstoff.

Unngå å skade drivstoffslanger og koplingsstykker, og unngå at drivstoff kommer bort i varme motordeler. Tørk opp sølt drivstoff umiddelbart og kast filler på en forsvarlig måte på land.

Se FYLLING AV DRIVSTOFF og VANNSYSTEMER angående advarsler i f.m. ventilene til disse systemene.

⚠ ADVARSEL

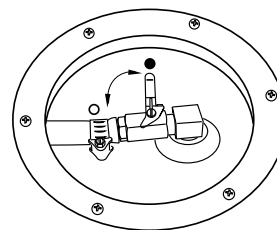
BRANN/EKSPLOJONSFARE

Bensin og annet drivstoff er svært brennbart og eksplosivt under visse forhold.

- **IKKE røyk eller tillat åpne flammer eller gnister i nærheten under påfylling av drivstoff.**
- **Du MÅ ALDRI blokkere lufteåpninger for drivstoff.**
- **Du MÅ ALDRI oppbevare drivstoff i beholdere eller på steder som ikke er godkjente til slik bruk, og slike oppbevaringssteder MÅ IKKE brukes til noe annet.**

Ventil for drivstoffavstenging

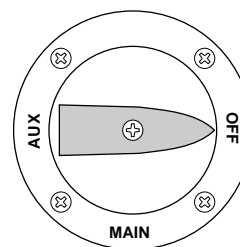
Ventiler for drivstoffavstenging hindrer drivstoffet i nå motoren. Det anbefales at disse ventilene er stengt under lagring av båten eller når det går lang tid mellom hver gang den brukes.



KC-1003

Velger for drivstofftank

Modeller med to eller tre drivstofftanker er utstyrt med en ventil for valg av tank.



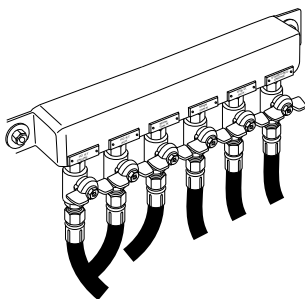
KC-1001_1

NO



Drivstoffmanifold

Drivstoffmanifoldene, som vanligvis er plassert i motorrommet, brukes med flere drivstofftanker og motorer. Ventilene trekker drivstoff fra en eller flere tanker eller de stenger av tilførselen av drivstoff til en eller flere motorer.



KC-1004

Utstyr som forbrenner drivstoff.

Utstyr som forbrenner drivstoff eller som har åpen flamme brenner også surstoff og gir fra seg forbrenningsgasser. Når du bruker slikt utstyr eller skifter drivstofflasker må du sikre god ventilasjon. Påse at det finnes tilstrekkelig ventilasjon og at innretningene virker slik de skal. Du **MÅ IKKE** bruke slikt utstyr til å varme opp byssen eller kahytten.

! FARE


   

KARBONMONOKSID (KULLOS)

Utstyr som forbrenner drivstoff med åpen flamme forbruker surstoff i kahytten og gir fra seg forbrenningsgasser. Når du bruker slikt utstyr må du sørge for god ventilasjon. Du må åpne alle aktuelle ventilasjonsåpninger når du bruker slikt utstyr. Du må aldri stoppe til ventilasjonsåpninger, og se alltid til at alle avtrekkskanaler virker som de skal.

DRIVSTOFFSYSTEM

! ADVARSEL

BRANN/EKSPLOSJONSFARE

Bensin og annet drivstoff er svært brennbar og eksplosivt under visse forhold.

- **IKKE** røyk eller tillat åpne flammer eller gnister i nærheten under påfylling av drivstoff.
- Du **MÅ ALDRI** blokkere lufteåpninger for drivstoff.
- Du **MÅ ALDRI** oppbevare drivstoff i beholdere eller på steder som ikke er godkjente til slik bruk, og slike oppbevaringssteder **MÅ IKKE** brukes til noe annet.

Før du slår elektriske apparater på eller før du starter motoren, må du forvise deg om at det ikke finnes bensindamp i motorrommet. Deretter lar du viften gå i minst fire minutter. La viften gå så lenge du kjører langsommere enn planingsfart.

Luftehullene for drivstoff sitter normalt i skroget eller i speilet lavere enn og rent generelt ikke langt fra påfyllingsåpningene. Du må se til at påfyllings- og lufteledningene for drivstoff er helt åpne og uten skarpe bøy. Drivstoffilteret må undersøkes med jevne mellomrom og rengjøres som nødvendig.

Undersøk med korte mellomrom at drivstoffledninger, lufteslanger og dreneringslanger ikke lekker. Noen modeller har avtakbare inspeksjonspaneler for drivstoffsystemets deler. Hvis forbindelsen lekker er det kanskje tilstrekkelig å trekke slangeklemmene til. Hvis dette ikke hjelper må du øyeblikkelig bytte ut slangen eller koplingen for å hindre oppsamling av brennbare gasser. Overflatesprekker i slangen tyder på slitasje – slangen må byttes ut. Du må kun bruke deler i drivstoffsystemet som er godkjente til bruk ombord i båter; bruk aldri bildeler i en båt.

Se båtprodusentens opplysninger angående kapasitet, drivstofftype og hvor drivstoffsystemets tilkoplinger befinner seg.

VIKTIG

Alt etter båtens stilling i vannet kan det være at du ikke kan bruke alt drivstoffet på tanken. Sørg alltid for å ha en reservebeholdning på 20 % av kapasiteten.

VANNSYSTEMER

Dette avsnittet forteller deg litt om vannsystemets hoveddeler. Vannsystemet må rengjøres, tømmes før vinteropplegg og vedlikeholdes for å sikre at det virker som det skal. Se produsentens anvisninger angående bruk og vedlikehold av systemet og systemets deler.

Ferskvannstank

Hvis båten har en ferskvannstank, er renslighet ytterst viktig! Kontakt din forhandler for råd om hvilke kjemikalier du bør bruke. Du **MÅ IKKE** la ferskvannet bli liggende i systemet i lengre tid. Systemet må gjennomspyles og rengjøres med korte mellomrom. Systemet må kun fylles med rent drikkevann. Alt etter båtens stilling i vannet (trim og krenkning) kan det være at du ikke kan bruke alt vannet på tanken.

! ADVARSEL

BRUK ALDRI GIFT I FERSKVANNSTANKEN

Alle kjemikalier som brukes for å rengjøre systemet eller som brukes under opplegg må være helt forenlige med ferskvannsystemet. Tanken må tømmes før opplegg og hvis båten ikke skal brukes i lengre tid.



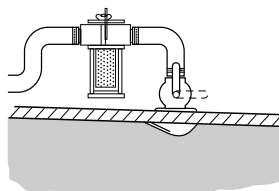
⚠ ADVARSEL

MILJØFORURENSING

Kjemikalier må bare tømmes overbord hvor dette er tillatt, og da ifølge alle aktuelle regler og bestemmelser.

Bunnkraner/åpninger i skroget

Alle inntak eller utløp for vann under vannlinjen har bunnkran. Kranene, som er montert i et beslag som går gjennom skroget, bør holdes lukket i perioder når fartøyet ikke er i bruk, og bare åpnes når det er nødvendig.



KC-2165_1

⚠ ADVARSEL

FARE FOR OVERSVØMMELSE ELLER DRUKNING

Hvis en del av vannsystemet svikter kan det føre til drukningsfare eller oversvømmelse. Sørg for å holde alle deler av vannsystemet i god stand og steng alle bunnkraner når båten ikke skal brukes på en stund.

Noen bunnkraner til inntak har siler for å hindre at rusk og småbiter trenger inn i systemet og skader det. Silene bør kontrolleres og rengjøres daglig for å sikre at vannstrømningen er slik den skal.

OBS!

Hvis du vil unngå skade på motoren, bør du rengjøre silen og åpne bunnkranen for motorkjølevannet før du starter motoren.

Hvis båten har bunnkraner i forpiggens eller akterpiggens skott må du holde dem lukket medmindre du skal drenere vann inn i hovedrennesteinen.

Fiskebrønn

Det finnes flere typer fiskebrønnventiler. Det vanligste er en kontrollventil som brukes ved fylling eller tømming av fiskebrønnen.

Når avtappingsventilene for fiskebrønnen åpnes, tømmes tanken ned til vannlinjen. Hvis du vil tømme tanken helt, må du øse ut resten av vannet for hånd eller ta båten opp av vannet.

OBS!

Hold alle ventiler, vinduer, skvettbord, dører, luker og andre åpninger lukket i ruskevær og når du planer.

Vannavleder

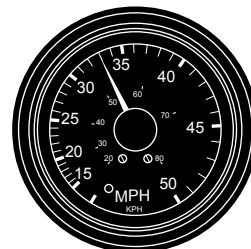
Vannavlederventilen lar to ulike vannsystemer dele ett enkelt vanninntak og én felles bunnkran. Når avlederen brukes, kan ett av systemene alltid kjøres, men begge kan ikke kjøres samtidig.

INSTRUMENTER

Hvis båten har mer enn én motor kan den kanskje ha to eller flere sett av instrumentene som beskrives i dette avsnittet – ett sett for hver motor. Det er ikke unormalt med variasjoner i verdiene som leses av på målere og indikatorer. Slå opp i motorhåndboken for å se hva som er normale variasjonsområder.

Speedometer

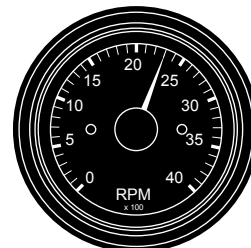
Måler båtens hastighet i kilometer, knop eller miles pr. time.



KC-0710

Turteller

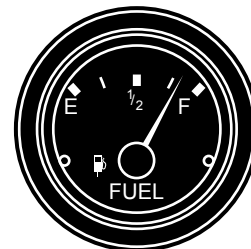
Måler motorens hastighet i omdreining pr. minutt.



KC-0700

Drivstoff

Måler det omtrentlige nivået i drivstofftanken. Fordi nøyaktig måling avhenger av båtens stilling i vannet (trim og krenning) er denne tommelfingerregelen nyttig: 1/3 av drivstoffet ut, 1/3 til hjemturen – og 1/3 i reserve.



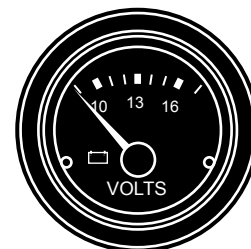
KC-0720

VIKTIG

Det kan være at ikke hele drivstofftankens kapasitet kan brukes avhengig av båtens trim eller vekt. Sørg alltid for å ha en reservebeholdning på 20 % av kapasiteten.

Voltmeter

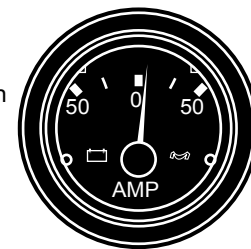
Måler tilstanden til hovedbatteriet eller startbatteriet i volt (likestrømsspenning). Kontroller ladesystemet og batteritilstanden hvis måleren viser mindre enn 11,5.



KC-0750

Amperemeter

Måler ladestrømmen i det elektriske systemet. Slå opp i motorhåndboken for å se hva som er normalt måleområde under drift.



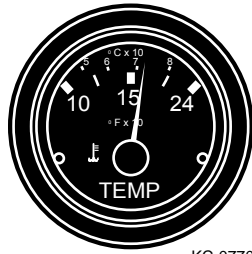
KC-0760

NO



Temperaturmåler for motorkjølevann

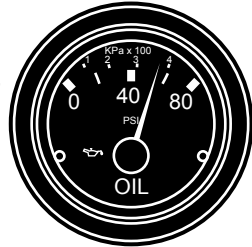
Måler temperaturen på kjølevannet i motoren. Slå opp i motorhåndboken for å se hva som er normalt måleområde under drift.



KC-0770

Oljetrykksmåler

Måler oljetrykket i motoren. Slå opp i motorhåndboken for å se hva som er normalt måleområde under drift.



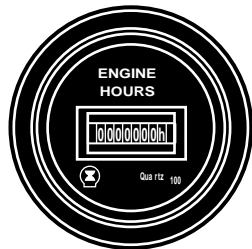
KC-0780

Temperaturmåler for motorolje

Måler temperaturen på motoroljen. Slå opp i motorhåndboken for å se hva som er normalt måleområde under drift.

Timeteller

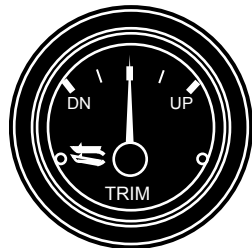
Viser antall driftstimer for motoren slik at det er enkelt å fastslå når det bør utføres vedlikehold.



KC-0782

Trimindikator

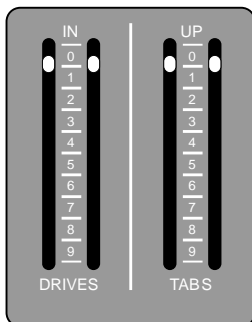
Viser posisjonen til drevet og baugens relative posisjon i forhold til horisontalplanet. Bruk denne indikatoren til å overvåke båtenes trim.



KC-0740

Posisjonsindikator for trimplan

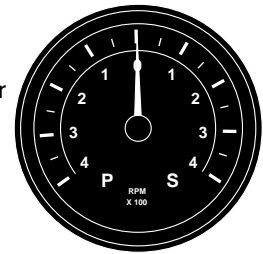
Viser posisjonen for trimplanene.



KC-0707

Motorsynkroniserer

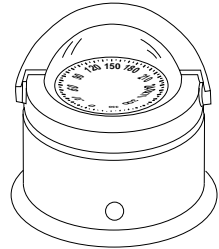
Viser forholdet mellom antall omdreininger pr. minutt for to motorer slik at motorturtallene kan synkroniseres. Hvis viseren peker mot null er motorene synkroniserte. Hvis viseren ikke peker mot null justerer du motorens turtall til den peker mot null.



KC-0708

Kompass

Brukes til navigasjon ved at det peker mot det magnetiske nord.



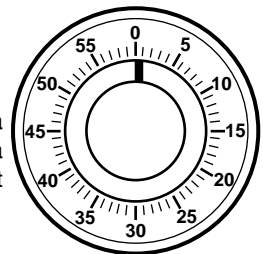
KC-0709

VIKTIG

Kompasset må korrigeres av en kvalifisert person før det kan brukes til navigasjon. Et kompass som ikke er korrigert viser feil. Se kompasshåndboken for nærmere opplysninger om kompasset.

Dybdemåler

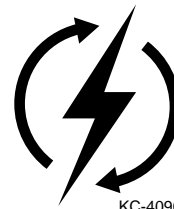
Angir avstanden mellom bunnen av båten og havbunnen rett under omformerer. For å unngå å renne på grunn i grunne farvann bør du alltid ha en viss avstand å gå på i tillegg til det måleren viser.



KC-0910

BRYTERE OG INDIKATORER

Alle elektriske kretser på båten er utstyrt med en kontrollbryter.

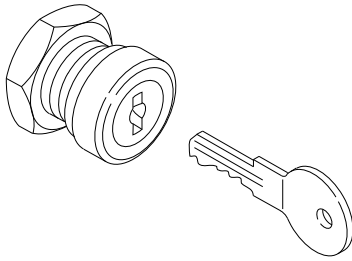


KC-4090



Tenningsnøkkel

Når nøkkelen dreies fullt ut med urviseren, aktiveres startmotoren. Så snart motoren starter, slipper du nøkkelen tilbake til ON-posisjonen (PÅ).



KC-0985

Stoppbryter for motor

⚠ ADVARSEL

TAP AV KONTROLL OG UTRYGG BÅT ER FARLIG

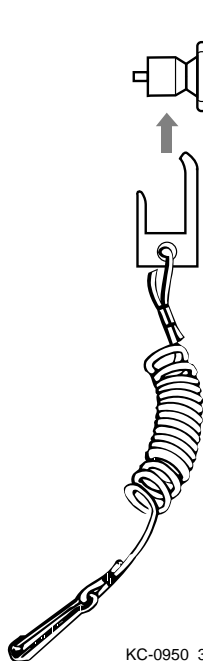
Et motorstoppsystem som ikke brukes eller som ikke virker skikkelig kan forårsake dødsulykke eller alvorlig personskade. Du **MÅ IKKE** bruke båten hvis nødstoppsystemet ikke virker som det skal.

Fest snoren mellom stoppbryteren og båtføreren før du starter motoren. Dette vil hindre at båten "løper løpsk" hvis føreren slynges av båten ved et uhell.

Bryteren for nødstopp av motoren slår motoren av når føreren forlater kontrollplassen i en utrygg situasjon, enten på grunn av et uhell, for eksempel fall, eller ved å falle over bord.

Stoppbryteren består av en bryter på rattet og en bryterklemme/line/lineklemme festet til stoppbryteren og til føreren. Hvis motoren må stenges hurtig av vil et rykk i snoren frigjøre klemmen fra bryteren og stoppe motoren.

Etter at bryteren har vært utløst, gjøres den klar igjen ved å montere bryterklipset på nytt. Klipset må være festet til stoppbryteren for at motoren skal kunne virke.



KC-0950_3

VIKTIG

Denne stoppbryteren må bare brukes i nødsituasjoner. Du må **IKKE** bruke dette som vanlig fremgangsmåte for å stoppe motoren.

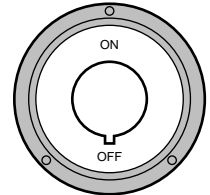
Stoppbryteren må være i god stand for at den skal fungere slik den skal. Husk på følgende:

- Du må aldri fjerne eller gjøre endringer på stoppbryteren og/eller snoren.
- Linen må alltid være fri fra alt som kan hindre at den virker på riktig måte.

ÉN GANG I MÅNEDEN: Undersøk stoppbryteren for riktig virkemåte og se til at linen ikke er oppfrynset eller skadet. Trekk i linen mens motoren går. Hvis motoren ikke stopper må du snakke med forhandleren og sørge for at stoppbryteren skiftes ut øyeblikkelig.

Batteribryter

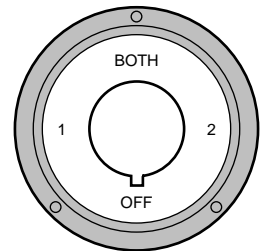
Isolerer all batteristrøm til båten med unntak av den (de) automatiske lensepumpen(e), hvis båten er utstyrt med dette. Hvis du har et dobbelt batterisystem må du se til at velgerbryteren for minst ett batteri står PÅ. Batteribryteren gir også positiv frakopling av batteriet for å beskytte mot tukling og batteriutladning. Drei bryteren til AV når båten ikke brukes. I produsentens håndbok finner du ytterligere informasjon.



KC-0704_2

Batterivelgerbryter

Skill båten fra batteriene og bryterne til primærbatteriet, sekundærbatteriet eller begge batteriene. Under normale forhold skal bryteren stå PÅ for det ene batteriet eller enn PÅ for begge. Dermed har du ett batteri i reserve dersom det andre skulle svikte. Velg batteriet mens motoren er av, og veksle mellom batteriene daglig. Med bryteren AV er båten koplet fra batteriene, med unntak av den/de elektriske lensepumpen(e) om montert. Batterivelgerbryteren kopler også til begge batteriene dersom det er behov for større startkraft. Drei bryteren til OFF-stillingen (AV) når båten ikke er i bruk. I produsentens håndbok finner du ytterligere informasjon.



KC-0705_2

VIKTIG

Formålet med batterivelgerbryteren er å beholde ett batteri som reservebatteri. Dersom begge batteriene er PÅ og ett batteri brukes for å starte motoren og det andre brukes for tilbehør, vil begge batteriene bli utladet. Dermed vil du ikke ha et reservebatteri, og du kan ende opp i en nødssituasjon.

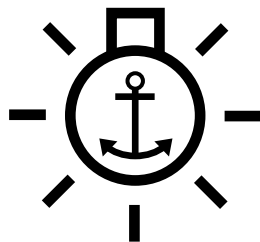
Batteriisolator

Gjør det mulig å lade opp flere batterier samtidig ved å finne ut hvor mye oppladning hvert batteri krever. Det forhindrer overopplading og du unngår at ett batteri lades ut i et annet batteri. I isolatorprodusentens håndbok finner du ytterligere informasjon.



Bryter for ankringslys

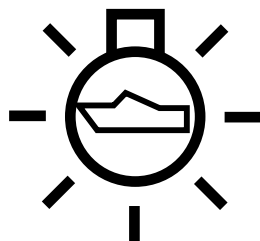
Slår kun på den hvite generelle belysningen for ankring om natten.



KC-4065

Bryter for navigasjonslys

Kontrollerer drifts- og ankerlanterner og gir lys på instrumentpanelet om natten.



KC-4060

VIKTIG

Båten må aldri brukes mellom solnedgang og soloppgang uten at driftslanternene er tent. Driftslanternene viser nemlig båtens retning og kurs i mørket.

Bryter for vifte

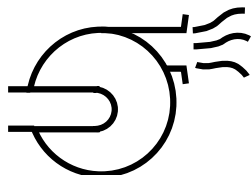
⚠ ADVARSEL



BRANN- OG EKSPLOSJONSFARE

Bensindamp er ytterst eksplosiv – barflamme eller en gnist kan resultere i dødsulykke eller alvorlig personskade. La viften gå i minst fire minutter FØR du slår elektrisk utstyr på eller starter motoren.

Aktiverer viften i motorrommet slik at eksplosive gasser kan fjernes fra området.



KC-4040

VIKTIG

La lenseviften(e) gå i minst fire minutter FØR du slår på elektrisk utstyr eller starter motoren(e). Bruk av lenseblåsersystem GARANTERER IKKE at all eksplosiv damp har blitt fjernet. FØR du slår elektrisk utstyr på eller starter motoren(e) må du ALLTID forvise deg om at det ikke finnes bensindamp i motorrommet eller rennesteinene. Dersom du lukter drivstoff, IKKE slå på noen elektriske innretninger og IKKE start motoren(e). Finn årsaken øyeblikkelig. La viften gå så lenge du kjører langsommere enn planing.

Bryter for lensepumpe

⚠ ADVARSEL

FARE FOR DRUKNING OG SYNKING

Pumpesystemet for rennesteinene er ikke beregnet som hjelp i tilfelle av skade. Systemet er totalt sett ikke tilstrekkelig til å lense båten i forbindelse med skade.

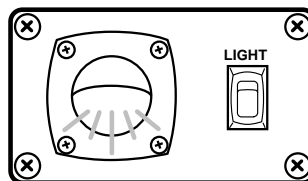
OBS!

Undersøk virkemåten til alle lensepumpene med jevne mellomrom. Pumpeinntakene må aldri stoppes til på noen måte. Hvis båten har bunnkraner i for- og akterpiggens skott må de holdes stengt og bare åpnes for å slippe vann inn i hovedrennesteinene.

Slår av og på lensepumpen. Se pumpeprodusentens håndbok for bruks- og serviceanvisninger.

Landgangs- og cockpitlys

Kontrolleres med brytere som tenner og slukker landgangs- og cockpitlysene. Hovedstrømsbryteren for likestrøm må settes i ON-posisjonen (PÅ) før lysene kan tennes.



KC-0935_1

Vindusviskerbryter

Regulerer vindusviskerens bevegelser.



KC-4070

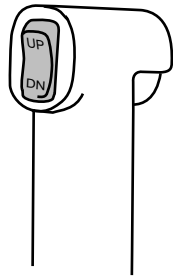


Løftemekanisme for motorromluker

Hever og senker elektrisk styrte motorromsluker.

Bryter for motortrim

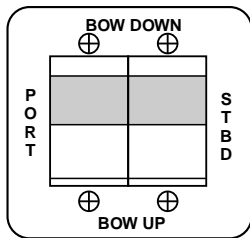
Denne bryteren aktiverer funksjonen for trim/vipping. Trykk inn bryteren og hold den inne inntil motoren står i den ønskede vinkelen. Bruk denne bryteren sammen med trimindikatoren for å oppnå maksimale fartsegenskaper for båten i vannet. Bryteren for vipping hever også drevet slik at båten kan plasseres på en tilhenger.



KC-0931_2

Brytere for trimplan

Disse vippebryterne kontrollerer trimplanene som er plassert på babord og styrbord side av hekken. Justering av trimkontrollene vil få båten til å ligge bedre i vannet og rette opp krengeing fra side til side under varierende forhold.



KC-0932_1

Drivstoffmåler

Gjør det mulig for deg å kontrollere nivået i drivstofftankene når navigasjonslysene er av, eller når tenningsnøkkelen er i OFF-posisjonen (AV).

DETEKTORER

Detektorene varsler hvis det oppstår ansamlinger av farlige gasser i båten.

Gassdamp

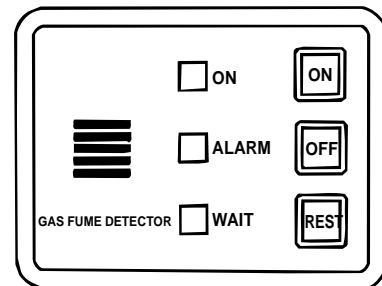
⚠ ADVARSEL

**BRANN- OG
EKSPLOSJONSFARE**

Bensindamp er ytterst eksplosiv – barflamme eller en gnist kan resultere i dødsulykke eller alvorlig personskade. La viften gå i minst fire minutter FØR du slår elektrisk utstyr på eller starter motoren.

En alarm vil aktiveres når det oppdages gassdamp. Start lenseblåseren for å blåse ut gassene. Følerne for gassdampdetektoren er montert i båtens innvendige kjøler der gasser først vil samles. Test enheten før hver tur for å kontrollere at den fungerer slik den skal.



KC-0936

Karbonmonoksid (kulløs)

En alarm lyder hvis CO-gasser oppdages. Flytt alle personer ut i frisk luft og luft området godt ut med én gang.

⚠ FARE

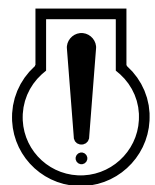


KARBONMONOKSID (KULLØS)

CO kan drepe eller forårsake alvorlig personskade! CO er fargeløs, lukter ikke og er meget farlig. Husk at alle motorer og alt utstyr som forbrenner drivstoff gir fra seg CO-avgasser. Direkte og langvarig kontakt med CO vil føre til HJERNESKADE eller DØD. Symptomer på karbonmonoksidforgiftning er kvalme, svimmelhet og tretthet. Vær nøye med at CO-detektoren er i fullgod stand til enhver tid.

Alarm

Hvis det høres en alarm, må du kontrollere instrumentene og stoppe motoren. Alarmen varsler om overoppheting av motoren og/eller for lavt oljenivå. Noen modeller har en funksjon for test av alarmen slik at alarmen kan høres når motoren startes.



KC-5020



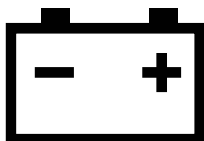
SIKRINGER OG OVERBELASTNINGSBRYTERE

Alle elektriske kretser er beskyttet mot overbelastning ved hjelp av sikringer eller overbelastningsbrytere. Hvis overbelastning eller kortslutning inntreffer, vil sikringen ryke eller bryteren utløses. Hvis det stadig er overbelastning på en krets under normale driftsforhold, må du kontakte din forhandler omgående for å få dette sjekket.

BATTERI(ER)

Batteriet/(ene) må være festet til båten og polene må være tildekket. Hold polene rene og kontroller med jevne mellomrom.

Batterisyre etser! Må behandles med forsiktighet. Dersom elektrolytt kommer i kontakt med huden eller andre kroppsdeler, skal du skylle med vann og ta kontakt med lege.



KC-4080

Hold batteriforbindelsene rene, stramme og isolerte for å forhindre gnistoverslag, kortslutning, eksplosjon eller brann.

Vis forsiktighet når batteriet koples til eller fra. Påse at installasjonen og forbindelsene er fast(e), og at polene er dekket med beskyttende deksler. Du **MÅ IKKE** lade batteriet ombord i båten og/eller stoppe til batteriets ventilasjonskanaler.

⚠ ADVARSEL

BRANN- OG EKSPLOSJONSFARE

Blysyrebatterier gir fra seg vannstoffgass som er meget eksplosjonsfarlig og kan drepe eller forårsake alvorlig personskade.

- Ha på deg personlig verneutstyr når du arbeider med eller nær batterier.
- Du **MÅ IKKE** lade eller bruke batteriforsterker for å starte motoren.
- Batteriet må lades utenfor båten.
- Du **MÅ IKKE** røke eller ha barflamme nær et batteri.
- Du **MÅ IKKE** holde hodet rett over et batteri når du slutter eller bryter elektriske forbindelser.
- Hvis gassen antennes av en gnist kan resultatet bli voldsom eksplosjon. Batterisyre og biter kan da bli slengt ut.
- Du **MÅ IKKE** bruke en metallgjenstand for å skape gnist mellom batteripolene for å sjekke om batteriet er ladet.

ELEKTRISKE SYSTEMER

⚠ FARE



FARE FOR BRANN/ EKSPLOSJON/ELEKTRISK STØT SOM DREPER

Uriktig bruk av AC- og DC-systemer vil forårsake brann, eksplosjon eller elektrisk støt sterkt nok til å drepe eller skade alvorlig. Du **MÅ ALDRI** arbeide på et energisert system eller svømme nær en båt som er koplet til strømforsyning fra land. Vis forsiktighet ved tilkopling eller frakopling av landbasert strøm.

Noen båter har to elektriske systemer: et batteridrevet likestrømsystem (DC) og vekselstrøm (AC) som kommer fra en generator eller fra land. Disse systemene har et fordelingspanel som fungerer som hoveddistributionspanel. Likestrømsystemet leverer elektrisitet til alle de elektriske kretsene i båten (lys, pumper, vifter, tenning osv.).

⚠ ADVARSEL

Du må aldri arbeide på en elektrisk installasjon så lenge systemet er energisert, eller endre et elektrisk system eller aktuelle tegninger. All installasjon, alle endringer og alt vedlikehold av elektriske systemer må kun utføres av faglærte skipselektrikere. Du må ikke endre eller justere merkespenningen til utstyr som beskytter mot overspenning, og du må bare bruke elektriske apparater eller utstyr som ikke overskrider kretsens merkespenning. Når du forlater båten må du slå av alle elektriske systemer unntatt automatiske lensepumper, brannvern og alarmkretser.

Vekselstrømsystemet forsyner elektriske kontakter med strøm, samt alle systemer som krever vekselstrøm (elektrisk komfyr, vannvarmer, mikrobølgeovn, kjøleskap osv.) når båten er fortøyet eller ligger på slipp.



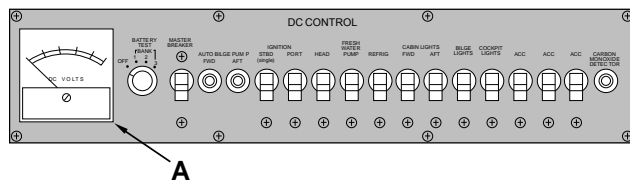
⚠ ADVARSEL

Du må ikke endre det elektriske systemet eller aktuelle tegninger. All installasjon, alle endringer og alt vedlikehold må kun utføres av en faglært skipselektriker. Systemet må undersøkes minst hvert annet år. Kople metallhus eller kabinetter med installert elektrisk utstyr til båtens beskyttende ledersystem (leder som er grønn eller grønn med gul stripe), og bruk dobbelisolerte eller jordede elektriske apparater. Bruk ikke det elektriske systemet hvis indikatoren for revers polaritet utløses. Du må rette opp polariteten før du bruker båtens elektriske system. Du må ikke forandre forbindelsene til landkabelen. Bruk bare forbindelser som passer til hverandre.

For å redusere faren for støt og brann må du:

- Slå bryteren for landforbindelsen av før du kople landkabelen til eller fra.
- Kople landkabelen til båtens inntak før du kople den til kraftkilden på land.
- Kople landkabelen fra kraftkilden på land først.
- Kople kabelen fra øyeblikkelig hvis indikatoren for revers polaritet utløses.
- Lukk dekselet over båtens kraftinntak godt.

Hovedtavlen for likestrøm (ekstra lav spenning)



KC-1633_1

En typisk likestrømstavle kan bestå av et voltmeter, en bryter for testing av batteriet, en rekke omstillbare kretsbytere med bryter og selve hovedbryteren.

Voltmeter (A)

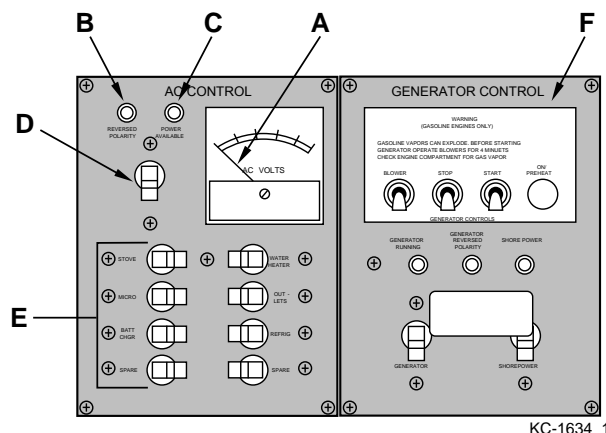
Ved hjelp av voltmeteret kan du kontrollere tilstanden til batteriene. Med hovedbryteren AV slår du batteritestbryteren på for å undersøke batterispenningen.

VIKTIG

Tilbakestill aldri en utløst overbelastningsbryter uten at du først har funnet årsaken til problemet og korrigert feilen.

Kretsbytere av brytertypen har to funksjoner. De lar deg deaktivere eller bryte en krets ved at bryteren slås på eller av, og de beskytter systemet som mottar strøm, ved automatisk å bryte kretsen hvis det oppstår kortslutning eller overbelastning.

AC/generatorkontrolltavle (lav spenning)



KC-1634_1

Mange kontrollpaneler for vekselstrøm består av et voltmeter eller en hovedstrømsbryter for vekselstrøm, en indikatorlampe for omvendt polaritet og individuelle overbelastningsbrytere.

Voltmeter (A)

Hvis montert gjør den at du holder øye med vekselstrømspenningen.

Lampe for omvendt polaritet (B)

Varsellampen for omvendt polaritet varsler at polariteten til kraftkilden på land er snudd om, men varsler ikke hvis båtens polaritet (ledninger) er snudd om.

⚠ FARE



FARE FOR BRANN/ EKSPLOSJON/ELEKTRISK STØT SOM DREPER

Omvendt polaritet eller feil bruk av AC-systemet vil resultere i brann, eksplosjon eller støt som kan drepe eller alvorlig skade. Du MÅ IKKE bruke kraft fra land hvis polariteten er snudd om. Slå av kraftkilden og kople landkabelen fra. Du MÅ IKKE endre landkabelen.

NO

Lampe for tilgjengelig strøm (C)

Varsellampen for strømmen på viser at panelet får strøm fra land eller fra generatoren. Denne indikatoren må tennes før hovedstrømsbryteren for vekselstrøm slås på.

Hovedstrømsbryter for vekselstrøm (D)

Hovedbryterne for vekselstrøm slår hele vekselstrømsystemet på og av. Dette gjør det mulig å kontrollere om spenningen og polariteten er riktig umiddelbart etter at du har kople til en landbasert strømkilde, før de individuelle kretsene aktiveres.

Individuelle overbelastningsbrytere (E)

Individuelle kretsbytere gjør at du kan slå en krets på eller av ved hjelp av en bryter. Bryterne beskytter dessuten systemet som mottar strøm, ved automatisk å bryte kretsen hvis det oppstår kortslutning eller overbelastning.



VIKTIG

Tilbakestill aldri en utløst overbelastningsbryter uten at du først har funnet årsaken til problemet og korrigert feilen.

Kontrollpanel for generator (F)

Hvis båten er utstyrt med en generator, består dette kontrollpanelet av kontroller for start og stopp samt kontroller for å bytte mellom strømforsyning fra land og fra generatoren.

Hvis generatoren brukes må du la viften i motorrommet gå i minst fire minutter før start, og kontinuerlig så lenge generatoren går, for å fjerne farlige gasser og dunst. Bruk av generatoren krever en bestemt fremgangsmåte. Les bruksanvisningen for generatoren nøye før du bruker den for første gang. Se generatorprodusentens håndbok for bruks- og vedlikeholdsopplysninger.

ADVARSEL



BRANN- OG EKSPLOSJONSFARE

Bensindamp er ytterst eksplosiv – barflamme eller en gnist kan resultere i dødsulykke eller alvorlig personskade. La viften gå i minst fire minutter FØR du slår elektrisk utstyr på eller starter motoren.

ADVARSEL



FARE FOR INNVIKLING

Kontakt med bevegelige deler kan rive deg med og forårsake dødsfall eller alvorlig personskade. Hold deg godt unna bevegelige deler.

Landkraftforbindelse

FARE



FARE FOR BRANN/ EKSPLOSJON/ELEKTRISK STØT SOM DREPER

Uriktig bruk av AC- og DC-systemer vil forårsake brann, eksplosjon eller elektrisk støt sterkt nok til å drepe eller skade alvorlig. Du MÅ ALDRI arbeide på et energisert system eller svømme nær en båt som er koplet til strømforsyning fra land. Vis forsiktighet ved tilkopling eller frakopling av landbasert strøm.

Kraft fra land krever en spesiell skipskabel med tre ledere for å sikre skikkelig forbindelse. Forbindelsene i land er alle av pluggtypen. Forbindelsene låses også på plass av en gjenget låsekrage. Vær nøye med at lokket over landforbindelsen er på plass når forbindelsen ikke er i bruk.

Du må aldri la enden av landkabelen komme ned i vannet. Det kan oppstå et elektrisk felt som kan skade eller drepe noen som svømmer i nærheten.

Slik kople du til:

- Slå av båten HOVEDSKILLEBRYTER for vekselstrøm på kontrolltavlen.
- Hvis uttaket på land har en utkoplingsbryter må du slå den av.
- Landkabelen må koples til båten først.
- Kabelen må være slakkere enn fortøyingene.
- Kople kabelen til landforbindelsen.
- Hvis båten har generator må du slå bryteren for land/generator over på LAND.
- Slå utkoplingsbryteren på land PÅ.
- Hvis varsellampen for omvendt polaritet på kontrolltavlen lyser må du øyeblikkelig kople kabelen fra uttaket på land og kontakte din forhandler.

Slik kople du fra:

- Slå båten hovedkrets brytere av.
- Hvis uttaket på land har en utkoplingsbryter må du slå den av.
- Kople landforbindelsen fra.
- Kople kabelen fra båten og lukk lokket.

Apparater

Båten har kanskje en rekke apparater og utstyr som f.eks. ovner, stekeplater, grill, mikrobølgeovn, kjøleskap eller en ismaskin. Apparater og utstyr trekker ofte mye strøm eller de går kanskje på drivstoff og bruker dermed surstoff. Se de aktuelle håndbøkene angående bruk, vedlikehold og sikkerhet. Du MÅ IKKE bruke slikt utstyr til å varme opp eller kjøle av byssen eller kahytten.



PÅFYLLING AV DRIVSTOFF

Lukk alle dører, vinduer, luker og åpninger for å hindre at brennstoffdampene trenger inn på lukkede områder. Ikke overfyll drivstofftankene. Ta høyde for minst 2 % drivstoffutvidelse ved påfylling. Dersom drivstofftemperaturen er 0 °C (32 °F) eller lavere, skal du ta høyde for minst 6 % drivstoffutvidelse.

Første gang du fyller båten drivstofftank(er), og hver gang du etterfyller, må du undersøke hele drivstoffsystemet med tanke på lekkasjer og/eller skade. Lekkasjer og/eller defekte deler må repareres og området ventileres for å fjerne eksplosiv damp.



⚠ ADVARSEL


BRANN- OG EKSPLOSJONSFARE!

Bensindamp er ytterst eksplosiv – barflamme eller en gnist kan resultere i dødsulykke eller alvorlig personskade. La viften gå i minst fire minutter FØR du slår elektrisk utstyr på eller starter motoren.

- Stopp alle motorer og vifter før påfylling.
- Røking er forbudt, og ingen bar flamme er tillatt innen 15 m fra påfyllingsstedet.
- Hold hele tiden kontakt mellom påfyllingstuten og tanken for å hindre elektrostatiske gnister. Du **MÅ IKKE** bruke en trakt av plast.

Bruk kun godkjente påfyllingsområder som påfyllingsstasjoner i lystbåthavner eller automatiske påfyllingsstasjoner. Godkjente områder har vern for å minske sannsynligheten for statisk utlading.

Les og følg ALLE varslene på pumpen eller i nærheten av pumpen.

Oppretthold hele tiden kontakt mellom drivstoffmunestykket og påfyllingsrøret, før og under påfylling, for å forhindre at det oppstår en elektrostatiske gnist.

Du **MÅ IKKE** gå ombord i båten igjen under påfylling. Ombordstigning eller avstigning kan bygge opp statisk ladning som kan tenne dampene ved påfyllingsrøret.

HOLD HODET kaldt hvis det oppstår brann.

- **IKKE fjern munnstykket fra bensintanken.**
- **Sørg for at alle kommer seg bort fra båten og påfyllingsstedet og underrett den som står for påfyllingen slik at vedkommende kan stenge av og bruke brannslukkeren.**

Etter påfylling

- Steng påfyllingskapslen(e) skikkelig.
- Tørk opp alt drivstoffsøl. Kast fillene på en forsvarlig måte på land.
- Åpne alle dører, vinduer, luker og åpninger for å ventilere alle områder. Sjekk om det finnes drivstoffdamp før motorer eller innretninger settes i gang.
- En eventuell blåser skal alltid brukes i minst fire minutter før motoren settes i gang.

Ved oppstarting

⚠ ADVARSEL





BRANN- OG EKSPLOSJONSFARE

Bensindamp er ytterst eksplosiv – barflamme eller en gnist kan resultere i dødsulykke eller alvorlig personskade. La viften gå i minst fire minutter FØR du slår elektrisk utstyr på eller starter motoren.



MILJØMESSIGE HENSYN

Som båtmenneske vet du å sette pris på vår vakre natur og stillheten du kan oppleve på sjøen. Det er båtfolkets ansvar å beskytte naturen og holde kystområder og vannveier rene.

Ikke kast i vannet noe du ikke kunne tenke deg å drikke eller spise!

Gjør deg kjent med de lokale lovene og respekter dem med hensyn til tømning av holdetanker og avfall.

MARPOL-TRAKTATEN

Den internasjonale konvensjonen for forhindring av forurensning fra skip, som vanligvis refereres til som MARPOL-traktaten (MARine POLLution), forbyr dumping av plastmaterieell, kjemikalier, søppel og olje som genereres på båter, over bord.

UTSLIPP AV DRIVSTOFF OG OLJE

Utslipp av drivstoff eller olje i sjø eller vannveier forurens miljøet og er skadelig for dyre- og planteliv. Du må aldri tømme drivstoff eller olje i sjøen - det er strengt forbudt og medfører straff. Det er to vanlige former for utslipp ved uhell som bør unngås:

- Overfylling av drivstofftanken
- Utpumping av forurenset bunnvann

⚠ ADVARSEL






FARE FOR BRANN/ EKSPLOSJON ELLER KVELNING!

Dunster fra brennbare stoffer kan forårsake brann, eksplosjon eller kvelning. Rengjør **ALDRI** rennesteinen med brennbare løsemidler.

Hold rennesteinen ren og fri for drivstoffsøl og olje. Du **MÅ IKKE** oppbevare skitne filler ombord; disse må kastes på foreskrevet måte i land.

NO



UTSLIPP OG AVHENDING AV AVFALL

Med avfall menes alle typer søppel, plast, resirkulerbart materiale, mat, tre, vaskemidler, kloakk og til og med avfall fra fisk i visse farvann, med andre ord nær sagt alt. Vi anbefaler at du bringer alt med tilbake til land og sørger for forsvarlig avhending der.

Hvis du har installert en santiærenhet (båttoalett), må du bruke en godkjent fasilitet for utpumping i en lystbåthavn. På mange steder er det forbudt å dumpe kloakk eller søppel overbord.

UNØDIG STØY

Med støy menes motorstøy, radiostøy eller til og med roping. I en del farvann finnes det støygrenser. Avgasser gjennom akterspeilet må ikke slippes ut før du er godt klar av land. Lyden av musikk eller høye stemmer kan høres på lang avstand på sjøen, særlig om natten.

BØLGER OG HEKKSJØ

Vær oppmerksom på soner der det ikke er tillatt å lage bølger. Husk at du kan holdes ansvarlig for skade som skyldes båtens bølger. Før du kommer inn i en sone hvor bølger er forbudt må du slutte å plane og holde laveste, styrbare fart.

UTSLIPP AV EKSOS

Økte eksosutslipp (hydrokarboner) forurensner vann og luft. Sørg for at motoren er riktig innstilt, og hold skroget rent slik at du er sikret best mulig ytelse. Kontakt din forhandler eller slå opp i håndboken hvis du ønsker mer informasjon.

BUNNSTOFF

Hvis båten brukes i vann hvor bunnen blir begrodd kan et antigro bunnstoff hjelpe litt. Vær imidlertid oppmerksom på miljøvernforskrifter som kan inneholde bestemmelser om bruk av slikt bunnstoff. Kontakt de lokale sjøfartsmyndigheter for mer informasjon.

RENGJØRINGSMIDLER

Vanlige rengjøringsmidler bør brukes med omhu og ikke slippes ut i sjø eller vannveier. Bland aldri ulike rengjøringsmidler, og sørg for god utlufting i lukkede områder. Du **MÅ IKKE** bruke produkter som inneholder fosfater, klor, løsemidler, ikke-nedbrytbare eller petroleumbaserte stoffer. Rengjøringsmidler med sitrusbase egner seg utmerket til rengjøring. Dessuten er de miljøvennlige. Se **VEDLIKEHOLD** for mer informasjon.



VEDLIKEHOLD

SALTVANNSKORROSJON

Hele båten må skylles godt av med ferskvann straks etter at den er brukt i saltvann. Hvis båten for det meste brukes i saltvann må du stryke voks på skroget hver måned og stryke et korrosjonshindrende middel på alt metall.

RENGJØRING

Rutinemessig, periodisk rengjøring vil bevare båtens overflate og holde den ren og fin. Spesielle rengjøringsmidler for fjerning av mugg kan fås hos din forhandler. Båter som oppbevares utendørs vil gradvis forringes på grunn av sollys, vann, støv og kjemikalier i luften.

ADVARSEL

GLATT OVERFLATE

Rengjøring av båtens flater kan gjøre dem glatte. Fall kan medføre døden eller alvorlig skade. Bruk rengjøringsmidler med varsomhet – og skyll godt av etterpå.

Når du vasker båten, må du bruke et mildt rengjøringsmiddel oppløst i varmt vann. Du **MÅ IKKE** bruke skurende rengjøringsmidler, løsemidler, ammoniakk eller klor fordi disse vil skade overflaten. Ikke påfør voks på stoffbelagte områder eller deler av dørken, dekket eller båtstripen som brukes jevnlig. Under ekstreme forhold kan du bruke spesielle rengjøringsmidler for å fjerne gro som f.eks. alger fra skroget. Snakk med din forhandler.

VEDLIKEHOLD AV SKROGET

Enhver dannelse av marin groing vil skape motstand og påvirke båtens ytelse og fartsegenskaper. Bruk aldri metallbørster eller skrubber på bunnen av båten. Små rifter kan fort samle opp smuss og groe.

Blæredannelser i gelcoaten (osmoseblærer) er helt normalt. Blærer kan oppstå på en hvilken som helst gelcoatoverflate som er nedsenket i vann en viss tid.

Den beste måten å hindre blæredannelse på er å holde tiden båten er i vannet på et minimum.

MØBELTREKK

Vanlig rengjøring med et mildt vaskemiddel og varmt vann eller vinylrensemidler for biler er tilstrekkelig for å holde vinyltrekkene i god stand. Unngå at putene blir gjennomvåte, og tork grundig av dem etter vask for å unngå muggdannelse. Ta med putene opp på dekk for å luft dem, og spray dem med et mugghemmende middel.

VIKTIG

Enkelte bil- og husholdningsrensemidler samt industrielle rensemidler kan forårsake skade og misfarging. Løsemidler og kjemiske rensemidler eller produkter som inneholder fargestoffer som f.eks. voks, må brukes med forsiktighet.

TEPPER

Søl og flekker bør behandles omgående. Jo lenger en flekk forblir på teppet, desto verre blir det å få den bort.

RENNESTEIN OG PUMPE

Elektrisk drevne lensepumper kan svikte og erstatter på ingen måte regelmessig inspeksjon av rennesteinen, særlig under lengre perioder med regn, høy sjø eller uvær. Det er også viktig å holde den innvendige kjølen ren som en sikkerhetsforanstaltning.

Sjekk lensepumpen(e) med jevne mellomrom for å være sikker på at inntaksnettingen er fri for rusk. Rusk kan tilstoppe nettingen eller sette seg fast i lensepumpehullet og føre til funksjonsfeil. Kontroller med jevne mellomrom at alle klemmer og slanger sitter stramt, og påse at bunnkraner er stengt når de ikke er i bruk.



Følg pumpeprodusentens anvisninger angående rutinemessig inspeksjon og vedlikehold. Du må alltid ha en bøtte eller et øsekar ombord hvis lensepumpen skulle svikte. Hold vannet i rennesteinen på et minimum.

VIKTIG

Lensepumper og lensepumpesystemer er ikke beregnet på nødsituasjoner som skyldes skade. Undersøk virkemåten til alle lensepumpene med jevne mellomrom. Hold alle inntak åpne – uten tilstoppinger. Hvis skottene foran og akter har bunnkraner må disse holdes stengt og bare åpnes for å slippe dreneringsvann inn i rennesteinsområdet.

VIKTIG

Ikke slipp ut olje fra rengjøringsmidler i vannet. Se MILJØMESSIGE HENSYN.

PLEKSIGLASS®

Pleksiglass kan lett få riper. Ved rengjøring av pleksiglass bør det bare brukes rent, lunkent vann. Tørk av med en myk klut som ikke loer.

RUSTFRITT STÅL

Korrosjon kan også forekomme på rustfritt stål. Slik holder du deler i rustfritt stål i topp stand:

- Rengjør alle deler i rustfritt stål jevnlig med såpe og vann. Ikke bruk slipemidler som stålull, syrer eller blekemidler.
- Fjern rustflekker så snart som mulig ved hjelp av et poleringsmiddel for krom eller messing. Det kan oppstå gravrust på overflater i rustfritt stål, og det er det vanskelig å fjerne.
- Bruk en bilvoks av god kvalitet til å beskytte deler i rustfritt stål.

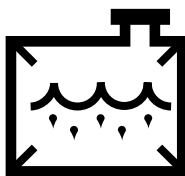
Utfør periodisk kontroll med hensyn til stramming og tilpassing av skruer, bolter, klemmer og beslag.

BÅTTOALET

I produsentens håndbok finner du informasjon om riktig vedlikehold og bruk. Ikke la gjester kaste filler, sanitetsbind eller harde, faste gjenstander i toalettet.

AVFALLSTANK

Hvis båten har tank for avfallsvann kan du skaffe deg kjemikalier som vil hindre dårlig lukt og bryte ned faste stoffer. Snakk med din forhandler for å finne ut hvilke produkter som egner seg. Etter at tanken er tømt må du fylle den med ferskvann og så pumpe vannet ut igjen for å rense tanken.



KC-4055

VIKTIG

Kjemikalier som brukes for rensing og fjerning av uønsket lukt, må være kompatible med den aktuelle avfallstanken. Alle tanker må tømmes før opplegg, før lange perioder hvor båten ikke brukes og hvis det er fare for frost. Kasting av avfall overbord er kun tillatt på godkjente områder og må skje i henhold til de lokale bestemmelsene for avhending av kjemikalier eller avfall.

Det finnes mange båthavner som er sertifisert for å lense avfallstanker.

GALVANISK KORROSJON

Båter som brukes i saltvann, forurenset vann eller brakkvann bør ha en sinkanode festet til hekken for å hindre at metalleder som kommer i kontakt med vannet blir skadet. Sinken brukes altså som en offeranode som gir galvanisk beskyttelse. Anoden eroderes sakte bort av den elektrolytiske prosessen, og den må inspiseres jevnlig med hensyn til nedbryting. Hvis sinken er sterkt angrepet av erosjon, må anoden skiftes ut slik at de øvrige metalledene fortsatt er beskyttet. Hvis ikke, kan metalledene fort få skader. De fleste motorer er utstyrt med én eller flere sinkanoder som også må inspiseres jevnlig med tanke på nedbryting.

⚠ FORSIKTIG

Sinkanoder eller -katoder må aldri males. Hvis de dekkes med et eller annet materiale, gir de ikke lenger noen beskyttelse mot galvanisk korrosjon. Skift ut anodene hvis de er forringet med 50 % eller mer.

REPARASJON, DEMONTERING OG UTSKIFTING

Reparasjoner skal bare utføres av personer som er kvalifisert for det, som har nødvendig, godkjent informasjon, og som bruker godkjente deler.

MATERIELL OG KOMPONENTER

Båten din er utformet slik at sikkerheten ivaretas selv i barske, marine miljøer. Den er også grundig testet og sertifisert i henhold til gjeldende sikkerhetsstandarder. Det er mulig å gjøre endringer i båtens utforming, men vi anbefaler ikke at eieren selv installerer tilleggsutstyr eller foretar endringer på det fabrikkmonterte utstyret.

Din forhandler er kvalifisert til å utføre reparasjoner, utbedringer eller endringer på båten, som ikke vil gå på bekostning av sikkerhet, utforming eller garantidekning.

VINTEROPPLAG

Lagring eller vinteropplag krever spesielle forberedelser for å unngå skade på båten. Uten den nødvendige forberedelsen kan lagringen forårsake rust eller korrosjon på metalleder, muggskader på tepper og møbeltrekk eller frostskaider på grunn av at det finnes vann i komponenter eller rør.

Ettersom skade på båten som følge av feilaktig lagring, ikke er dekket av garantien, bør du kontakte din forhandler for råd om og hjelp med lagringsforberedelsene.

NO



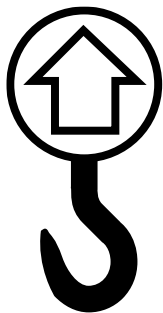
KONTROLL

Du må visuelt undersøke alle metalleder, klemmer og kontakter med tanke på fasthet; alle slanger, tanker, gjennomføringer i skroget og all kalfatring med tanke på lekkasjer, og alle ledninger med tanke på korrosjon, oppfrysning eller annen skade før du setter båten på vannet. Disse kontrollene bør utføres før båten sjøsettes ved starten av båtsesongen, og deretter med jevne mellomrom i løpet av sesongen. Din forhandler kan gi deg mer informasjon om dette.

LØFTING MED KABLER ELLER STROPPER

Hvis båten skal tas opp av vannet uten bruk av tilhenger, må du følge disse retningslinjene:

- Fest aldri løftekabler til puller, vannskikroker eller rekkverk. Fest kablene kun til merkede løfteøyer eller -kramper på hekken og baugen.
- Dekk til løftekablene slik at du unngår skade på båten.
- Fest styreliner til baugen og hekken for å kontrollere bevegelsen under løfting.
- Hvis det brukes stropper, må det brukes brede, beltelignende stropper med en bredde på minst 130 mm.
- Ikke la stroppene komme i kontakt med deler som er montert under vannet, for eksempel propellakslar.
- Bruk et skrev sammen med stroppene for å unngå trykk mot båtsidene.
- Hold baugen litt høyere enn hekken for å unngå skade på motoren.



KC-5000

BUNNSTOFF

Før du velger bunnstoff for skroget, bør du snakke med andre båtfolk og din forhandler for å avgjøre hvilket produkt som er best egnet i ditt område. Flere lokale variabler kan ha betydning for hvilket produkt du bør velge.

⚠ ADVARSEL



**FARE FOR BRANN/
EKSPLOSJON/KVELNING**

Rengjøringsmidler og lakk og maling kan være brannfarlige og/eller eksplosive eller farlige å innånde. Sørg for god ventilasjon, ha på deg skikkelig personlig verneutstyr og kast alle filler ifølge bestemmelsene på land.

Dunster fra brennbare stoffer kan forårsake brann, eksplosjon eller kvelning.

Hold barflamme og gnister godt unna arbeidsstedet. Du **MÅ IKKE** male/lakkere hvis stedet ikke er godt ventilert.

VIKTIG

Les spesifikasjonene og bruksanvisningen for det aktuelle produktet før bruk.



Kontakt lokale myndigheter med hensyn til gjeldende miljøvernforskrifter før du setter inn skroget med bunnstoff. Følg produsentens anvisninger nøye under arbeidet.

SPIS TREŚCI

WSTĘP	343
O TWOJEJ ŁODZI	343
TABLICA INFORMACYJNA PRODUCENTA.....	343
KATEGORIA KONSTRUKCYJNA ŁODZI	344
OGRANICZENIA ŁODZI.....	344
Masa łodzi.....	344
Całkowity ładunek.....	344
Maksymalna liczba osób	344
Ładunek.....	344
STABILNOŚĆ I PŁYWALNOŚĆ.....	345
AKCJA RATUNKOWA NA WODZIE (CZŁOWIEK ZA BURTA)	345
OBRÓCENIE ŁODZI DO GÓRY DNEM I AKCJA RATUNKOWA	345
WZMOCNIENIA	345
LINY DOKOWE I CUMOWNICZE	345
PRZEWÓZ ŁODZI NA PRZYCZEPIE	345
POKŁAD ROBOCZY.....	345
SILNIK/SILNIKI.....	346
EMISJA HAŁASU	346
BEZPIECZEŃSTWO ŻEGLUGI	346
ALARMY BEZPIECZEŃSTWA.....	346
Poziomy zagrożenie	346
Symbole obrazkowe.....	346
WYMAGANE WYPOSAŻENIE BEZPIECZEŃSTWA	346
ZALECANE WYPOSAŻENIE BEZPIECZEŃSTWA.....	346
KAMIZELKI RATUNKOWE.....	347
TRATWA RATUNKOWA.....	347
WYPOSAŻENIE PRZECIWPOŻAROWE.....	347
WIZUALNE SYGNAŁY WZYWANIA POMOCY	348
NARKOTYKI I ŻEGLUGA	349
NIEBEZPIECZEŃSTWO, TLENEK WĘGLA.....	349
WIDOCZNOŚĆ	350
INFORMACJE OGÓLNE	351
STERY.....	351
Przed rozpoczęciem	351
Ster biegów/przepustnicy	351
STEROWANIE	352
Mechaniczne sterowanie	353
Sterowanie ze wspomaganiami	353
Sterowanie hydrauliczne	353
ZAWORY	353
Zawory odcinania paliwa	353
Wybór zbiorników paliwa	353
Paliwowy przewód rozgałęziony.....	354
Urządzenia spalające paliwo.....	354
SYSTEM PALIWOWY	354
SYSTEMY WODNE	355
Zbiornik wody słodkiej	355
Korki denne / Otwory kadłubowe	355
Układ sanitarny Livewell	355
Bocznikowanie wody.....	355
INSTRUMENTY.....	355
PRZEŁĄCZNIKI I WSKAŹNIKI	357
Zapłon	357
Wyłącznik silnika Stop.....	357
Wyłącznik akumulatora	358
Przełącznik selektora akumulatorów	358
Wyłącznik akumulatora	358
Światło kotwiczne	358
Światła nawigacyjne.....	358



Dmuchawa	358
Pompa zęzowa	359
Oświetlenie przy wchodzeniu i użytkowe	359
Wycieraczka szyby przedniej	359
Podnośnik łuku	359
Przegłębienie silnika	359
Klapki przegłębienia	359
Paliwomierz	360
DETEKTORY	360
Opary gazowe	360
Wyziewy tlenu węgla (CO)	360
Sygnały ostrzegawcze	360
BEZPIECZNIKI I WYŁĄCZNIKI OBWODÓW	360
AKUMULATOR(Y)	360
UKŁADY ELEKTRYCZNE	361
Główny panel mocy prądu stałego (Bardzo niskie napięcie)	362
Prąd zmienny /Panel steru agregata prądotwórczego (Niskie napięcie)	362
Połączenie z mocą na brzegu	363
Urządzenia	363
PALIWO	363
Po tankowaniu	364
Podczas rozruchu	364
WZGLĘDY EKOLOGICZNE	364
TRAKTAT MARPOL	364
WYCIEK PALIWA I OLEJU	364
ZRZUT I WYRZUCANIE ŚCIEKÓW I ODPADKÓW	365
ZBYTNI HAŁAS	365
KILWATER I WODA ODRZUCANA	365
EMISJE SPALIN	365
FARBY	365
ŚRODKI CZYSZCZĄCE	365
KONSERWACJA	365
KOROZJA SPOWODOWANA WODĄ SŁONĄ	365
CZYSZCZENIE	365
KONSERWACJA DNA ŁODZI	365
TAPICERKA	365
WYKŁADZINY PODŁOGOWE	366
ZĘZA I POMPA	366
PLEKSI	366
STAL NIERDZEWNA	366
TOALETY MORSKIE	366
ZBIORNIK REZERWOWY	366
KOROZJA GALWANICZNA	366
NAPRAWY, USUWANIE I WYMIANA	367
MATERIAŁY I KOMPONENTY	367
PRZECHOWYWANIE PRZEZ ZIMĘ	367
PRZEGLĄD	367
OBWIĄZYWANIE UNOSU, UNOSZENIE	367
MALOWANIE	367



WSTĘP

Podręcznik właściciela zawiera minimum informacji potrzebnych do właściwej eksploatacji łodzi. Zawiera on również niektóre tematy odnoszące się do bezpieczeństwa i wskazówki dotyczące konserwacji. Należy przeczytać go dokładnie. Równocześnie należy zaznajomić się z łodzią przed rozpoczęciem jej eksploatacji. Jeżeli jest to Wasza pierwsza łódź, albo zmieniacie ją na typ, którego wcześniej nie używaliście, dla Waszej wygody i bezpieczeństwa zalecamy przed podjęciem eksploatacji przejście kursu obsługi łodzi.

Niniejszy podręcznik właściciela nie powinien być zastępstwem kursu bezpiecznego żeglowania. Kurs bezpiecznego żeglowania zapewni Wam podstawowe informacje o nawigacji, kotwieniu i dokowaniu Waszej łodzi. Informacje o lokalnych kursach i instruktorach można uzyskać od Waszego dealera lub krajowej federacji żeglarskiej. Jednocześnie, niniejszy podręcznik nie stanowi ogólnego instruktażu konserwacji lub wykrywaniu i usuwaniu usterek.

NINIEJSZY PODRĘCZNIK I INNE ZAŁĄCZNIKI NALEŻY TRZYMAĆ W BEZPIECZNYM MIEJSCU. W PRZYPADKU SPRZEDAŻY ŁODZI, PROSZĘ ODDAĆ NINIEJSZY PODRĘCZNIK NOWEMU WŁAŚCICIELOWI.

Ze względu na naszą politykę ciągłego usprawniania naszego produktu, ilustracje w niniejszym podręczniku niekoniecznie będą takie same jak w Waszej łodzi. Ilustracje te są tylko dla Waszej informacji. Równocześnie, niektóre części wyposażenia mogą być opcjonalne dla Waszej łodzi.

Producent łodzi dostarczy szczegółowych informacji w kwestii działania wyposażenia i systemów zamontowanych na Waszej łodzi. Wszystkie podane informacje należy przeczytać, zrozumieć i zapamiętać. Zarówno Wy, jak i Wasza załoga, powinniście zaznajomić się z łodzią i jej wyposażeniem przed rozpoczęciem eksploatacji.

W przypadku dokonywania jakichkolwiek modyfikacji, dużych lub małych na Waszej łodzi, należy zatrudnić wyszkolonego fachowca dla dokonania tych modyfikacji. Nie wolno dokonywać modyfikacji odnoszących się do bezpieczeństwa łodzi. Wszelkie zmiany ciężaru pionowego łodzi mogą znacznie wpłynąć na stabilność Waszej łodzi. Na przykład, dodanie wieży połowowej, radaru lub składanego masztu może wpłynąć na przesunięcie środka ciężkości łodzi. Oprócz tego, wymiana silnika również może wpłynąć na stabilność Waszej łodzi oraz może ją przeciążyć.

Jeżeli planujecie dokonanie jakichkolwiek modyfikacji, które mogłyby wpłynąć na bezpieczeństwo łodzi, należy skontaktować się z producentem łodzi i uzyskać pisemne upoważnienie stwierdzające, że proponowane zmiany nie wpłyną na bezpieczną eksploatację łodzi.

Każda łódź, bez względu na to jak mocna ona może być, może ulec uszkodzeniu w przypadku złego obchodzenia się z nią. Czynności nieodpowiedzialne i niebezpieczne nie są zgoolne z bezpiecznym pływaniem. Należy zawsze dostosować prędkość łodzi do panujących warunków atmosferycznych na morzu i unikać nadmiernego uderzania dziobową częścią kadłuba w fale.

Sytuacje nadzwyczajne będą wymagały od Was podjęcia środków nadzwyczajnych. Zawsze należy dokładnie rozważyć czyhające niebezpieczeństwa i potrzebę ochrony ludzi i wyposażenia. W sytuacjach nadzwyczajnych należy zachować trzeźwość umysłu i zawsze myśleć o bezpieczeństwie.

Każda osoba na pokładzie powinna nosić odpowiednią kamizelkę ratunkową lub osobisty pływak. Przepisy niektórych krajów wymagają aby kamizelki ratunkowe lub osobiste pływaki spełniały lokalne wymogi, a także nakazują aby były one noszone przez wszystkie osoby na łodzi przez cały czas.

Wasza łódź powinna być wyposażona we wszelkie typy wyposażenia ratunkowego (kamizelki ratunkowe, uprząż, itd.) w zależności od typu łodzi, warunków pogodowych, itp. Jeżeli Wasza łódź wyposażona jest w tratwę ratunkową, należy zaznajomić się z instrukcją obsługi oraz być świadomym i rozumieć, jak bezpiecznie ją użyć. Wyposażenie to jest w niektórych krajach obowiązkowe.

Załoga powinna być zaznajomiona z wszelkim wyposażeniem ratunkowym. Załoga powinna również być zaznajomiona z manewrami ratunkowymi w sytuacji ratowania człowieka za burtą, holowania lub innych sytuacji awaryjnych.

Przepisy Międzynarodowej Organizacji do spraw Kollizji Morskich (COLREGS) określają zasady bezpiecznej nawigacji, świateł nawigacyjnych, itd. na terenie całego świata. Upewnijcie się, czy znane Wam są te zasady, i że posiadacie broszurę wyjaśniającą zasady zachowania się na pokładzie.

Nawet jeśli wszystko zostało dobrze zaplanowane i bezpiecznie zaprojektowane, bezpieczna żegluga wysoce zależy od warunków pogodowych, stanu morza, doświadczenia i fizycznego stanu załogi. Nikt nie jest w stanie zapewnić pełnego bezpieczeństwa. Do odpowiedzialności Waszej lub właściciela lub operatora należy wiedza na temat wyposażenia łodzi, jej zdolności oraz zamierzonej eksploatacji i ograniczeń.

Zawsze przed wyruszeniem w rejs należy wysłuchać lub przeczytać prognozę pogody. Należy upewnić się, czy wiatr i warunki na morzu są zgodne z kategorią konstrukcyjną łodzi, i że Wy i Wasza załoga jesteście w stanie kontrolować łódź w takich warunkach. Podczas trudnych warunków pogodowych i wzburzonego morza lub podczas pływania z prędkością ślizgową, należy trzymać iluminatory burtowe, okna, klepki skrajne, drzwi i luki (lub otwory wentylacyjne) zamknięte.

W wielu krajach wymagane będzie posiadanie prawa jazdy lub upoważnienia. Może być również wymagane przejście szkolenia w zakresie obsługi Waszej łodzi. Należy upewnić się, że posiadacie wymagane upoważnienia przed rozpoczęciem eksploatacji łodzi.

O TWOJEJ ŁODZI

Wasza łódź została uznana za mieszczącą się w odpowiednich przepisach Dyrektywy o Łodziach Rekreacyjnych 94/25/EC i poprawkach 2003/44/EC Parlamentu Europejskiego. Znak CE oznacza, iż łódź spełnia wszystkie bieżące normy i dyrektywy Międzynarodowej Organizacji Standardów (ISO) będące w mocy w czasie jej budowy.



KC-0455



KC-0456

TABLICA INFORMACYJNA PRODUCENTA

Część informacji podana jest na tablicy informacyjnej producenta umieszczonej na łodzi. Pełne wyjaśnienie tej informacji podane jest w odpowiednich działach niniejszego podręcznika.



KATEGORIA KONSTRUKCYJNA ŁODZI

Znaczna wysokość fali –

to średnia wysokość najwyższych fal jednej trzeciej fal, co w przybliżeniu odpowiada wysokości fali ocenianej przez doświadczonego obserwatora. Niektóre fale mają dwukrotnie większą wysokość.

Kategoria A - OCEANICZNA –

Łódź skonstruowana do eksploatacji gdy wieje wiatr, który może przekraczać 8 stopni w skali Beauforta i przy znacznych falach o wysokości 4 m i powyżej oraz jest w znacznym stopniu samowystarczalna. To nie obejmuje nienormalnych warunków, takich jak huragan. Takie warunki mogą zaistnieć podczas długich rejsów, na przykład przez oceany lub w strefie przybrzeżnej, gdzie nie ma osłony od wiatru i fal przez kilkaset mil morskich.

Kategoria B - PRZYBRZEŻNA –

Łódź skonstruowana do pływania podczas wiatrów sięgających do siły 8 stopni w skali Beauforta i znacznej wysokości fali do 4 metrów. Warunki takie można napotkać podczas rejsów przybrzeżnych odpowiedniej długości, lub na nieosłoniętych od wiatru lub fal wodach przybrzeżnych na kilkadziesiąt mil morskich. Takie warunki można napotkać również na morzach śródlądowych o odpowiedniej wielkości do utworzenia wysokich fal.

Kategoria C - ŚRÓDLĄDOWA –

Łódź skonstruowana do pływania podczas wiatrów sięgających do siły 6 stopni w skali Beauforta i znacznej wysokości fali do 2 metrów. Warunki takie można napotkać na nieosłoniętych wodach śródlądowych, zalewach i na wodach przybrzeżnych podczas umiarkowanych warunków pogodowych.

Kategoria D - WODY OSŁONIĘTE –

Łódź skonstruowana do eksploatacji gdy wieje wiatr do 4 stopni w skali Beauforta i przy związanych z nim wysokościach fal (czasami maksymalne fale mają 0,5 m wysokości). Warunki takie można napotkać na osłoniętych wodach śródlądowych, zalewach i na wodach przybrzeżnych podczas dobrych warunków pogodowych.

OGRANICZENIA ŁODZI

OSTRZEŻENIE

ZAGROŻENIE ZATONIĘCIA LUB UTONIĘCIA

NIGDY nie należy przekraczać ograniczenia masy łodzi, ciężaru całkowitego ludzi, sprzętu i płynów. Przekroczenie limitów łodzi może spowodować zatonięcie lub utonięcie, względnie poważne obrażenia ciała.

Masa łodzi

Masa łodzi w warunkach pełnego załadunku to suma masy łodzi w warunkach lekkiego załadunku plus całkowity ładunek.

Całkowity ładunek

Całkowity ładunek odnosi się do "maksymalnego ładunku zalecanego przez producenta". Nie przekroczy to całkowitego ładunku, który może być dodany do lekkiej masy łodzi bez przekraczania wymogów stabilności, wysokości burty, pławności i ilości miejsc, i weźmie pod uwagę kategorię konstrukcyjną łodzi. Jako minimum pod uwagę będzie musiała być wzięta masa:

- Ilość osób o (średniej) wadze 75 kg każda. Jeżeli dzieci stanowią część załogi, maksymalna ilość osób może być przekroczona pod warunkiem, że ciężar każdego dziecka nie przekroczy limitu 37.5 kg (średnio) i że całkowity ciężar osób również nie jest przekroczony. Oznacza to, że dwoje dzieci o wadze 37.5 kg może być uznane jako jedna osoba o wadze 75 kg.
- Podstawowe wyposażenie, lecz nie mniej niż 10 kg.
- Ładunki, towary lub suchy prowiant, płyny konsumpcyjne i różnorodny sprzęt nie jest uwzględniony w masie łodzi w stanie lekkim.

Maksymalna liczba osób

OSTRZEŻENIE

ZAGROŻENIE PRZECIĄŻENIEM

Nie przekraczać zalecanej maksymalnej liczby osób. Bez względu na liczbę osób na pokładzie całkowita waga osób, wyposażenia i pojemności płynów nigdy nie powinna przekroczyć maksymalnego zalecanego ładunku. Zawsze używać siedzeń lub miejsc siedzących dla pasażerów.

Za maksymalny ładunek zalecany przez producenta uważa się ilość osób określoną w przepisach dopuszczających łódź do użytku które spełniają wymogi wysokości burty, pławności i ilości przeznaczonych miejsc. Maksymalna ilość osób podana jest na tablicy informacyjnej producenta

Ładunek

OSTRZEŻENIE

ZAGROŻENIE PRZECIĄŻENIEM

Przy załadunku łodzi nigdy nie przekraczać maksymalnego obciążenia. Załadowanie łodzi należy przeprowadzać z zachowaniem ostrożności; ładunek musi być rozłożony równomiernie. Nie należy umieszczać ciężkich ładunków jeden na drugim zbyt wysoko, co może wpłynąć na stabilność łodzi.

Całkowita waga osób, wyposażenia i pojemności płynów nigdy nie powinna przekroczyć maksymalnego zalecanego ładunku. Zawsze należy ostrożnie załadowywać łódź równo rozmieszczając ładunek. Umieszczanie ciężkich ładunków jeden na drugim zbyt wysoko lub zmiana środka ciężkości łodzi wpłynie negatywnie na jej stabilność. Należy upewnić się, czy całe wyposażenie i sprzęty są złożone lub zabezpieczone.



STABILNOŚĆ I PŁYWALNOŚĆ

Zmiany w pionowej pozycji mas na pokładzie (na przykład dodanie wieży połowowej, wyposażenia radaru, masztu składanego, wymiana silnika, zbyt duża ilość wody zęzowej), łamanie fal, podnoszenie ciężkich obiektów przy pomocy żurawika lub talii, holowanie zbyt dużej masy lub uszkodzonych zbiorników powietrza mogą znacznie wpłynąć na stabilność łodzi. Nie należy zmieniać, wiercić lub dokonywać ostatecznych zmian w strukturach, które mogą wpłynąć na stabilność i pływalność łodzi bez uzyskania pisemnego upoważnienia producenta łodzi lub jego prawnego przedstawiciela.

AKCJA RATUNKOWA NA WODZIE (CZŁOWIEK ZA BURTĄ)

Najlepszą metodą na uniknięcie sytuacji wypadnięcia za burtę jest posadzenie wszystkich pasażerów w przeznaczonych dla nich miejscach podczas rejsu. NIE NALEŻY zezwalać nikomu na przebywanie w okolicy kokpitu na dziobie kiedy łódź porusza się szybko po wodzie. W sytuacji wypadnięcia kogoś za burtę, należy natychmiast zareagować i dać znak osobie za burtą. Należy nie spuszczać tej osoby z oczu. Jak szybko się tylko da, należy zawrócić bezpiecznie w pobliże tej osoby. Rzucić kamizelkę ratunkową. Zgasić silnik i pomóc tej osobie wejść na łódź.

OBRÓCENIE ŁODZI DO GÓRY DNEM I AKCJA RATUNKOWA

Łódź może wywrócić się lub ulec zalaniu wodą zupełnie niespodziewanie. Podobnie jak w przypadku pożaru, należy mieć przygotowany plan co robić na wypadek odwrócenia się łodzi do góry dnem lub zalania wodą. Spróbować wyłączyć silnik. Jeżeli na pokładzie znajdowały się inne osoby, należy je odnaleźć i stwierdzić czy są przytomne i czy umieją pływać. NALEŻY POZOSTAĆ PRZY ŁODZI! Wspiąć się na kadłub i spróbować uzyskać pomoc. NIE NALEŻY płynąć do brzegu. Zwykle jest on o wiele dalej niż może się wydawać.

WZMOCNIENIA

Wasza łódź może być wyposażona we wzmocnienia dla celów holowania, podnoszenia, kotwienia, przyczepiania, itd. Przy korzystaniu ze wzmocnień należy zachować ostrożność.



OSTRZEŻENIE

ZAGROŻENIA PRZY HOLOWANIU

- Wytrzymałość na rozerwanie lin / łańcuchów generalnie nie przekracza 80 procent wytrzymałości odpowiedniego wzmocnienia.
- Zawsze należy holować lub być holowanym na wolnych prędkościach. Nigdy nie należy przekraczać prędkości wypornościowej holowanej łodzi podczas holowania.
- Lina holownicza musi zawsze być przymocowana na szybko otwieralny węzeł tak, aby mogła być zwolniona przy dużym naprężeniu.

Do odpowiedzialności właściciela / operatora należy zapewnienie, że liny cumownicze, holownicze, łańcuch(y) kotwiczne i kotwica (kotwice) są odpowiednie do zamierzonej eksploatacji łodzi. Właściciele powinni także rozważyć jakie czynności będą konieczne przy mocowaniu linii holowniczej na pokładzie.

Kiedy na łodzi zamontowane są wzmocnienia z innego materiału niż metal, należy wziąć pod uwagę ich ograniczoną żywotność. Muszą one być wymienione natychmiast po okazaniu oznak pogarszania się ich stanu, widocznych pęknięć na powierzchni lub stałego odkształcenia się.

LINY DOKOWE I CUMOWNICZE

Należy używać jedynie dobrej jakości, podwójnie splecionej liny nylonowej i wystarczającej ilości odbijaczy aby ochronić łódź przed uszkodzeniem. Do zabezpieczania łodzi należy korzystać tylko z knag, ucha dziobowego i uszu rufowych. NIE NALEŻY używać do tego celu poręczy lub osłony wiatrowej. Poręcze na pokładzie dziobowym powinny być użyte tylko do wiązania "refsejzingu" podczas sytuacji awaryjnych.

PL

PRZEWÓZ ŁODZI NA PRZYZCIEPIE

ZAWIADOMIENIE

Przeciążona przyczepa może spowodować uszkodzenie łodzi lub przyczepy. Należy upewnić się, czy przyczepa ma właściwe rozmiary dla przewozu łodzi i jej ciężaru. NIE NALEŻY przeciążać przyczepy.

POKŁAD ROBOCZY

Na niektórych łodziach pokład roboczy może być tylko ograniczony do kokpitu; w innych może on być większy i obejmować cały pokład kiedy poręcze wokół pokładu mają odpowiednią wysokość. Pokład może być wykorzystany do akcji ratunkowej wyławiania osoby, która wypadła za burtę, lub jako miejsce do ustawienia drabinki. Niektóre z tych miejsc nie powinny być używane kiedy łódź jest w ruchu.



SILNIK/SILNIKI

Informacje o typie silnika, jego możliwościach, typie paliwa i chłodziwa, wykrywaniu i usuwaniu usterek oraz informacje ogólne są załączone do niniejszego podręcznika. Informację na temat silnika (silników) można znaleźć w dziale o silniku w podręczniku właściciela.

EMISJA HAŁASU

W niektórych krajach członkowskich obowiązują prawa i zarządzenia ograniczające emisję hałasu i spalin z silników i łodzi rekreacyjnych dla ochrony zdrowia ludzi, ochrony środowiska i, gdzie stosowne, zdrowia zwierząt domowych. W łodziach rekreacyjnych z silnikiem umieszczonym w linii symetrii łodzi lub z silnikami rurowymi posiadającymi lub nie integralną rurę wydechową, konieczne jest utrzymywanie łodzi i systemu wydechowego w takim stanie jaki w praktyce sprawi, że limity emisji hałasu nie zostaną przekroczone podczas normalnej eksploatacji. Dla sprawdzenia danych o emisji hałasów, proszę zwrócić się do działu o silniku w podręczniku właściciela.



BEZPIECZEŃSTWO ŻEGLUGI

ALARMY BEZPIECZEŃSTWA



W tym rozdziale jest zawarty opis podstawowego bezpieczeństwa łodzi. Informacje dotyczące bezpieczeństwa zaznaczone są w tekście niniejszego podręcznika specjalnymi ostrzeżeniami i symbolami.

Są dwa typy alarmów, które mogą być użyte oddzielnie lub łącznie w celu przekazania informacji:

Poziomy zagrożen

ZAGROŻENIE

NIEBEZPIECZEŃSTWO oznacza, że groźna sytuacja, o ile nie zostanie zażegnana, spowoduje poważne obrażenia ciała lub śmierć.

OSTRZEŻENIE

OSTRZEŻENIE oznacza, że groźna sytuacja, o ile nie zostanie zażegnana, może spowodować poważne obrażenia ciała lub śmierć.

PRZESTROGA

UWAGA oznacza, że groźna sytuacja, o ile nie zostanie zażegnana, może spowodować niewielkie lub niegroźne obrażenia ciała.

ZAWIADOMIENIE

ZAWIADOMIENIE wykorzystywane jest dla informacji o działaniach nie odnoszących się obrażeń ciała.

Symbole obrazkowe

Symbole obrazkowe ukazane poniżej mają wyłącznie charakter informacyjny. Właściwe symbole będą się różniły w zależności od tematyki.



Znaki ostrzegawcze - identyfikują zagrożenie.



Znaki działań - informują jakie obowiązkowe działania należy podjąć, aby uniknąć zagrożenia.



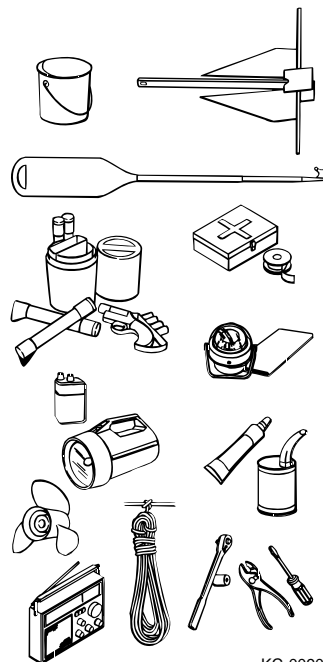
Znaki zakazu - oznaczają zakazane działania.

WYMAGANE WYPOSAŻENIE BEZPIECZEŃSTWA

Jako właściciel łodzi, jesteś odpowiedzialny za uzyskanie i konserwację niezbędnego wyposażenia bezpieczeństwa. W zależności od regionu lub akwenu wymagania co do obowiązkowego sprzętu ratunkowego na pokładzie mogą się różnić. W celu uzyskania dalszych informacji na temat wymaganego wyposażenia, proszę skontaktować się z miejscowymi władzami żegludowymi.

ZALECANE WYPOSAŻENIE BEZPIECZEŃSTWA

- Obowiązkowe wyposażenie ratunkowe
- Wymagany sprzęt przeciwpożarowy
- Pozycja awaryjna wskazująca radiolatarnię
- Ręczne urządzenie do czerpania (wiadro, pompa ręczna itp.)
- Kotwica morska z dostatecznie długą liną
- Reflektor radarowy
- Liny do cumowania i ochraniacze
- Zapasowe baterie do latarek i radia
- Lornetka
- Okulary słoneczne i krem ochronny
- Zapasy żywności i wody (długi rejs)
- Zapasowe klucze do łodzi i pomocniczy akumulator rozruchowy
- Zapasowe bezpieczniki i żarówki
- Telefon komórkowy



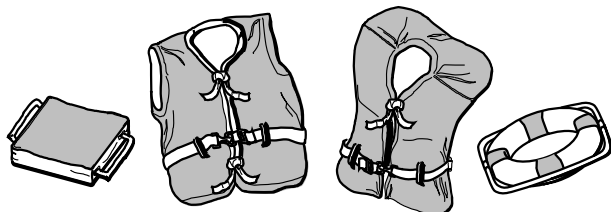
KC-0090



KAMIZELKI RATUNKOWE

Kamizelka ratunkowa może ocalić życie, ale pod warunkiem, że jest noszona. Trzymać kamizelki w łatwo dostępnym miejscu - nie w zamkniętym przedziale lub pod innym sprzętem.

Dodatkowo wyrzucane, unoszące się urządzenia muszą być bezpośrednio dostępne do użycia.



KC-0041_2a

⚠ OSTRZEŻENIE

ZAGROŻENIE UTONIĘCIA

Niezastosowanie się do obowiązku noszenia lub korzystania z kamizelek ratunkowych w sytuacjach awaryjnych grozi poważnym kalectwem lub śmiercią. Należy przypilnować, aby Wasza łódź była wyposażona w odpowiednią ilość i typ kamizelek ratunkowych.

Jest rzeczą szczególnie ważną, aby dzieci, osoby niepełnosprawne i osoby nie umiejące pływać nosiły odpowiednio dopasowane kamizelki ratunkowe przez cały czas rejsu. Dzieci i osoby nie umiejące pływać będą wymagały specjalnego przeszkolenia w sprawie korzystania z kamizelek ratunkowych. Należy powiadomić wszystkich pasażerów o lokalizacji sprzętu ratunkowego, sprzętu potrzebnego do ratowania osoby poza burtą oraz miejsce i sposobu rozkładania drabinki.

Stan techniczny kamizelek ratunkowych powinien być regularnie sprawdzany. Przed wyruszeniem w podróż należy przymierzyć kamizelki ratunkowe i dostosować je, aby były wygodne i pasowały. Przeczytać etykietkę na kamizelce ratunkowej i dokładnie spełniać instrukcje.

TRATWA RATUNKOWA

Większe łodzie przybrzeżne mogą posiadać warunki na tratwę ratunkową. Należy zawsze przechowywać tratwę ratunkową w zidentyfikowanym, przeznaczonym do tego celu miejscu, w puszce lub walizce, aby uchronić ją przed żywiołami. Jeżeli nie ma stałego miejsca na jej przechowanie, należy ją umieścić w dostępnym miejscu z dala od ruchu, aby uchronić przed uszkodzeniem. Przy eksploatacji i konserwacji zawsze postępować według instrukcji producenta.

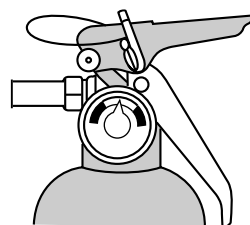
WYPOSAŻENIE PRZECIWOŻAROWE

⚠ ZAGROŻENIE

NIEBEZPIECZEŃSTWO POŻARU/WYBUCHU

Nigdy nie należy:

- **zawieszać luźnych firanek lub innych tekstyliów w pobliżu, lub nad kuchenkami lub innym sprzętem; który emituje otwarty ogień; przechowywać materiały łatwopalne w pomieszczeniu silnika. Jeżeli w pomieszczeniu silnika przechowywane są materiały niepalne, powinny być one przymocowane tak, aby nie spadły na maszynię i nie zablokowały dostępu do tego miejsca w obu kierunkach;**
- **zastawiać przejść do luków lub wejść;**
- **zastawiać dostępu do urządzeń bezpieczeństwa, jak zaworów paliwowych, gazowych lub przełączników systemu elektrycznego;**
- **zastawiać dostępu do przenośnych gaśnic przeciwpożarowych przechowywanych w schowkach;**
- **pozostawiać łódź bez nadzoru podczas gotowania posiłków i / lub podczas korzystania z urządzeń grzewczych;**
- **modyfikować jakichkolwiek systemów łodzi (w szczególności elektryczne, paliwowe i gazowe) lub zezwalać niewykwalifikowanym osobom na modyfikację jakichkolwiek systemów łodzi;**
- **napędzać jakichkolwiek zbiornika na paliwo lub wymieniać butle gazowe w czasie działania silnika, lub podczas korzystania z kuchenki lub urządzeń grzewczych;**
- **palić papierosa podczas obsługi urządzeń paliwowych lub gazowych.**



KC-0083_1

Na większości łodzi wymagany jest atestowany sprzęt przeciwpożarowy. Wszelki sprzęt przeciwpożarowy powinien być trzymany w miejscach łatwo dostępnych. Wszyscy pasażerowie powinni być poinformowani o miejscu przechowywania i obchodzeniu się z każdym elementem sprzętu

przeciwpożarowego, o systemach i lokalizacji luków pożarowych, dróg ewakuacyjnych i wyjść.

Należy operować gaśnicą z bezpiecznej odległości, w odległości kilku metrów, po czym podejść bliżej ognia kiedy ten zacznie się zmniejszać. Nie wszystkie gaśnice używane są do gaszenia z tej samej odległości od ognia. Należy znać zalecane odległości operacyjne Waszych gaśnic.


PL



Sprzęt przeciwpożarowy powinien być okresowo sprawdzany, jak podano na sprzecie; należy wymienić przenośne gaśnice jeśli minął ich termin ważności lub są puste, na sprzęt tego samego typu i zdolności przeciwpożarowych. W przypadku przeterminowania lub opróżnienia stałych systemów, należy je ponownie napełnić lub wymienić. Należy zwrócić się do działu przeciwpożarowego podręcznika właściciela.

Modele wyposażone w systemy automatycznego gaszenia pożarów są uruchamiane automatycznie, gdy temperatura dochodzi do ustalonego limitu. Gdy następuje włączenie możliwe, iż rozlegnie się głośny dźwięk huczący, a następnie dźwięk podobny do „pędu” powietrza. Tam gdzie ma miejsce wypływ, należy natychmiast zamknąć wszystkie systemy elektryczne i mechaniczne oraz wentylację napędzaną.

⚠ OSTRZEŻENIE



NIEBEZPIECZEŃSTWO POŻARU/WYBUCHU

Gaz wydostający się z gaśnicy przemieszcza i broni dostęp tlenu do ognia. **NIE OTWIERAĆ** luku. Tlen może podsycać ogień i spowodować wybuch płomieni i doprowadzić do poważnych obrażeń ciała lub śmierci.

Jeżeli zadziała pokładowy system przeciwpożarowy, należy poczekać 15 minut przed otwarciem luku do silnika.

⚠ PRZESTROGA

Przed wytryskiem systemu należy zgasić silnik i dmuchawy. Opuścić pomieszczenie.




⚠ OSTRZEŻENIE

Przedział silnika posiada własny stały system przeciwpożarowy. Aby uniknąć uduszenia należy opuścić pomieszczenie przed wytryskiem systemu. Po wytrysku, należy przed wejściem przewietrzyć pomieszczenie.

⚠ OSTRZEŻENIE

Gaśnica ta używa dwutlenku węgla jako środka gaśniczego. Korzystać z tej gaśnicy wolno jedynie w przypadku pożaru instalacji elektrycznej lub w kuchni. Aby uniknąć uduszenia po opróżnieniu butli, należy natychmiast opuścić pomieszczenie i przewietrzyć przed ponownym wejściem.

⚠ OSTRZEŻENIE

CZĘŚCI RUCHOME

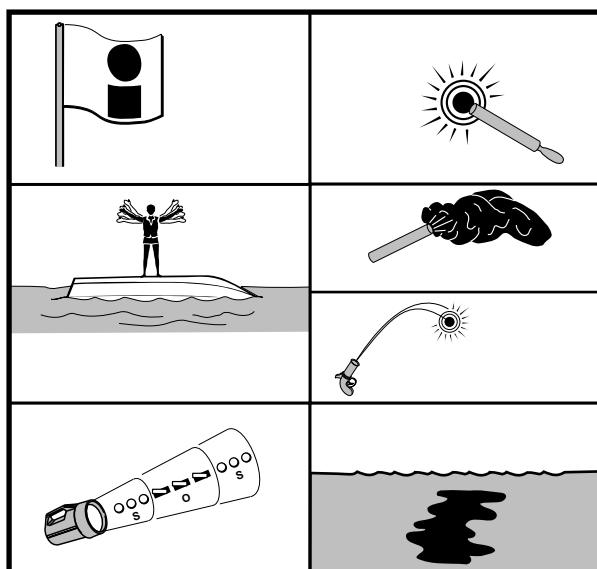
Kontakt z częściami ruchomymi może wciągnąć, skaleczyć, spowodować poważne kalectwo lub nawet śmierć. Należy trzymać się z dala od części ruchomych.

Nigdy nie należy podchodzić zbyt blisko do jakichkolwiek ruchomych części maszyny, jak silnik, agregat prądowórczy lub śruba napędowa.

Kontakt może spowodować utratę kończyn, uduszenie, oparzenia i poważną utratę krwi, co może doprowadzić do poważnego kalectwa lub śmierci. Podczas pracy maszyn trzymać osłony na miejscu.



WIZUALNE SYGNAŁY WZYWANIA POMOCY

W większości przypadków wymagane jest, by łodzie pływające po wodach przybrzeżnych miały na pokładzie zatwierdzone sygnały wzywania pomocy; należy sprawdzić to u władz terenowych.



KC-0082_2

⚠ OSTRZEŻENIE

NIEBEZPIECZEŃSTWO POŻARU/WYBUCHU

W przypadku niewłaściwego obchodzenia się, pirotechniczne środki sygnalizacyjne mogą spowodować pożar i / lub eksplozję, poważne rany, śmierć oraz szkody materialne. Należy stosować się do zaleceń producenta jak używać środków sygnalizacji ręcznej.



NARKOTYKI I ŻEGLUGA

Nie wolno operować łodzią będąc pod wpływem narkotyków lub alkoholu. Połączenie hałasu i wibracji, słońca, wiatru i ruchu powoduje zmęczenie na wodzie. Efekty alkoholu są większe na wodzie niż na lądzie. Narkotyki i żegluga nie idą ze sobą w parze. Operowanie łodzią w stanie nietrzeźwym lub pod wpływem narkotyków jest niebezpieczne i nielegalne zarazem. Zaburzenia wzroku i myślenia na wodzie mogą szybko doprowadzić do nieszczęścia.



OSTRZEŻENIE

ZAGROŻENIE OGRANICZONEGO DZIAŁANIA

Operowanie łodzią w stanie nietrzeźwym lub pod wpływem innych środków może spowodować śmierć lub poważne obrażenia ciała. **NIE WOLNO** operować łodzią będąc pod wpływem jakichkolwiek środków psychotropowych.

NIEBEZPIECZEŃSTWO, TLENEK WĘGLA

Zatrucie tlenkiem węgla nie należy mylić z chorobą morską, zatruciem alkoholowym lub przegrzaniem. Jeżeli ktoś narzeka na podrażnienie oczu, ból głowy, mdłości, słabość lub zawroty głowy lub jeżeli podejrzewasz zatrucie tlenkiem węgla, należy natychmiast wyprowadzić tę osobę na świeże powietrze, zbadać przyczynę i podjąć odpowiednie działania. Jeżeli to konieczne, zwrócić się o pomoc do lekarza.

ZAGROŻENIE



ZAGROŻENIE TLENKIEM WĘGLA

Narażenie się na działanie tlenku węgla spowoduje śmierć lub poważne kalectwo. **NIE UŻYWAĆ** kładki dla innych celów niż do wchodzenia na łódź lub przygotowania do wejścia do wody, **NIE UŻYWAĆ** kładki podczas pracy silnika.

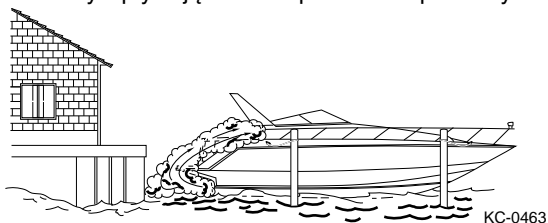
ZAGROŻENIE

ZAGROŻENIE TLENKIEM WĘGLA

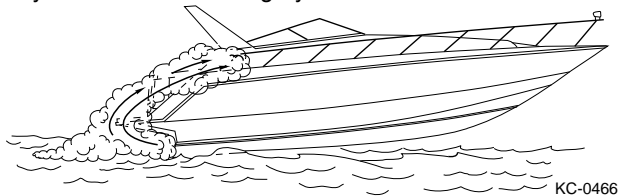
Tlenek węgla (CO) jest gazem bezbarwnym, nie ma zapachu i jest niezwykle niebezpieczny. Każdy silnik i urządzenia spalające paliwo produkują tlenek węgla w spalinach. Należy unikać bezpośredniego i dłuższego kontaktu z tlenkiem węgla. Tlenek węgla może spowodować **USZKODZENIE MÓZGU** lub **ŚMIERĆ**. Oznaki zatrucia CO obejmują mdłości, zawroty głowy i senność.

Źródła CO obejmują:

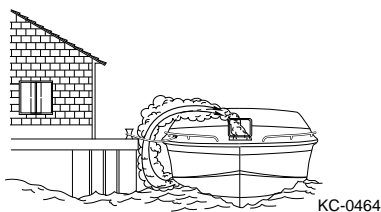
- Przeszkody wpływające na rozpraszanie spalin z tyłu.



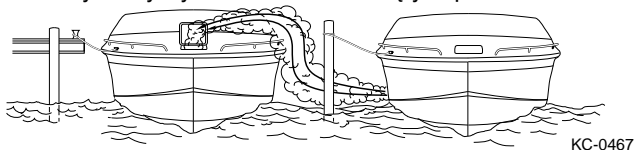
- Pływanie z dziobem do góry.



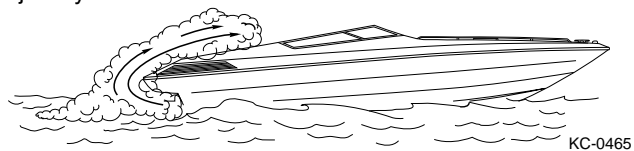
- Przeszkody wpływające na rozpraszanie spalin wzdłuż boków.



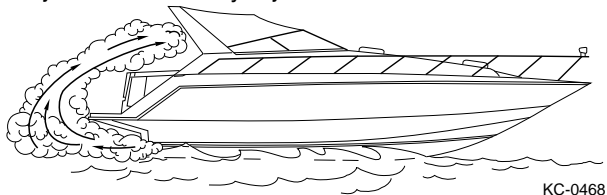
- Inne systemy wydechowe w zamkniętych pomieszczeniach.



- Pływanie na niskich prędkościach lub gdy silnik jest na biegu jałowym.



- Eksploatacja gdy górne plandeki i boczne zastony są na miejscu i nie ma wentylacji.

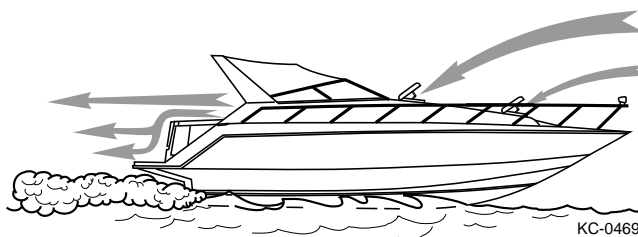


! ZAGROŻENIE

ZAGROŻENIE TLENKIEM WĘGLA

Urządzenia na paliwo emitujące otwarty ogień pochłaniają tlen w kabine i wypełniają łódź produktami wybuchowymi. Użytkowanie takiego sprzętu wymaga wietrzenia danego pomieszczenia. Podczas użytkowania takiego sprzętu należy pootwierać specjalne otwory wentylacyjne. Nigdy nie należy blokować otworów wentylacyjnych; należy przestrzegać aby urządzenia odprowadzające spaliny działały poprawnie.

Aby zredukować akumulację CO, należy zwiększyć wentylację wnętrza łodzi otwierając okna i/ lub plandeki w celu zapewnienia dostatecznej wentylacji. Luki pokładowe mogą być otwarte podczas pływania na wolnych prędkościach lub podczas unoszenia się na wodzie na biegu jałowym, ale muszą być zamknięte, aby zapobiec przedostaniu się wody do środka kiedy łódź porusza się ślizgiem i aby uniknąć uszkodzenia i możliwych obrażeń ciała.



NALEŻY PRZESTRZEGAĆ, ABY BYŁ STAŁY RUCH ŚWIEŻEGO POWIETRZA WENĄTRZ I WOKÓŁ ŁODZI!

WIDOCZNOŚĆ

Pole widzenia operatora łodzi od sterów może być ograniczone przez wysokie kąty wykończenia łodzi i inne czynniki spowodowane przez jeden lub więcej z niżej wymienionych warunków:

- obudowa konstrukcyjna silnika napędowego (na łodziach wyposażonych w mechaniczny system przegłębienia na jednostce napędowej);
- kąty płaszczyzn przegłębienia na kadłubie (na łodziach wyposażonych w systemy przegłębienia o napędzie mechanicznym lub klepek przegłębienia na pawęży);
- ładunek i jego rozmieszczenie;
- prędkość;
- nagłe przyspieszenie;
- przejście od prędkości wypornościowej do ślizgowej;
- warunki na morzu;
- deszcz i spray;
- ciemność i mgła;
- światła wewnętrzne;
- umieszczenie czesaneek i zaston;
- osoby lub przedmioty ruchome w polu widzenia operatora.



Przepisy Międzynarodowej Organizacji do spraw Kolidzji Morskich (COLREGS) i zasady ruchu wymagają aby stale obserwować sytuację i przestrzegać zasad poruszania się na wodzie. Przestrzeganie tych zasad ma zasadnicze znaczenie.

Dla łodzi, które mają więcej niż jedną pozycję sterowniczą, pole widzenia od jednej lub więcej pozycji może być ograniczone. Unikać kolizji. Operując z pozycji sterowniczej z ograniczonym polem widzenia, zawsze należy obserwować akwen z przodu i z tyłu łodzi, zgodnie z wymogami COLREG i kodeksem ruchu na wodzie.

ZAWIADOMIENIE

Podczas trudnych warunków pogodowych i wzburzonego morza lub podczas pływania z prędkością ślizgową należy trzymać iluminatory burtowe, okna, klepki skrajne, drzwi i luki (lub otwory wentylacyjne) zamknięte.



INFORMACJE OGÓLNE

STERY

WAŻNE

Łódź o zbyt wielkiej sile może spowodować utratę kontroli i stać się niebezpieczną. NIE przesilać łodzi ani nie używać silnika, który przewyższa moc znamionową, podaną w koniach mechanicznych na tabliczce znamionowej.

Przed rozpoczęciem

Podczas żeglugi i eksploatacji sprzętu postępować rozsądnie.

- NIE PROWADZIĆ łodzi będąc w jej wnętrzu.
- Przytwierdzić dźwignię zamykającą wyłącznik stopu ściągacza linowego do operatora i upewnić się, czy przepustnica i biegi są w pozycji NEUTRALNEJ przed rozruszeniem silnika.
- Należy znać stan łodzi i środowisko dokąd ma się odbyć rejs.
- Przygotować plan pływania i zawiadomić inne osoby o dacie i czasie powrotu.
- Przed wyruszeniem należy zabezpieczyć luźne przedmioty.
- Należy unikać nagłych manewrów przy dużych prędkościach i zredukować prędkość na falach.
- Jeżeli łódź nie posiada tablicy informującej o nośności, należy skontaktować się z osobą, która sprzedała łódź lub z jej producentem.

Ster biegów/przepustnicy

OSTRZEŻENIE

ZAGROŻENIE KOLIZJĄ

Silnik pracujący na zbyt wysokich obrotach może, z powodu utraty kontroli przepustnicy, spowodować wypadek, który grozi śmiercią lub poważnym kalectwem. Należy przestrzegać, aby wszystkie systemy sterów były regularnie sprawdzane i właściwie konserwowane.

Ster biegów/przepustnicy jest różny w różnych modelach i konfiguracjach silników. Wszystkie układy sterownicze wymagają okresowej konserwacji, aby działać bez usterek i bezpiecznie. Regularne sprawdziany są konieczne; skontaktuj się z dealermem.

ZAWIADOMIENIE

Dźwignie kontroli skrzyni biegów/przepustnicy na łodziach rekreacyjnych są zwykle wyposażone w przełącznik bezpieczeństwa startu neutralnego. Regularnie dokonywać inspekcji systemu bezpieczeństwa startu neutralnego. NIE EKSPLOATOWAĆ łodzi kiedy zachodzi podejrzenie, że system bezpieczeństwa startu neutralnego jest niesprawny.

Dźwignia pojedyncza - Osadzenie na powierzchni

Ta pojedyncza dźwignia steru do operowania jedną ręką służy zarówno do zmiany biegów, jak i do kontroli przepustnicy.

A. Pozycja NEUTRALNA - przełącznik bezpieczeństwa zezwala na start tylko w tej pozycji.

B. Pozycja DO PRZODU - proszę zwolnić przycisk pod rączką, aby zmienić pozycję DO PRZODU (lub WSTECZ).

C. Pozycja WSTECZ - nie zmieniać zbyt gwałtownie pozycji do przodu na pozycję WSTECZ.

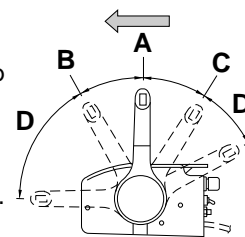
D. Pozycja PRZEPUSTNICY - popychanie DO PRZODU lub pociągnięcie DO TYŁU zwiększa prędkość łodzi.

Nigdy nie należy usiłować zmieniać biegów, gdy silnik nie jest uruchomiony. Do rozgrzania silnika służy oddzielna dźwignia na sterze w celu otwarcia przepustnicy na biegu NEUTRALNYM.

Pojedyncza dźwignia - Osadzenie ukryte

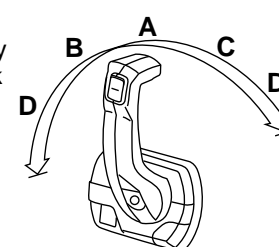
Ta pojedyncza dźwignia steru do operowania jedną ręką służy zarówno do zmiany biegów, jak i do kontroli przepustnicy.

A. Pozycja NEUTRALNA - Przełącznik bezpieczeństwa zezwala na start tylko w tej pozycji.



KC-0620_1

PL



KC-0671_1



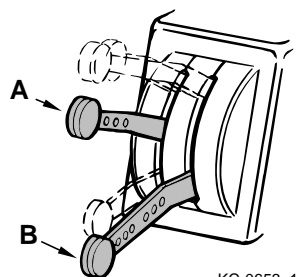
B. Pozycja DO PRZODU - proszę zwolnić przycisk pod rączką, aby zmienić pozycję DO PRZODU (lub wstecz).

C. Pozycja WSTECZ - nie zmieniać zbyt gwałtownie pozycji DO PRZODU na pozycję WSTECZ.

D. Pozycja PRZEPUSTNICY - popychanie DO PRZODU lub pociągnięcie DO TYŁU zwiększa prędkość łodzi.

Nigdy nie należy usiłować zmieniać biegów, gdy silnik nie jest uruchomiony. Do rozgrzania silnika służy przycisk u podstawy dźwigni, który po przyścisnięciu, pozwala na otwarcie przepustnicy, gdy przekładnia pozostaje na biegu neutralnym.

Dźwignia podwójna - Jeden silnik



Stery o podwójnej dźwigni mają indywidualne dźwignie do zmiany biegów i przepustnicy silnika.

A. Dźwignia biegów - pozycja NEUTRALNA to środkowa zapadka; pchnięcie bieg DO PRZODU; pociągnięcie bieg WSTECZ.

B. Dźwignia przepustnicy - położenie pełnego otwarcia

przepustnicy - dźwignia do góry; bieg jałowy - dźwignia całkowicie opuszczona w dół.

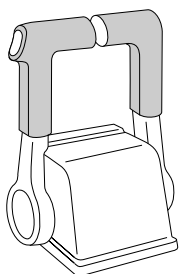
W celu rozgrzania silnika przełożyć pozycję dźwigni biegów na bieg neutralny, a dźwignię przepustnicy na wymaganą pozycję.

Pojedyncza dźwignia - Dwa silniki

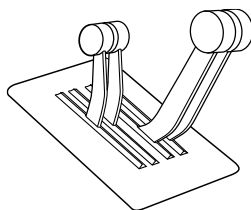
Stery dwu silników pozwalają na niezależne ruchy dźwigni zmiany biegu i przepustnicy dla każdego z dwu silników dla łatwiejszych manewrów kiedy jest ciasno na wodzie. Każda dźwignia działa jako przekładnia biegów i przepustnica dla jej silnika, lewa dźwignia dla silnika na lewej burcie, a prawa dźwignia na prawej burcie.

Dźwignie są w zapadce na NEUTRALNYM (wprost do góry) w celu zapewnienia bezpieczeństwa podczas rozruchu. Przekładanie biegów jest dokonywane przez przesunięcie dźwigni o pierwsze 15° przemieszczenia; pchnąć dźwignię DO PRZODU i pociągnąć do tyłu daje WSTECZ. Przemieszczenie dźwigni poza 15° - przejście z zakresu przekładania biegów do zakresu przepustnicy.

W celu rozgrzania silnika nacisnąć na przycisk u podstawy dźwigni, to otworzy przepustnicę, gdy przekładnia pozostaje na NEUTRALNYM. W celu manewrowania na niskiej prędkości czasem jest pożądane uruchomienie jednego silnika do PRZODU, a drugiego WSTECZ.



Podwójna dźwignia - Dwa silniki



Stery podwójnej dźwigni na łodziach dwusilnikowych mają indywidualne dźwignie do zmiany transmisji i przepustnicy do silników dla każdego silnika; dźwignie po lewej stronie do silnika na lewej burcie, i dźwignie po prawej stronie do silnika na prawej burcie. Stery łodzi dwusilnikowej są zwykle skombinowane z dźwigniami biegów (wszystkie tego samego rozmiaru i koloru) razem zgrupowane oraz dźwignie przepustnicy (wszystkie tego samego rozmiaru i koloru, ale zwykle większe niż dźwignie biegów) zgrupowane razem.

Dla dźwigni przepustnicy, pozycja NEUTRALNA - pozycja w zapadce po środku dystansu poruszania się dźwigni. Pchnięcie dźwigni do góry lub DO PRZODU zmieni bieg (i) na „do przodu”, a popchnięcie do dołu lub wstecz zmieni przekładnie na bieg WSTECZNY. Dla dźwigni przepustnicy, pozycja w pełni otwarta to - pozycja do końca do góry lub do przodu, a pozycja jałowa to pozycja do końca do dołu lub wstecz.

Do rozgrzania silnika dźwignia (nie) są ustawione na NEUTRALNYM, a dźwignia (nie) przepustnicy otwierane według potrzeby. W celu manewrowania na niskiej prędkości czasem jest pożądane uruchomienie jednego silnika DO PRZODU, a drugiego WSTECZ.

STEROWANIE

Wszystkie układy sterowania wymagają okresowej konserwacji, aby zapewnić działanie sterów i bezpieczeństwo. Sprawdzić działanie sterów i dokonać wizualnej inspekcji luźnego lub brakującego osprzętu przed przystąpieniem do eksploatacji łodzi. Jeżeli zachodzi podejrzenie, że system sterowniczy jest uszkodzony, należy skontaktować się z Waszym dealerem. **NIE EKSPLOATOWAĆ** łodzi kiedy zachodzi podejrzenie, że system sterowniczy jest niesprawny.

Jeżeli łódź wyposażona jest w awaryjne urządzenie sterownicze, należy wiedzieć gdzie ono się znajduje i zapoznać się z jego działaniem. Jeżeli łódź wyposażona jest w dwa silniki, sterować można korzystając ze sterów przepustnicy i operując jednym silnikiem za każdym razem.

Sterowanie łodzią nie jest samocentrujące. Zawsze należy mocno trzymać koło steru, aby kontrolować kierunek. Niewłaściwie konserwowane stery są niebezpieczne.

⚠ OSTRZEŻENIE

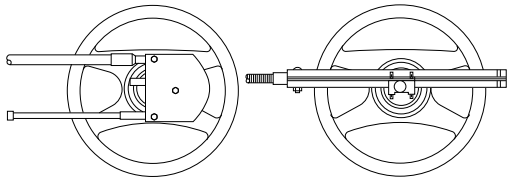
UTRATA PANOWANIA NAD ŁODZIĄ I ZAGROŻENIE NIEPEWNEJ ŁODZI

Zagrożenia wynikające z niewłaściwej konserwacji systemu sterów są poważne i grożą śmiercią lub poważnym kalectwem w przypadki nagłej utraty kontroli. Należy upewnić się, czy całe wyposażenie sterownicze, przewody i poziomy płynów podlegają regularnej kontroli i konserwacji.



Mechaniczne sterowanie

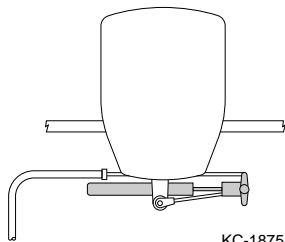
Zespół sterów przekazuje ruch obrotowy koła na ruch liniowy linki kiedy koło sterowe jest przekręcane w systemie mechanicznego sterowania. Linka popycha lub pociąga ramię sterownicze.



KC-1871

Sterowanie ze wspomaganiem

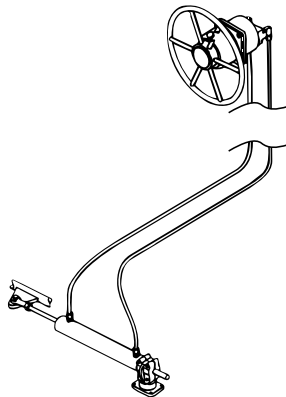
Zespół sterów przekazuje ruch obrotowy koła na ruch liniowy linki kiedy koło sterowe jest przekręcane w systemie sterowania ze wspomaganiem. Czynność ta pcha lub pociąga za przewód. Ruch kabla jest wyczuwany i sygnał wysyłany do pompy hydraulicznej, która uruchamia cylinder hydrauliczny przytwierdzony do ramienia sterowego.



KC-1875

Sterowanie hydrauliczne

Układ hydrauliczny posiada pompę zamontowaną bezpośrednio do koła sterowniczego z dwoma przewodami przechodzącymi od pompy do cylindra hydraulicznego. Gdy koło zostanie przemieszczone, porusza ono cylinder hydrauliczny, który jest połączony z ramieniem sterowym. Zbiornik, oddzielny lub integralny z pompą, zawiera dodatkowy płyn hydrauliczny, aby zapobiec przedostawaniu się powietrza do układu.



KC-1880

Należy utrzymać poziom płynu hydraulicznego, używając właściwego płynu; skontaktować się z dealerem.

ZAWORY

Do kontroli paliw i płynów wykorzystane są zawory, które kontrolują system paliwowy na todzi, urządzenia do spalania paliwa, systemu wodnego i sanitarnego livewell.

Należy zdawać sobie sprawę z niebezpieczeństw związanych z paliwami i innymi systemami spalania paliw.

Unikać uszkodzeń układu przewodów i łączników paliwowych oraz kontaktu paliwa z gorącymi częściami silnika. Należy natychmiast wycierać rozlane paliwo i wyrzucać szmaty na ład zgodnie z przepisami.

O ostrzeżenia dotyczące zaworów używanych w tego typu systemach, proszę zwrócić się do działu TANKOWANIE i SYSTEMY WODNE.

OSTRZEŻENIE



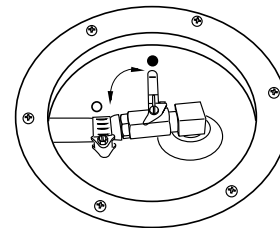
ZAGROŻENIE POŻAROWE/ EKSPLOZJI

W pewnych warunkach benzyna lub inne paliwa są silnie łatwopalne i wysoce wybuchowe.

- Nie palić i nie pozwalać, by były otwarte płomień lub iskry w pobliżu miejsca uzupełniania paliwa w trakcie jego uzupełniania.
- **NIE BLOKOWAĆ** otworów wentylacji paliwa.
- **NIE NALEŻY PRZECHOWYWAĆ** paliwa w jakichkolwiek pojemnikach lub przegrodach, które nie są przeznaczone do przechowywania paliwa i **NIE UŻYWAĆ** tych magazynów dla innych celów.

Zawory odcinania paliwa

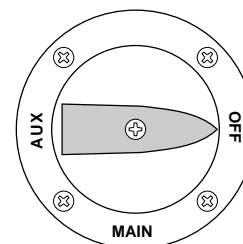
Zawory odcinania paliwa odcinają dopływ paliwa do silnika. Radzimy, aby te zawory były zamknięte podczas długich okresów bezczynności lub składowania.



KC-1003

Wybór zbiorników paliwa

Modele z dwoma lub trzema zbiornikami paliwa są wyposażone w zawór do wyboru zbiorników.

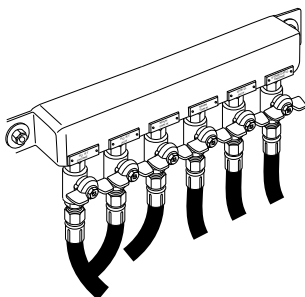


KC-1001_1



Paliwowy przewód rozgałęziony

Paliwowe przewody rozgałęzione zazwyczaj są umieszczone w przedziale maszynowym i są stosowane z kilkoma zbiornikami paliwa i silnikami. Do ssania paliwa z jednego lub więcej zbiorników, względnie do zamykania dopływu paliwa do jednego lub więcej silników używane są zawory.



KC-1004

Urządzenia spalające paliwo

Urządzenia spalające paliwo lub emitujące otwarty ogień zużywają tlen w kabinie i wydzielają do pomieszczeń na łodzi produkty łatwopalne. Podczas zajmowania się lub wymiany cylindrów paliwowych w tych typach urządzeń konieczne jest wietrzenie. Proszę zapewnić, aby była odpowiednia wentylacja i by urządzenia działały właściwie. **NIE NALEŻY UŻYWAĆ** tego typu urządzeń do ogrzewania kuchni lub kabin.

! ZAGROŻENIE



ZAGROŻENIE TLENKIEM WĘGLA

Urządzenia na paliwo emitujące otwarty ogień zużywają tlen w kabinie i wpuszczają do łodzi produkty wybuchowe. Podczas użytkowania sprzętu należy wietrzyć pomieszczenie. Podczas użytkowania sprzętu należy pootwierać. Nigdy nie należy blokować otworów wentylacyjnych; należy przestrzegać aby urządzenia z odprowadzeniem spalin działały poprawnie.

SYSTEM PALIWOWY

! OSTRZEŻENIE



ZAGROŻENIE POŻAROWE/ EKSPLOZJI

W pewnych warunkach benzyna lub inne paliwa są silnie łatwopalne i wysoce wybuchowe.

- Nie palić i nie pozwalać, by były otwarte płomienie lub iskry w pobliżu miejsca uzupełniania paliwa w trakcie jego uzupełniania.
- **NIE BLOKOWAĆ** otworów wentylacji paliwa.
- **NIE NALEŻY PRZECHOWYWAĆ** paliwa w jakichkolwiek pojemnikach lub przegrodach, które nie są przeznaczone do przechowywania paliwa i **NIE UŻYWAĆ** tych magazynów dla innych celów.

Przed włączeniem jakichkolwiek urządzeń elektrycznych lub startem silnika, należy sprawdzić, czy w przedziale silnika nie ma oparów benzynowych, a następnie włączyć nawiew na co najmniej 4 minuty. Operować dmuchawą kiedykolwiek prędkość łodzi schodzi poniżej ślizgu.

Otwory wentylacyjne paliwa są umieszczone zwykle poniżej na kadłubie lub pawęży i generalnie w tym samym rejonie co otwory wlewu paliwa. Sprawdzić, czy przewody paliwowe i wentylacyjne nie są zablokowane i nie mają załamania. Należy pamiętać o okresowym sprawdzaniu filtra paliwa, i w razie potrzeby oczyścić.

Często sprawdzać, czy w przewodach paliwowych, rurach wentylacyjnych i odpływowych nie ma przecieków. Niektóre modele wyposażone są usuwalne tabliczki kontrolne dla sprawdzania komponentów systemu paliwowego. Jeżeli nastąpi wyciek w okolicy łącznika, jest możliwe, że wystarczy tylko dokręcenie osprzętu węża. Jeżeli wyciek będzie nadal występował, należy natychmiast wąż wymienić lub jego osprzęt, aby zapobiec nagromadzenie się płynów lub gazów. Pęknięcia na powierzchni węża oznacza, że jest on zużyty i że należy go wymienić. Należy tylko używać części do systemu paliwowego atestowane dla celów żeglugi morskiej; nie wolno zastępować używać części samochodowych do zastosowania w urządzeniach morskich.

O informacje dotyczące pojemności, typu paliwa, lokalizacji osprzętu systemu paliwowego należy odnieść się do specyficznej informacji dostarczonej przez producenta.

WAŻNE

Nie cały zapas pojemności zbiornika paliwa może być wykorzystany, gdyż to będzie zależało od przegłębienia i przechyłu łodzi. Dla pewności należy zawsze mieć w rezerwie 20% pojemności zbiornika paliwa.



SYSTEMY WODNE

Sekcja niniejsza opisuje podstawowe części systemu wodnego. Aby zachować system wodny w dobrym stanie, należy go czyścić, przygotowywać na okres zimy i konserwować. O sposobach użycia, dbałości i konserwacji systemu i jego części składowych można dowiedzieć się z odpowiedniego działu podręcznika producenta.

Zbiornik wody słodkiej

Jeżeli łódź posiada zbiornik wody słodkiej, bardzo ważnym czynnikiem zaopatrzenia w wodę jest zachowanie czystości. Zwrócić się do dealera o poradę co zastosować. **NIE POZWALAĆ**, aby słodka woda pozostawała w zbiornikach przez dłuższe okresy czasu. Cały system należy poddawać płukaniu i oczyszczaniu sanitarnemu. System należy wypełnić tylko świeżą wodą. Nie cały zapas świeżej wody w systemie może być wykorzystany, gdyż to zależy od pionowej pozycji łodzi (jego przegłębienia i przechyty).

! OSTRZEŻENIE

NALEŻY UNIKAĆ ŚRODKÓW TRUJĄCYCH W ZBIORNIKU ZE SŁODKĄ WODĄ

Chemikalia używane w systemie do czyszczenia lub podczas składowania muszą być odpowiednie do użycia w systemie słodkiej wody. Zbiornik powinien pozostawać pusty podczas składowania lub przez okresy dłuższego nieużywania.

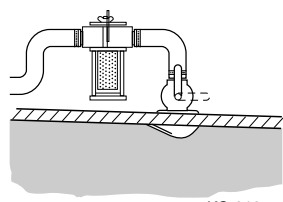
! OSTRZEŻENIE

ZANIECZYSZCZENIE ŚRODOWISKA NATURALNEGO

Wylewania chemikaliów poza burtę wolno dokonywać tylko w określonych rejonach, zgodnie z lokalnymi przepisami prawnymi dotyczącymi pozbywania się chemikaliów.

Korki denne / Otwory kadłubowe

Każdy otwór wlotowy lub wylotowy na wodę poniżej linii wodnej wyposażony jest w korek denny. Kingstony umieszczone w osprzęcie przekadłubowym powinny być zamknięte podczas długich okresów bezczynności i otwierane tylko w razie potrzeby.



KC-2165_1

! OSTRZEŻENIE

ZAGROŻENIE ZALANIEM LUB UTONIĘCIEM

Awaria komponentu systemu wodnego może spowodować zagrożenie zalaniem lub zatonięciem ze wszystkimi tego skutkami dla osób na łodzi. Konserwować wszystkie komponenty systemu wodnego, i pilnować, aby korki denne były zakręcone podczas okresu braku aktywności łodzi.

Niektóre korki denne do poboru wody wyposażone są w sitka do usuwania zanieczyszczeń z pobieranej wody, które mogłyby zablokować strumień. Sitka powinny być sprawdzane i oczyszczane codziennie, aby zapewnić odpowiedni przepływ wody.

ZAWIADOMIENIE

Aby zapobiec uszkodzeniu silnika, przed rozruchem silnika oczyszczać sito i otwierać kingston chłodzenia silnika.

Jeżeli łódź wyposażona jest w korki denne w grodziach przedniej i tylnej, muszą one być zakręcone chyba, że zachodzi potrzeba odsączenia wody do głównego zbiornika wody zęzowej.

Układ sanitarny Livewell

Może być kilka typów zaworów układu sanitarnego Livewell. Najczęściej spotykane są zawory sterownicze używane do napełniania i drenowania układu Livewell.

Zawory drenowania układu sanitarnego kiedy otwarte pozwalają na drenowanie wody do linii wodnej. Aby całkowicie opróżnić zbiornik, należy usunąć ręcznie resztę wody lub wyjąć łódź z wody.

ZAWIADOMIENIE

Podczas trudnych warunków pogodowych i wzburzonego morza lub podczas pływania z prędkością ślizgową należy trzymać iluminatory burtowe, okna, klepki skrajne, drzwi i luki (lub otwory wentylacyjne) zamknięte.

Bocznikowanie wody

Zawory bocznikowania wody pozwalają, aby dwa różne układy dzieliły pojedynczy wlot wody i kingston. Przy zastosowaniu bocznikowania jeden lub drugi system może być eksploatowany, ale nie oba na raz.

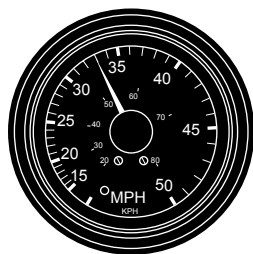
INSTRUMENTY

Jeżeli Wasza łódź wyposażona jest w kilka silników, mogą w niej występować dwa lub więcej zestawów opisanych w niniejszej sekcji - jeden zestaw dla każdego silnika. Sporadyczne wahania wskaźników liczników nie są czymś niespotykanym. Sprawdzić normalne zakresy w podręczniku eksploatacji silnika.



Prędkościomierz

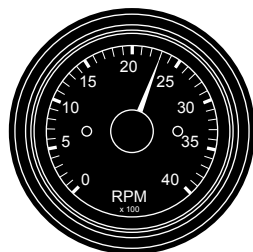
Mierzy prędkość łodzi w kilometrach, węzłach lub milach na godzinę.



KC-0710

Tachometr

Mierzy prędkość silnika w obrotach na minutę.



KC-0700

Wskaźnik poziomu paliwa

Mierzy w przybliżeniu poziom paliwa w zbiorniku paliwa. Ponieważ dokładność może wahać się w zależności od pionowości pozycji (przegłębienie i przechył) należy pamiętać, aby zużyć jedną trzecią paliwa na wyjście w morze, jedną trzecią na powrót, i jedną trzecią jako rezerwę.



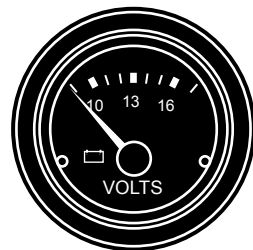
KC-0720

WAŻNE

Nie cała zawartość zbiornika paliwa może być do użycia zgodnie z przegłębieniem lub przechyłem łodzi. Dla pewności należy zawsze mieć w rezerwie 20% pojemności zbiornika paliwa.

Woltomierz

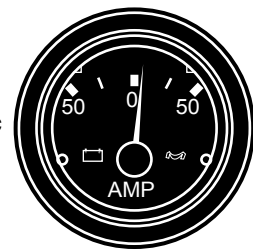
Mierzy stan akumulatora głównego i rozruchowego w woltach prądu stałego. Jeżeli wskazuje poziom poniżej 11.5, sprawdzić układ ładowania i stan akumulatora 11.5.



KC-0750

Amperomierz

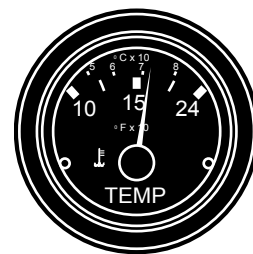
Mierzy prąd ładowania w układzie elektrycznym. Co do normalnego zakresu eksploatacyjnego sprawdzić podręcznik silnika.



KC-0760

Temperatura wody silnika

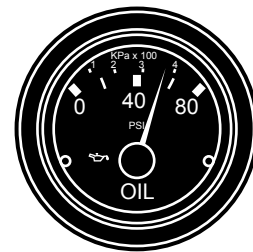
Mierzy temperaturę chłodziwa silnika. Co do normalnego zakresu eksploatacyjnego sprawdzić podręcznik silnika.



KC-0770

Ciśnienie oleju silnika

Mierzy ciśnienie oleju silnika. Co do normalnego zakresu eksploatacyjnego sprawdzić podręcznik silnika.



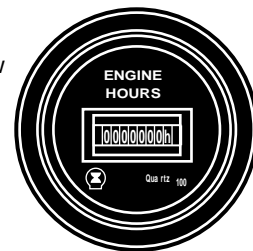
KC-0780

Temperatura oleju silnika

Mierzy temperaturę oleju silnika. Co do normalnego zakresu eksploatacyjnego sprawdzić podręcznik silnika.

Godzinomierz

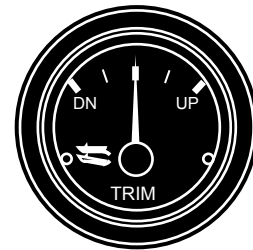
Monitoruje czas eksploatacji silnika w celu obliczania terminów konserwacji.



KC-0782

Przegłębienie

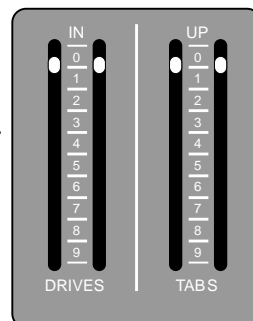
Ukazuje pozycję jednostki outdrive i wskazuje relatywną pozycję dziubu od płaszczyzny horyzontalnej. Używać tego wskaźnika do monitorowania przegłębienia łodzi.



KC-0740

Wskaźnik pozycji klepki przegłębienia

Wskazuje pozycje klepki przegłębienia DO GÓRY lub w DÓŁ.

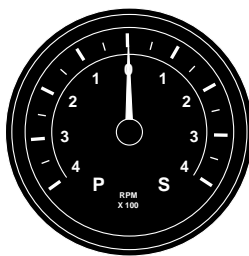


KC-0707



Synchronizator silnika

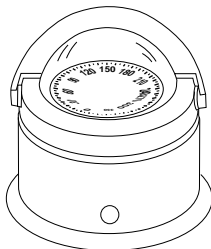
Wskazuje relację pomiędzy odczytami obr./min. podwójnych silników, aby pomóc w ich synchronizacji. Jeżeli wskazówka jest na zerze, oznacza to synchronizację silników. Jeżeli wskazówka nie jest na zerze, należy tak regulować prędkość silników, aby wskazówka znalazła się na zerze.



KC-0708

Kompas

Używany do nawigacji przez wskazywanie kierunku PÓŁNOCY magnetycznej.



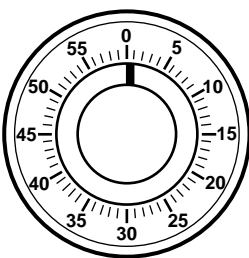
KC-0709

WAŻNE

Przed użyciem do celów nawigacyjnych, kompas musi być wyskalowany przez wykwalifikowanego inżyniera. Jeżeli kompas nie jest wyskalowany, jego odczyty będą fałszywe.. Po szczegółowe informacje dotyczące kompasu proszę zajrzeć do odpowiedniego działu podręcznika właściciela.

Sonda głębokości

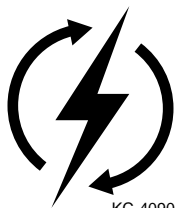
Wskazuje odległość pomiędzy dnem łodzi, a powierzchnią dna bezpośrednio pod przetwornikiem. Aby uniknąć osiadania na mieliznach w płytkiej wodzie, zawsze należy odejmować dodatkowy dystans od wskazań instrumentu.



KC-0910

PRZEŁĄCZNIKI I WSKAŹNIKI

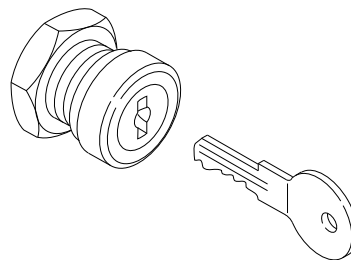
Każdy obwód elektryczny łodzi jest zapatrzonej w przełącznik sterowniczy.



KC-4090

Zapłon

Przekręcenie kluczyka w pełni w kierunku ruchu wskazówek zegara włączy silnik rozrusznika. Po zaskoczeniu silnika zwolnić kluczyk, aby przełącznik powrócił na swoje miejsce.



KC-0985

Wyłącznik silnika Stop

⚠ OSTRZEŻENIE

UTRATA PANOWANIA NAD ŁODZIĄ I ZAGROŻENIE NIEPEWNEJ ŁODZI

System wyłącznika silnika Stop, który nie jest używany lub jest niesprawny może spowodować śmierć lub poważne kalectwo. Jeżeli system wyłącznika bezpieczeństwa silnika Stop nie działa sprawnie, NIE NALEŻY eksploatować łodzi.

Przed rozruchem silnika przymocować ściągacz linowy wyłącznika silnika Stop do operatora. Zapobiegnie to ucieczce łodzi w razie przypadkowego wypadnięcia za burtę operatora.

Wyłącznik bezpieczeństwa silnika Stop zamyka silnik kiedy operator łodzi opuszcza miejsce za sterami w czasie niebezpiecznej sytuacji, albo z powodu utraty równowagi, albo z powodu wypadnięcia lub wyrzucenia za burtę.

Wyłącznik stopu składa się z wyłącznika zamontowanego na sterze i zacisku wyłącznika/ ściągacza linowego/ zacisku ściągacza linowego, i jest on przymocowany pomiędzy wyłącznikiem stopu i operatorem. Jeżeli znajdzie potrzeba nagłego wyłączenia silnika, pociągnięcie za linkę uwalniające zacisk od przełącznika wyłączy silnik.

Aby wyzerować wyłącznik po uruchomieniu, zainstalować chomątko wyłącznika. Aby silnik działał, chomątko musi być przytwierdzone do wyłącznika.



KC-0950_3

WAŻNE

Wyłącznik Stop należy używać jedynie w sytuacjach awaryjnych. NIE POWINIEN być użyty do normalnego gaszenia silnika.



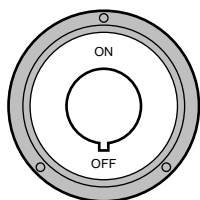
Wyłącznik Stop może być efektywny tylko, gdy jest w dobrym stanie roboczym. Przestrzegać następujących punktów:

- Nigdy nie usuwać ani nie modyfikować wyłącznika Stop lub ściągacza linowego.
- Dostęp do ściągacza linowego zawsze musi być otwarty, aby nic nie przeszkadzało w jego właściwym działaniu.

RAZ NA MIESIĄC: Sprawdzić wyłącznik zaporowy, czy jest sprawny, oraz czy ściągacz linowy nie jest wytarty lub uszkodzony. Przy zapalonym silniku, pociągnąć za ściągacz linowy. Jeżeli silnik nie stanie, należy skontaktować się z dealerem w celu natychmiastowej wymiany.

Wyłącznik akumulatora

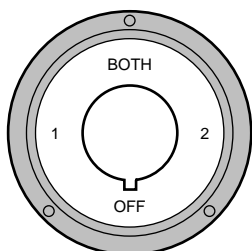
Wyłącza zasilanie z akumulatora do łodzi, poza automatyczną pompą(ami) zęzową, gdy jest w nią wyposażony. Jeżeli Wasza łódź jest wyposażona w system podwójnych akumulatorów, należy upewnić się, żeby przełącznik selektora akumulatorów choć jednego akumulatora znajdował się w pozycji **WŁĄCZONEJ**. Wyłącznik akumulatora również udostępnia pozytywne wyłączenie akumulatora w celu ochrony przed nieumiejętnym manipulowaniem i wyczerpaniem akumulatora. Przekręcić pokrętkę do pozycji **WYŁĄCZONEJ** kiedy łódź nie jest używana. W celu uzyskania dalszych informacji zob. podręcznik producenta.



KC-0704_2

Przełącznik selektora akumulatorów

Odcina łódź od akumulatorów i przełącza łódź na główne, wtórne lub oba akumulatory. W normalnych warunków, przełącznik powinien znajdować się w pozycji **WŁĄCZONEJ** dla jednego akumulatora, a nie w pozycji **WŁĄCZONEJ** dla obu akumulatorów. To zapewni, by jeden akumulator był w rezerwie, jeżeli drugi będzie miał usterkę. Wybrać akumulator, gdy silnik jest wyłączony i codziennie używać innego akumulatora. W pozycji **WYŁĄCZONEJ** łódź będzie odcięta od akumulatorów, z wyjątkiem automatycznej pompy zęzowej, o ile taka znajduje się na wyposażeniu łodzi. Przełącznik selektora akumulatorów również połączy oba akumulatory, gdy wymagana jest większa moc do rozruchu. Przekręcić przełącznik w pozycję **WYŁĄCZONE**, gdy łódź nie jest używana. W celu uzyskania dalszych informacji zob. podręcznik producenta.



KC-0705_2

WAŻNE

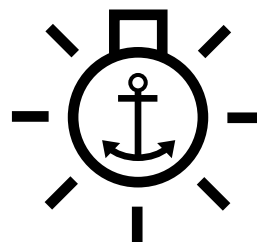
Celem przełącznika selektora akumulatorów jest utrzymanie jednego z nich w rezerwie. Jeżeli oba akumulatory są WŁĄCZONE i z nich jeden jest używany do rozruchu silnika, a drugi do innych urządzeń, oba zostaną rozładowane. W takim przypadku nie będziesz miał rezerwy i może to spowodować, iż zostaniesz unieruchomiony.

Wyłącznik akumulatora

Pozwala na wielokrotne ładowanie akumulatorów, wyczuwając wymagany ładunek dla każdego akumulatora. Zabezpiecza on przed przeładowaniem i eliminuje możliwość rozładowywania akumulatorów między sobą. W celu uzyskania dalszych informacji zob. podręcznik producenta wyłącznika.

Światło kotwiczne

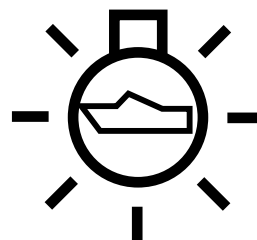
Włączyć jedynie białe światło okólne na nocne zakotwiczenie.



KC-4065

Światła nawigacyjne

Steruje światłami pozycyjnymi i kotwicznymi oraz podświetleniem wskaźników w warunkach nocnych.



KC-4060

WAŻNE

Nigdy nie eksploatować łodzi pomiędzy zachodem, a wschodem słońca bez światel pozycyjnych. Światła pozycyjne są wymagane do wskazania kierunku i pierwszeństwa drogi w nocy.

Dmuchała

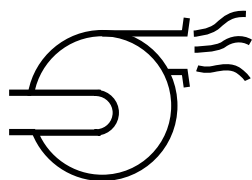
⚠ OSTRZEŻENIE

**NIEBEZPIECZEŃSTWO
POŻARU/WYBUCHU**

Opary benzyny są wysoce wybuchowe kiedy znajdują się w kontakcie z otwartym ogniem lub iskrą i mogą spowodować kalectwo lub śmierć osób znajdujących się w pobliżu. Włączyć dmuchała przynajmniej na cztery minuty PRZED włączeniem jakichkolwiek urządzeń elektrycznych lub zastartowaniem silnika.



Włącza dmuchawę wentylacji przedziału maszynowego w celu usunięcia z niego oparów wybuchowych.



KC-4040

WAŻNE

PRZED włączeniem jakichkolwiek urządzeń elektrycznych lub silnika/silników, należy włączyć nawiew żęzowy przynajmniej na 4 minuty. Stosowanie systemu dmuchaw żęzowych NIE GWARANTUJE że opary wybuchowe zostały usunięte. PRZED włączeniem jakichkolwiek urządzeń elektrycznych lub silnika/silników, ZAWSZE należy sprawdzić czy w pomieszczeniach silnika/silników i żęzy nie znajdują się opary. W przypadku poczucia zapachu paliwa, NIE WŁĄCZAĆ żadnych urządzeń elektrycznych, ani silnika/silników. Należy niezwłocznie zbadać przyczynę. Operować dmuchawą należy kiedy łódź płynie poniżej prędkości ślizgowej.

Pompa żęzowa

⚠ OSTRZEŻENIE

ZAGROŻENIE ZATONIĘCIA LUB UTONIĘCIA

System pomp żęzowych nie jest skonstruowany do kontroli sytuacji awaryjnych. Całkowita zdolność systemu nie jest zdolna do wypompowania wody z łodzi w przypadku uszkodzenia.

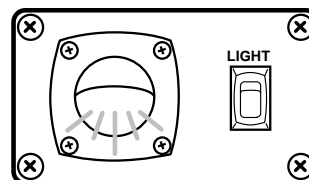
ZAWIADOMIENIE

W regularnych odstępach czasu sprawdzać, czy wszystkie pompy żęzowe są sprawne. Oczyszczyć wloty do pomp z zanieczyszczeń i odpadów. Jeżeli przednie i tylne grodzie skrajnika wyposażone są w korki denne, muszą one pozostać zakręcone - otwierać je wolno tylko po to, aby wpuścić wodę do głównych żęz.

Włączać i wyłączać pompę żęzową ręcznie. O informacje dotyczące działania i obsługi proszę odnieść się do podręcznika producenta pomp.

Oświetlenie przy wchodzeniu i użytkowe

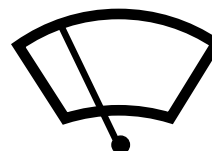
Światła wchodzenia i oświetlenie kokpitu są kontrolowane przez przełączniki wybierakowe. Aby włączyć oświetlenie, główny wyłącznik prądu stałego (Moc główna) musi być w pozycji WŁĄCZONE.



KC-0935_1

Wycieraczka szyby przedniej

Steruje działaniem wycieraczek przedniej szyby.



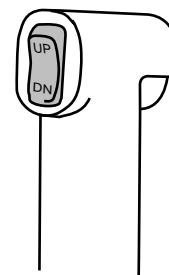
KC-4070

Podnośnik łuku

Podnosi i opuszcza elektrycznie poruszane łuki przedziału silnika.

Przegłębienie silnika

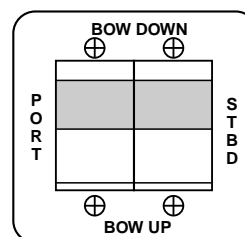
Ten przełącznik uruchamia funkcję przegłębienia/przechyłu. Przycisnąć i trzymać przełącznik przyciśnięty, aż łódź osiągnie wymagany kąt. Użyć tego przełącznika w połączeniu ze wskaźnikiem przegłębienia, aby zapewnić maksymalne osiągi w wodzie. Przełącznik przechyłu unosi jednostkę napędową do holowania/przewożenia łodzi.



KC-0931_2

Klapki przegłębienia

Te przełączniki przechylne sterują klapkami przegłębienia na lewej i na prawej pawęży. Regulacja klepek przegłębienia poprawi płynność Waszej łodzi i poprawi przechył ze strony na stronę z powodu różnych warunków.



KC-0932_1

PL



Paliwomierz


Pozwala na sprawdzenie ilości paliwa w zbiorniku paliwa, gdy światła nawigacyjne lub zapłon jest wyłączony.

DETEKTORY

Detektory monitorują niebezpieczne gazy, które mogą się akumulować w łodzi.

Opary gazowe

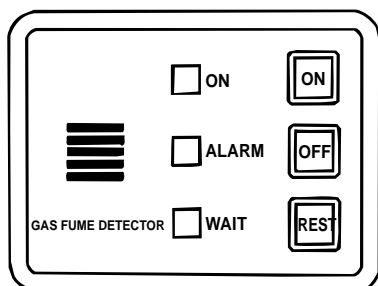
! OSTRZEŻENIE



**NIEBEZPIECZEŃSTWO
POŻARU/WYBUCHU**

Opary benzyny są wysoce wybuchowe kiedy znajdują się w kontakcie z otwartym ogniem lub iskrą i mogą spowodować kalectwo lub śmierć osób znajdujących się w pobliżu. Włączyć dmuchawę przynajmniej na cztery minuty PRZED włączeniem jakichkolwiek urządzeń elektrycznych lub zastartowaniem silnika.

Gdy wykryte zostaną opary gazu, rozlegnie się alarm. Włączyć dmuchawę żęzową, aby usunąć opary. Czujnik do wykrywania oparów jest zamontowany w żęzie, gdzie zbierają się opary. Sprawdzić jednostkę przed każdym rejssem, czy działa właściwie.



KC-0936

Wyziewy tlenku węgla (CO)

W razie wykrycia wyziewów CO, zabrzmi sygnał alarmowy. Przeprowadzić pasażerów gdzie jest świeże powietrze i natychmiast przewietrzć cały rejon.

! ZAGROŻENIE



**ZAGROŻENIE TLENKIEM
WĘGLA**

Narażenie na działanie CO spowoduje śmierć lub poważne kalectwo. CO jest gazem bezbarwnym, bezwonny i dlatego jest bardzo niebezpieczny. Każdy silnik i urządzenia spalające paliwo produkują tlenek węgla w spalinach. Bezpośrednie i długotrwałe narażenie na CO spowoduje **USZKODZENIE MÓZGU** lub **ŚMIERĆ**. Oznaki zatrucia na CO obejmują mdłości, zawroty głowy i senność. Należy upewnić się, czy Wasz czujnik tlenku węgla działa normalnie.

Sygnaly ostrzegawcze

Gdy usłyszysz alarm ostrzegawczy, należy sprawdzić wskaźniki i zatrzymać silnik. Alarm ostrzega o przegrzaniu się silnika i/lub niedostatecznej ilości oleju. Niektóre modele posiadają urządzenie alarmu próbnego, który się rozlega podczas rozruchu.



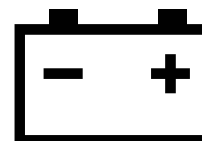
KC-5020

BEZPIECZNIKI I WYŁĄCZNIKI OBWODÓW

Obwody elektryczne są chronione przed przeładowaniem przez zastosowanie bezpieczników i wyłączników. W przypadku przeładowania lub zwarcia bezpiecznik się przepali lub wyzwoli się wyłącznik. Jeżeli obwód się ciągle przeładowuje w normalnych warunkach eksploatacyjnych, należy natychmiast poprosić dealera o przeprowadzenie inspekcji.

AKUMULATOR(Y)

Akumulator(y) musi być zabezpieczony na łodzi, a końcówki przykryte. Końcówki utrzymywać w czystości i okresowo sprawdzać.



KC-4080

Elektrolit akumulatorów jest kwasowy. Zachować ostrożność przy manipulowaniu. Jeżeli elektrolit znajdzie się w kontakcie ze skórą lub jakąkolwiek częścią ciała, należy przemyć wodą i zwrócić się o pomoc do lekarza.

Utrzymywać końcówki akumulatorowe w czystości, dokręcone i izolowane, aby zapobiec powstawaniu wyładowań łukowych, zwarc, wybuchów lub pożarów.

Gdy podłączasz lub odłączasz akumulator, należy postępować ostrożnie. Upewnić się, że zamocowanie i połączenia są bezpieczne, a końcówki mają pokrywy ochronne. **NIE ŁADOWAĆ** akumulatora w łodzi; nie zasłaniać kanałów wentylacyjnych akumulatora.



OSTRZEŻENIE

NIEBEZPIECZEŃSTWO POŻARU/WYBUCHU

Wodór ulatniający się z akumulatorów kwasowych może spowodować eksplozję lub zagrożenie pożarem, które mogą spowodować kalectwo lub śmierć osób znajdujących się w pobliżu.

- Przy pracy z akumulatorami lub w ich pobliżu należy nosić odzież ochronną.
- **NIE ŁADOWAĆ** lub korzystać z pobudzacza akumulatora przy próbie zainstalowania silnika.
- Ładowania akumulatorów należy dokonywać na zewnątrz łodzi.
- **NIE PALIĆ PAPIEROSÓW** lub zbliżać ognia do akumulatora.
- **NIE TRZYMAĆ** głowy bezpośrednio nad akumulatorem podczas elektrycznego połączenia lub rozłączenia akumulatora.
- W przypadku zapalenia od iskry lub płomienia, gaz może gwałtownie wybuchnąć rozpryskując kwasy z akumulatora lub kawałki jego obudowy.
- **NIE POWODOWAĆ** iskier dotykając częściami metalowymi końcówki akumulatorów, aby sprawdzić, czy jest on naładowany.

UKŁADY ELEKTRYCZNE

ZAGROŻENIE



ZAGROŻENIE POŻAROWE / WYBUCHU / PORAŻENIA PRĄDEM

Niewłaściwe korzystanie z systemów prądu zmiennego i stałego spowoduje pożar, eksplozję lub porażenie prądem ze skutkiem śmiertelnym lub poważnym kalectwem. Nie należy prowadzić prac kiedy system jest pod prądem, lub pływać w okolicy łodzi kiedy ta jest pobiera moc z brzegu. Należy uważać przy podłączaniu lub odłączaniu mocy z brzegu.

Niektóre łodzie wyposażone są w dwa systemy elektryczne: system prądu stałego (DC) z akumulatorów, i generatora mocy lub pobór mocy prądu zmiennego (AC) z brzegu. Te układy posiadają panel ośrodka ładunkowego jako główny panel dystrybucyjny. Układ prądu stałego zasila wszystkie obwody łodzi (oświetlenie, pompy, dmuchawa, zapłon itd.).

OSTRZEŻENIE

Nie należy pracować przy instalacji elektrycznej kiedy jest ona pod prądem, a także modyfikować systemu lub odpowiednich schematów. Instalacja, zmiany i konserwacja systemu elektrycznego powinny być wykonane przez kompetentnego elektryka okrętowego. Nie zmieniać lub modyfikować bieżącego natężenie prądu urządzeń nadmiarowo-prądowych, i korzystać tylko z urządzeń i komponentów, które nie przekraczają bieżącej wartości natężenia prądu w obwodzie. Przy opuszczaniu łodzi należy zgasić wszystkie systemy elektryczne poza automatyczną pompą zęzową, systemem przeciwpożarowym i alarmowym.

System prądu zmiennego dostarcza energię do gniazd oraz do urządzeń na prąd zmienny (piecyk elektryczny, podgrzewacz wody, mikrofalówka, lodówka, itp.) kiedy łódź jest zacumowana do nabrzeża lub pochylni.

OSTRZEŻENIE

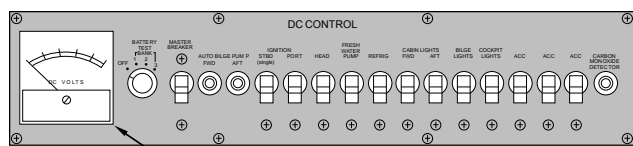
Nie modyfikować systemów elektrycznych lub odpowiednich schematów. Instalacja, zmiany i konserwacja systemu elektrycznego powinny być wykonane przez kompetentnego elektryka okrętowego. System należy sprawdzać przynajmniej raz na dwa lata. Połączyć metalowe obudowy lub osłony zainstalowanych urządzeń elektrycznych do ochronnego systemu przewodzącego łodzi (przewód zielony lub zielony z paskiem żółtym), i używać podwójnie izolowane lub uziemione urządzenia elektryczne. Nie używać systemu elektrycznego jeżeli zapali się światło informujące o odwrotnej biegunowości. Należy poprawić błąd biegunowości przed aktywacją systemu elektrycznego na łodzi. Nie modyfikować złączy przewodu pobierania mocy z brzegu. Należy tylko używać złączy kompatybilnych.

Aby zminimalizować zagrożenie porażenia prądem i pożaru:

- Przed połączeniem lub rozłączeniem przewodu poboru mocy z brzegu należy zamknąć wyłącznik przewodu na brzegu.
- Połączyć przewód poboru mocy z brzegu do końcówki przy łodzi przed przyłączeniem go do źródła na brzegu.
- Najpierw należy odłączyć przewód poboru mocy z brzegu od jego źródła na brzegu.
- Jeżeli świeci się wskaźnik odwrotnej biegunowości, należy natychmiast odłączyć przewód.
- Mocno zamknąć pokrywę gniazda mocy z brzegu.



Główny panel mocy prądu stałego (Bardzo niskie napięcie)



KC-1633_1

Typowy główny panel mocy prądu stałego może składać się z woltomierza, przełącznika testu akumulatora, szeregu przełączników typu dwuwahaczowego i zerowalnych, oraz główny wyłącznik.

Woltomierz (A)

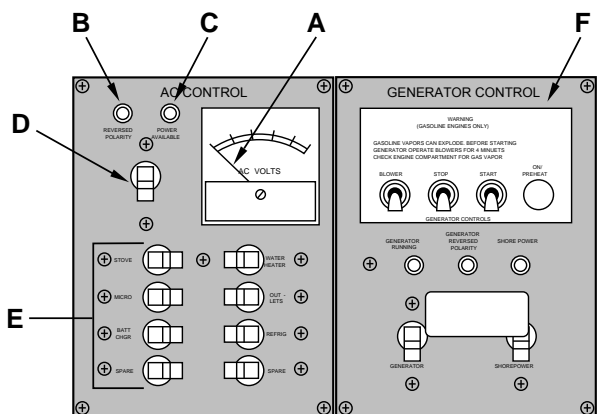
Woltomierz pozwala na sprawdzanie stanu akumulatorów. Kiedy główny przełącznik znajduje się w pozycji WYŁĄCZONEJ, włączyć przełącznik testu akumulatora, aby sprawdzić jego napięcie.

WAŻNE

Nigdy nie zerować wyłączników, które wyzwołyły się automatycznie bez uprzedniego wykrycia i naprawienia przyczyny problemu.

Wyłączniki obwodów mają dwie funkcje. Pozwalają na ręczne włączenie lub przerwanie obwodu przez włączanie i wyłączenie przełącznika i chronią układ przed otrzymywaniem prądu przez automatyczne otwieranie obwodu, jeżeli zaistnieje sytuacja zwarcia lub przeładowania.

Prąd zmienny /Panel steru agregata prądotwórczego (Niskie napięcie)



KC-1634_1

Wiele paneli sterowniczych prądu zmiennego składa się z woltomierza lub wyłącznika głównego prądu zmiennego, kontrolki wskaźnika przebiegowania i indywidualnych wyłączników automatycznych.

Woltomierz (A)

Jeżeli jest na wyposażeniu, woltomierz pozwala na monitorowanie napięcia prądu zmiennego.

Kontrolka przebiegowania (B)

Światelko odwróconej biegunowości informuje, że biegun źródła mocy na brzegu został odwrócony, ale nie wskaże, czy biegunowość systemu na łodzi jest odwrócona.

! ZAGROŻENIE

ZAGROŻENIE POŻAROWE / WYBUCHU / PORAŻENIA PRĄDEM

Odwrócona biegunowość lub niewłaściwe użytkowanie systemu prądu zmiennego może spowodować pożar, eksplozję lub porażenie prądem, których skutki mogą spowodować śmierć lub kalectwo. NIE UŻYWAĆ mocy z brzegu w sytuacji odwróconej biegunowości. Zamknąć źródło mocy i rozłączyć przewód mocy z brzegu. NIE MODYFIKOWAĆ przewodu mocy z brzegu.

Kontrolka - moc dostępna (C)

Światelko informujące o dostępnej energii elektrycznej informuje, że moc z brzegu lub moc z generatora jest gotowa do dystrybucji. Przed włączeniem głównego wyłącznika prądu zmiennego, ta kontrolka musi być oświetlona.

Główny wyłącznik prądu zmiennego (D)

Główny wyłącznik prądu zmiennego kontroluje system dopływu prądu zmiennego. To pozwala na sprawdzenie właściwego napięcia i biegunowości natychmiast po podłączeniu zasilania z brzegu przed włączeniem poszczególnych obwodów.

Indywidualne wyłączniki (automatyczne) obwodów (E)

Indywidualne wyłączniki obwodów pozwalają na włączenie lub wyłączenie obwodu poprzez przesunięcie dźwignienki w jedną lub w drugą stronę. Zapewniają ochronę układu otrzymującego moc przez automatyczne wyłączenie obwodu w przypadku zwarcia lub przeładowania.

WAŻNE

Nigdy nie zerować wyłączników, które wyzwołyły się automatycznie bez uprzedniego wykrycia i naprawienia przyczyny problemu.

Panel sterowniczy agregatu prądotwórczego (F)

Jeżeli łódź jest wyposażona w agregat prądotwórczy, panel sterowniczy zawiera stery start/stop i stery do przełączania pomiędzy zasilaniem z brzegu, a agregatem.

Używając agregat prądotwórczy za każdym razem należy włączyć nawiew przedziału silnika przynajmniej na 4 minuty przed włączeniem, a potem ciągle podczas pracy agregata, aby wywiać niebezpieczne gazy lub wyziewy. Działania agregatu prądotwórczego wymagają zastosowania pewnych procedur. Przed pierwszym użyciem przeczytać podręcznik agregata. O informacje dotyczące działania i konserwacji, należy odnieść się do podręcznika właściciela agregata.



! OSTRZEŻENIE

**NIEBEZPIECZEŃSTWO
POŻARU/WYBUCHU**

Opary benzyny są wysoce wybuchowe kiedy znajdują się w kontakcie z otwartym ogniem lub iskrą i mogą spowodować kalectwo lub śmierć osób znajdujących się w pobliżu. Włączyć dmuchawę przynajmniej na cztery minuty PRZED włączeniem jakichkolwiek urządzeń elektrycznych lub zastartowaniem silnika.

! OSTRZEŻENIE

ZAGROŻENIE ZAPLĄTANIA SIĘ

Kontakt z częściami ruchomymi może wciągnąć, skaleczyć, spowodować poważne kalectwo lub nawet śmierć. Należy trzymać się z dala od części ruchomych.

Połączenie z mocą na brzegu

! ZAGROŻENIE

**ZAGROŻENIE POŻAROWE /
WYBUCHU / PORAŻENIA
PRĄDEM**

Niewłaściwe korzystanie z systemów prądu zmiennego i stałego spowoduje pożar, eksplozję lub porażenie prądem ze skutkiem śmiertelnym lub poważnym kalectwem. **NIE NALEŻY** prowadzić prac kiedy system jest pod prądem, lub pływać w okolicy łodzi kiedy ta jest pobiera moc z brzegu. Należy uważać przy podłączaniu lub odłączaniu mocy z brzegu.

Moc z brzegu wymaga specjalnego trójprzewodowego morskiego gatunku kabla, aby móc właściwie podłączyć się i pobierać energię elektryczną z brzegu. Połączenia dokowe i mocy z brzegu łączą się za pomocą wtyczek. Połączenia posiadają również gwintowane zaciski kołnierzone utrzymujące połączenie w miejscu. Należy przypilnować, aby pokrywa przewodu do pobierania mocy z brzegu była umocowana właściwie, kiedy nie jest w użyciu.

Nie należy zezwalać aby koniec przewodu do pobierania mocy z brzegu zwiisał w wodzie. Może powstać pole elektryczne, które może porazić lub spowodować obrażenia lub śmierć osób znajdujących się w pobliżu w wodzie.

Aby się podłączyć:

- Wyłączyć GŁÓWNY WYŁĄCZNIK PRĄDU ZMIENNEGO łodzi na panelu sterowniczym.
- Jeżeli gniazdo mocy na brzegu ma wyłącznik, należy go zamknąć.
- Najpierw połączyć przewód przy łodzi.
- Przypilnować, aby przewód miał więcej luzu niż liny cumownicze.
- Połączyć przewód do gniazda mocy na brzegu.
- Jeżeli łódź wyposażona jest w agregat, przekręcić przełącznik Brzeg/Agregat do pozycji BRZEG.
- Nastawić brzegowy wyłącznik do pozycji WŁĄCZONY.
- Jeżeli zapali się światło ostrzegawcze odwrotnej polaryzacji na Panelu Sterowniczym, natychmiast odłączyć przewód od gniazda na brzegu i skontaktować się z dealermem.

Aby rozłączyć:

- Zamknąć główne wyłączniki na łodzi.
- Jeżeli gniazdo mocy z brzegu ma wyłącznik, należy go zamknąć.
- Odłączyć wyjście gniazda mocy z brzegu.
- Odłączyć przewód od łodzi i zamknąć pokrywę.

Urządzenia

Łódź może być wyposażona w różne urządzenia, jak: piecyki, płyty do gotowania, ruszt do pieczenia, mikrofalówkę, lodówkę, czy urządzenie do robienia lodu. Urządzenia te zwykle pobierają duże natężenie prądu, względnie mogą działać na paliwo, co z kolei wpłynie na konsumpcję tlenu w pomieszczeniu zamkniętym. Dla używania tych produktów, konserwacji i informacji o bezpieczeństwie, proszę odnieść się do podręcznika właściciela. **NIE UŻYWAĆ** tych urządzeń jako grzewczych lub chłodzących kuchni lub kabiny.

PALIWO

Jeżeli łódź wyposażona jest w te urządzenia, należy pozamykać wszystkie drzwi, okna, luki. Nie przepelniać zbiorników paliwa. Uwzględnić co najmniej 2% poprawkę na paliwo podczas tankowania. Jeżeli temperatura paliwa wynosi 0°C lub poniżej, uwzględnić poprawkę co najmniej 6% na rozszerzalność paliwa.

W czasie pierwszego napełniania paliwem zbiorników Waszej łodzi, i po każdym następnym tankowaniu, należy sprawdzić, czy w systemie paliwowym nie ma przecieków i /lub uszkodzonych części. Przecieki i/lub uszkodzone części należy naprawić, a obszar przewietrzyć w celu usunięcia oparów wybuchowych.

PL



OSTRZEŻENIE



NIEBEZPIECZEŃSTWO POŻARU/WYBUCHU!

Opary benzyny są wysoce wybuchowe kiedy znajdują się w kontakcie z otwartym ogniem lub iskrą i mogą spowodować kalectwo lub śmierć osób znajdujących się w pobliżu. Włączyć dmuchawę przynajmniej na cztery minuty PRZED włączeniem jakichkolwiek urządzeń elektrycznych lub zastartowaniem silnika.

- Przed tankowaniem paliwa zatrzymać silniki, motory i wentylatory.
- Nie palić papierosów lub zezwalać na używanie otwartego ognia lub iskier w pobliżu dystrybutora - w promieniu 15 metrów (50 stóp).
- Należy utrzymywać kontakt pomiędzy dyszą dystrybutora i zbiornikiem, aby zapobiec powstaniu iskry elektrostatycznej. **NIE UŻYWAĆ** plastikowego lejka.

Tankować paliwo tylko w miejscach zatwierdzonych, takich jak: doki paliwowe na przystani lub samochodowe stacje benzynowe. Zatwierdzone miejsca mają na miejscu zabezpieczenia, zmniejszające prawdopodobieństwo wyładowań statycznych.

Przeczytać i przestrzegać WSZYSTKICH ostrzeżeń znajdujących się na pompie lub w jej otoczeniu.

Utrzymywać stały kontakt pomiędzy dyszą paliwową, a rurą wlewową przed i podczas napełniania w celu uniknięcia powstania iskier elektrostatycznych.

NIE WCHODZIĆ do łodzi podczas tankowania. Wchodzenie i wychodzenie z pojazdu może spowodować nagromadzenie się ładunku elektrostatycznego, który może prowadzić do samozapłonu oparów z rury wlewowej.

Jeżeli powstanie pożar, NIE NALEŻY wpadać w panikę.

- **NIE usuwać dyszy ze zbiornika paliwa.**
- **Należy ewakuować wszystkich pasażerów z łodzi i pobliza gdzie odbywa się tankowanie, i natychmiast powiadomić personel stacji, aby można było awaryjnie zamknąć dopływ paliwa i włączyć gaśnicę.**

Po tankowaniu

- Szczelnie zamknąć korki wlewu.
- Dokładnie wytrzeć rozlane paliwo. Szmatki należy usuwać we właściwy sposób, na lądzie.
- Otworzyć wszystkie drzwi, okna, luki i otwory w celu przewietrzenia wszystkich miejsc. Sprawdzić, czy nie występują opary paliwa przed uruchomieniem silników lub urządzeń.
- Uruchomić dmuchawę (jeśli należy do wyposażenia) na przynajmniej cztery minuty przed każdym uruchomieniem silnika.

Podczas rozruchu

OSTRZEŻENIE



NIEBEZPIECZEŃSTWO POŻARU/WYBUCHU

Opary benzyny są wysoce wybuchowe kiedy znajdują się w kontakcie z otwartym ogniem lub iskrą i mogą spowodować kalectwo lub śmierć osób znajdujących się w pobliżu. Włączyć dmuchawę przynajmniej na cztery minuty PRZED włączeniem jakichkolwiek urządzeń elektrycznych lub zastartowaniem silnika.



WZGLĘDY EKOLOGICZNE

Jako żeglarz doceniasz piękno i spokój świata przyrody. Jako żeglarz jesteś odpowiedzialny za ochronę środowiska naturalnego przez utrzymywanie wód w czystości.

Nie należy wrzucać do wody żadnych artykułów które nie nadają się do spożycia dla ludzi.

Zaznajomić się z miejscowymi prawami i przestrzegać ich co do wypuszczania zawartości rezerwowych zbiorników sanitarnych i śmieci.

TRAKTAT MARPOL

Międzynarodowa Konwencja o Zapobieganiu Zanieczyszczenia Mórz i Oceanów, powszechnie znana jako Traktat MARPOL (MARine POLLution) zabrania wyrzucania za burtę wszelkich okrętowych odpadów takich, jak: tworzywa sztuczne, chemikalia, śmieci oraz oleje.

WYCIEK PALIWA I OLEJU

Wylewanie paliwa i oleju do akwenów wodnych skaża środowisko i jest niebezpieczne dla fauny i flory. Nigdy nie wolno spuszczać lub wylewać do wody paliwa lub oleju. Czynności takie są zakazane i grożą karą. Są dwa częste powody dla których takie substancje przedostają się do wody: przypadkowe i celowe.

- Przepelnienie zbiornika paliwa
- Wypompowanie skażonej wody żęzowej

OSTRZEŻENIE



ZAGROŻENIE POŻAROWE, EKSPLOZJI LUB UDUSZENIA

Opary z rozpuszczalników łatwopalnych mogą wywołać pożar, spowodować eksplozję lub uduszenie. **NIE UŻYWAĆ** rozpuszczalników łatwopalnych do czyszczenia żęzy.



Do zęzy nie należy wlewać rozlanego paliwa czy oleju. **NIE PRZECHOWYWAĆ** zabrudzonych szmat na pokładzie; należy je wyrzucić na lądzie do odpowiednich pojemników.

ZRZUT I WYRZUCANIE ŚCIEKÓW I ODPADKÓW

Odpadki to wszelkiego rodzaju śmiecie, tworzywa sztuczne, materiały powtórnego odzysku, żywność, drewno, detergenty, ścieki, a nawet w pewnych akwenach części ryb - w skrócie, prawie wszystko. Rekomendujemy, aby przywozić ze sobą wszystko, co się wzięło ze sobą w celu wyrzucenia na lądzie.

Jeżeli masz zainstalowane morskie urządzenie sanitarne (toaletę morską) używać zatwierdzonego urządzenia odpompowania na przystani. W wielu rejonach obowiązuje zakaz spuszczenia ścieków za burtę, a nawet spust za burtę ścieków operacyjnych.

ZBYTNI HAŁAS

Hałas oznacza hałas silnika, radia, a nawet krzyczenie. Wiele akwenów wodnych przyjęło ograniczenia hałasu. **NIE UŻYWAĆ** systemu wydechowego przez poprzecznice chyba, że jesteście dobrze oddaleni od brzegu. Muzyka i głośna rozmowa mogą na wodzie być unoszone bardzo daleko, szczególnie w nocy.

KILWATER I WODA ODRZUCANA

Bądź czujny na strefy **ZAKAZU KILWATERU**. Za spowodowanie obrażeń ciała lub ran z powodu Waszego kilwatu lub wody odrzuconej przez Waszą łódź grozi odpowiedzialność karna. Przed wypłynięciem do strefy **ZAKAZU KILWATERU**, należy zwolnić z prędkości ślizgowej do najniższej sterowalnej prędkości.

EMISJE SPALIN

Zwiększone emisje spalin (węglowodorów) powodują skażenie wody i powietrza. W celu osiągnięcia najwyższej wydajności należy mieć wyregulowany silnik i czysty kadłub łodzi. W celu uzyskania informacji skonsultować się z dealerm i sprawdzić w podręczniku silnika.

FARBY

Jeżeli Wasza łódź przebywa w wodzie gdzie wodorosty morskie stanowią problem, wykorzystanie farb przeciwporostowych może pomóc zredukować tempo wzrostu. Należy zdawać sobie sprawę z przepisów ekologicznych, które mogą wpłynąć na wybór farby. W celu uzyskania informacji skontaktować się z miejscowym stowarzyszeniem żeglarskim.

ŚRODKI CZYSZCZĄCE

Domowe środki czyszczące powinny być stosowane oszczędnie i nie wolno ich zrzucić do wody. Nigdy nie mieszać środków czyszczących i zapewnić dobrą wentylację zamkniętych pomieszczeń. **NIE UŻYWAĆ** produktów zawierających fosforany, chlor, rozpuszczalniki lub produktów nie ulegających rozpadowi biologicznemu lub na bazie benzyny. Produkty na bazie cytrusowej są doskonałymi środkami czyszczącymi sprzęty morskie, są bezpieczne dla człowieka i środowiska naturalnego. Co do dalszej informacji, zob. **KONSERWACJA**.



KONSERWACJA

KOROZJA SPOWODOWANA WODĄ SŁONĄ

Po eksploatacji na wodach słonych całą łódź należy natychmiast spłukać świeżą wodą. Jeżeli łódź eksploatowana jest głównie na wodach słonych, należy pokrywać kadłub warstwą wosku raz na miesiąc, i stosować na wszystkich częściach metalowych środek opóźniający korozję.

CZYSZCZENIE

Rutynowe okresowe czyszczenie utrzyma powierzchnię łodzi, aby wyglądała jak najlepiej. U dealera są dostępne produkty usuwające pleśń. Łodzie pozostawione na dworze stopniowo ulegają degradacji z powodu działania słońca, wody, pyłu i chemikaliów w powietrzu.



OSTRZEŻENIE

ZAGROŻENIA WYNIKAJĄCE ZE ŚLISKIEJ NAWIERZCHNI

Czyszczenie powierzchni łodzi może spowodować śliskość co z wpływem na wypadki, które mogą skończyć się śmiercią lub poważnym uszkodzeniem ciała. Korzystając z detergentów należy zachować ostrożność i dokładnie spłukiwać.

Do mycia łodzi stosować łagodny detergent i ciepły roztwór wodny. **NIE NALEŻY UŻYWAĆ** szorstkich środków czyszczących, rozpuszczalników, amoniaku i chloru, gdyż uszkodzą one powierzchnię żelkotową. **NIE** stosować wosku do teksturowanych lub normalnie używanych części podłogi, pokładu lub górnej krawędzi nadburcia. W ekstremalnych warunkach, można użyć specjalnych płynów czyszczących do usunięcia z kadłuba wodorostów morskich jak brudy morskie i algi. Skontaktujcie się z Waszym dealerm.

KONSERWACJA DNA ŁODZI

Jakikolwiek osad flory morskiej z wody stworzy opór i wpłynie negatywnie na osiągi łodzi i jej wydajność. Nigdy nie stosować do dna łodzi szczotek drucianych lub drucików do szorowania. Drobne zadrapania mogą akumulować brud i szumowiny.

Pęcherzenie powłoki żelkotowej (pęcherzenie osmotyczne) to stan powstający naturalnie. Pęcherze mogą występować na każdej powierzchni żelkotowej zanurzonej w wodzie przez pewien okres czasu.

Najlepszym sposobem na zapobieżenie powstawania pęcherzy jest maksymalne skrócenie okresu jaki łódź spędza w wodzie.

TAPICERKA

Regularne mycie łagodnym detergentem, ciepłą wodą lub środkami do mycia winylu samochodowego jest dostateczne do utrzymania pokryw winylowych w dobrym stanie. Zapobiegać przemoczeniu poduszek i osuszyć je dokładnie po umyciu, aby nie zapleśniały. Podeprzeć poduszki do góry na łodzi, aby pozwolić na obieg powietrza i spryskać je repelentem pleśni.



WAŻNE

Pewne samochodowe, domowe i przemysłowe środki czyszczące mogą spowodować uszkodzenie i odbarwienie. Rozpuszczalniki i płyny do czyszczenia na sucho oraz produkty zawierające niektóre barwniki, jak wosk, powinny być używane z ostrożnością.

WYKŁADZINY PODŁOGOWE

Rozlania i zaplamienia należy natychmiast wywabić. Czym dłużej pozostaje plama, tym trudniej ją wywabić.

ZĘŻA I POMPA

Elektrycznie sterowane pompy żęzowe mogą ulec awarii, i nie mogą być zastępstwem częstej kontroli żęzy, szczególnie podczas dłuższych okresów z opadami atmosferycznymi, wzburzonego morza lub warunków sztormowych. Jako środek ostrożności ważne jest zachowanie czystości żęzy.

Sprawdzać regularnie pompę (y) żęzy i zapewniać, by siatki wlotowe były czyste od odpadków. Odpadki mogą zablokować siatkę i wlecieć do wirnika pompy żęzowej, co spowoduje usterkę pompy. Sprawdzać regularnie wszystkie zaciski i przewody na szczelność i zapewnić, by kingstony, gdy nie są używane były zamknięte.

Należy stosować się do zaleceń producenta w zakresie rutynowych kontroli i konserwacji pompy żęzowej. W przypadku awarii pompy żęzowej należy na pokładzie mieć wiadro lub czerpak. Należy pilnować, aby poziom wody żęzowej był jak najniższy.

WAŻNE

Pompy żęzowe i systemy pomp żęzowych nie są skonstruowane do walki z uszkodzeniami. W regularnych odstępach czasu sprawdzać, czy wszystkie pompy żęzowe są sprawne. Należy pilnować, aby żaden otwór wlotowy nie był zablokowany odpadami. Jeżeli łódź wyposażona jest w zawory denne w grodzi przedniej i tylnej, należy przestrzegać, aby były one zakręcone, i odkręcać je tylko dla wpuszczenia wody do głównego rejonu żęzowego.

WAŻNE

Nie wypuszczać oleju ani środków czyszczących do wody. Zobacz część WZGLEDY EKOLOGICZNE.

PLEKSI®

Pleksiglas łatwo ulega zadrapaniom. Podczas czyszczenia zawsze stosować czystą, letnią wodę i wycierać miękką, nie strzępiącą się szmatką.

STAL NIERDZEWNA

Stal nierdzewna nie jest całkowicie odporna na rdzewienie. Zachować okucia ze stali nierdzewnej w najlepszym stanie:

- Wszystkie okucia ze stali nierdzewnej myć często wodą i mydłem. Nigdy nie stosować do stali nierdzewnej środków ściernych, jak wata stalowa, kwasów lub środków bielących.
- Usuwać plamy rdzy jak najszybciej stosując środek do polerowania chromu lub mosiądzu. Mogą powstać wżery, które pozostaną na powierzchni stali nierdzewnej.
- W celu ochrony okuć ze stali nierdzewnej stosować wysokogatunkowy wosk samochodowy.

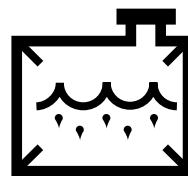
Okresowo przeprowadzać inspekcje łodzi na zakręcenie i dopasowanie śrub, wkrętów, zacisków i osprzętu.

TOALETY MORSKIE

Co do informacji na temat właściwej opieki i eksploatacji zob. podręcznik producenta. Nie pozwalać by goście wrzucali do toalety szmaty, podpaski sanitarne lub twarde, stałe przedmioty.

ZBIORNIK REZERWOWY

Jeżeli łódź posiada rezerwowy zbiornik na ścieki, można kupić różne chemikalia do kontroli zapachów i do rozbicia odpadów i części stałych. Aby dowiedzieć się, które z produktów są najlepsze, należy zapytać dealera żeglarskiego. Po opróżnieniu zbiornika rezerwowego, należy napełnić zbiornik świeżą wodą, a potem ją znów wypompować, aby przepłukać zbiornik.



KC-4055

WAŻNE

Środki chemiczne do czyszczenia i odwaniania podczas składowania muszą być odpowiednie dla układu zbiornika rezerwowego. Podczas przechowywania łodzi zbiorniki powinny być puste, podczas długich okresów nieużywania łodzi lub w temperaturach poniżej zera. Zrzut ścieków za burtę musi być dokonywany w miejscach zatwierdzonych i spełniając miejscowe przepisy zrzutów chemikaliów i ścieków.

Wiele jest przystani posiadających zezwolenia na odpompowanie zbiorników rezerwowych.

KOROZJA GALWANICZNA

Łodzie eksploatowane na wodach słonych, zanieczyszczonych lub słonawych powinny być wyposażone w anodę cynkową zamontowaną na pawęży, aby zapobiec uszkodzeniu części metalowych wchodzących w kontakt z wodą. Cynk jest z natury rzeczy samoniszcący się. Anoda powoli ulega erozji przez działanie elektrolityczne i wymaga okresowego sprawdzania deterioracji. Jeżeli cynk wykazuje skrajną erozję, należy go wymienić w celu kontynuacji ochrony, gdyż inaczej może wyniknąć uszkodzenie innych części metalowych. Większość silników jest zaopatrzona w jedną lub więcej anodę cynkową, która musi być sprawdzana regularnie na deteriorację.



PRZESTROGA

Nigdy nie malować lub pokrywać anod lub katod cynkowych żadną substancją. Po pokryciu nie będą zapewniać ochrony przed korozją galwaniczną. Jeżeli anody uległy deterioracji 50% lub więcej, należy je wymienić.

NAPRAWY, USUWANIE I WYMIANA

Nie podejmować się napraw przy braku odpowiednich kwalifikacji, bez koniecznych informacji o naprawie i bez zatwierdzonych części zamiennych do sprzętu wodnego.

MATERIAŁY I KOMPONENTY

Ta łódź została skonstruowana w celu zapewnienia bezpieczeństwa w surowym środowisku morskim, dokładnie przetestowana i posiada świadectwa spełnienia odpowiednich norm bezpieczeństwa. Z powodu możliwej niezgodności z konstrukcją łodzi nie rekomendujemy, by właściciel montował dodatkowe wyposażenie lub modyfikował sprzęt fabryczny.

Dealer posiada kwalifikacje do przeprowadzania napraw, montażu dodatków lub modyfikacji łodzi, które nie narażają na szwank integralności konstrukcyjnej lub pokrycia gwarancyjnego.

PRZECHOWYWANIE PRZEZ ZIMĘ

Aby zapobiec uszkodzeniu łodzi składowanie lub przechowywanie przez zimę wymaga specjalnych przygotowań. Bez właściwych przygotowań składowanie może spowodować rdzewienie części metalowych, pleśń lub uszkodzenie wykładzin podłogowych i tapicerki lub uszkodzenie przez zamarzanie z powodu wody zamarzającej wewnątrz komponentów i rur.

Ponieważ uszkodzenia łodzi spowodowane niewłaściwym składowaniem nie są objęte gwarancją, przygotowanie łodzi do składowania powinno zostać przeprowadzone przez dealera.

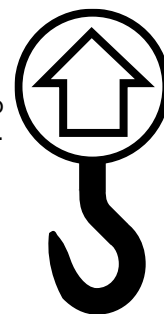
PRZEGLĄD

Przed wodowaniem łodzi należy dokonać wzrokowej inspekcji wszelkich ciężkich urządzeń, zacisków i śrub; wszystkich węży, zbiorników, ścian oporowych i uszczelnień czy nie przeciekają; wszelkie okablowanie, czy nie uległo korozji, przetarciu oraz innych uszkodzeń. Inspekcja musi być wykonana na początku każdego sezonu i okresowo podczas trwania sezonu. Dealer może udzielić pomocy.

OBWIĄZYWANIE UNOSU, UNOSZENIE

Jeżeli łódź ma być usunięta z wody bez przyczepty, postąpić należy następującymi wskazówkami:

- Nigdy nie mocować kabli do unoszenia do łączników, do uszu do nart lub do poręczy. Przymocować kable tylko do oznaczonych wzmocnionych uszu do unoszenia na pawęży i dziobie.
- Kable unoszące powinny być osłonięte, aby zapobiec uszkodzeniu łodzi.
- Przymocować linki do kierowania do dziobu i rufy, aby kontrolować ruch podczas unoszenia.
- Stosować zawiesie typu pasowego o szerokości co najmniej 130 mm.
- Nie dopuszczać, by zawiesia dotykały osprzętu podwodnego, takiego jak wał śruby.
- Z zawieszami zastosować rozpórki, aby zapobiegać naciskowi na burty łodzi.
- Trzymać dziób nieco wyżej niż rufę, aby zapobiec uszkodzeniu silnika.



KC-5000

MALOWANIE

Przed wyborem farby dennej porozmawiaj z innymi żeglarzami i dealerem, aby ustalić, jaki produkt będzie najlepiej odpowiadał w Twoim akwenie. Wiele miejscowych czynników może wpłynąć na wybór farby.

OSTRZEŻENIE



ZAGROŻENIE POŻAREM / EKSPLOZJĄ / UDUSZENIEM

Środki czyszczące i składniki farb mogą być łatwopalne i / albo wybuchowe, a także niebezpieczne przy wdychaniu. Należy upewnić się, czy przewiew jest odpowiedni; należy mieć na sobie właściwe osobiste wyposażenie ochronne i wyrzucić brudne szmaty do odpowiednich pojemników na ładzie.

Opary z rozpuszczalników łatwopalnych mogą wywołać pożar, spowodować eksplozję lub uduszenie.

Należy unikać stosowania otwartego ognia lub iskiei w pobliżu miejsca pracy. NIE NALEŻY malować w warunkach złej wentylacji pomieszczenia.

WAŻNE

Zob. specyfikację produktu i pouczenia przed użyciem.

Przed malowaniem kadłuba przekonsultować z władzami terenowymi przepisy ekologiczne. Zastosować się do wytycznych producenta dotyczących malowania łodzi.



Strona celowo niezadrukowana



ÍNDICE

INTRODUÇÃO.....	371
ACERCA DA SUA EMBARCAÇÃO.....	371
PLACA DO FABRICANTE	371
CATEGORIA DE DESIGN DA EMBARCAÇÃO	372
LIMITAÇÕES DA EMBARCAÇÃO.....	372
Massa da Embarcação.....	372
Carga Máxima	372
Número máximo de passageiros	372
Carga	372
ESTABILIDADE E FLUTUABILIDADE	373
RESGATE NA ÁGUA (HOMEM AO MAR)	373
AFUNDAMENTO E RECUPERAÇÃO	373
PONTOS FORTES	373
CORDAS DE AMARRA E DE ATRAQUE.....	373
REBOQUE	373
CONVÉS DE TRABALHO	373
MOTOR(ES)	374
EMISSÕES DE RUÍDOS	374
SEGURANÇA A BORDO.....	374
ALERTAS DE SEGURANÇA	374
Níveis de Risco.....	374
Símbolos Pictóricos	374
EQUIPAMENTO DE SEGURANÇA EXIGIDO	374
EQUIPAMENTO DE SEGURANÇA RECOMENDADO	374
COLETES DE SALVAÇÃO	375
BARCO SALVA VIDAS	375
EQUIPAMENTO DE COMBATE A INCÊNDIOS	375
SINAIS VISUAIS DE AFLIÇÃO.....	376
DROGAS E BARCOS	377
PERIGOS DO MONÓXIDO DE CARBONO	377
VISIBILIDADE	378
INFORMAÇÕES GERAIS.....	378
CONTROLOS	378
Antes de Começar	378
Controlo de Mudança/Estrangulamento	379
DIRECÇÃO	380
Direcção Mecânica	380
Direcção Assistida	380
Direcção Hidráulica.....	380
VÁLVULAS	381
Interrupção do Combustível	381
Seleção do Depósito de Combustível	381
Tubagem de Combustível.....	381
Dispositivos de Combustão	381
SISTEMA DE COMBUSTÍVEL	382
SISTEMAS DE ÁGUA	382
Depósito de Água Doce.....	382
Torneiras de tomada de água do mar/Aberturas do Casco	382
Poço.....	383
Desviador de Água	383
INSTRUMENTOS	383
INTERRUPTORES E INDICADORES.....	384
Ignição.....	385
Interruptor de Paragem do Motor.....	385
Interruptor da Bateria	385
Interruptor de Selector de Bateria	385
Isolador da Bateria.....	386
Luz de Ancoragem.....	386
Interruptor das Luzes de Navegação	386



Ventilador.....	386
Bomba do Porão.....	386
Luzes de Embarque e Cortesia	387
Limpa Pára-Brisas	387
Elevação da Escotilha	387
Equilíbrio do Motor.....	387
Compensadores de Equilíbrio	387
Manómetro do Combustível.....	387
DETECTORES	387
Fumos de Gás.....	387
Gases de Monóxido de Carbono (CO).....	387
Alarme de Aviso	388
FUSÍVEIS E DISJUNTORES DE CIRCUITO	388
BATERIA(S).....	388
SISTEMAS ELÉCTRICOS	388
Painel Principal de CC (Voltagem Extra Baixa).....	389
Painel de Controlo do Gerador/CA (Baixa Voltagem)	389
Ligação de Energia de Terra.....	390
Dispositivos.....	391
ALIMENTAÇÃO DE COMBUSTÍVEL.....	391
Depois de Abastecer.....	391
Quando Ligar o Motor	392
CONSIDERAÇÕES AMBIENTAIS.....	392
CONVENÇÃO MARPOL	392
DERRAMAMENTO DE COMBUSTÍVEL E ÓLEO	392
DESCARGA E ELIMINAÇÃO DE RESÍDUOS	392
RÚIDO EXCESSIVO	392
ESTEIRA E AGITAÇÃO.....	392
EMISSÕES DE ESCAPE.....	392
TINTAS.....	392
AGENTES DE LIMPEZA	392
MANUTENÇÃO.....	393
CORROSÃO DA ÁGUA SALGADA	393
LIMPEZA	393
MANUTENÇÃO DO FUNDO	393
ESTOFOS.....	393
CARPETES.....	393
PORÃO E BOMBA.....	393
PLEXIGLAS	393
AÇO INOXIDÁVEL.....	394
CASA-DE-BANHO.....	394
DEPÓSITO PROVISÓRIO	394
CORROSÃO GALVÂNICA	394
REPARAÇÕES, REMOÇÕES E SUBSTITUIÇÕES	394
MATERIAIS E COMPONENTES	394
ARMAZENAMENTO NO INVERNO	394
INSPECÇÃO	394
PUXAR/ELEVAR	395
PINTURA	395



INTRODUÇÃO

Este manual do proprietário contém a informação mínima necessária para a sua embarcação funcionar devidamente. Também contém alguns tópicos de segurança e dicas de funcionamento e manutenção. Leia-o atentamente. Deve, igualmente, familiarizar-se com a sua embarcação antes de a colocar em funcionamento. Se esta for a sua primeira embarcação ou se estiver a mudar para um tipo de embarcação que nunca dirigiu, para seu próprio conforto e segurança, obtenha alguma formação sobre o seu manuseamento e funcionamento antes de assumir o comando da mesma.

Este manual do proprietário não deve substituir um curso sobre segurança de navegação. Um curso de segurança de navegação dar-lhe-á informações vitais sobre como navegar, ancorar e atracar a sua embarcação. O seu distribuidor, a sua federação nacional de navegação ou o seu clube náutico podem oferecer-lhe informações sobre escolas e instrutores locais. Para além disso, este manual não é um guia detalhado do funcionamento, manutenção ou resolução de problemas.

GUARDE ESTE MANUAL E QUAISQUER OUTROS ANEXOS NUM LOCAL SEGURO. SE VENDER A EMBARCAÇÃO, ENTREGUE ESTE MANUAL AO NOVO PROPRIETÁRIO.

Devido à nossa política de melhoria contínua dos produtos, as ilustrações utilizadas neste manual podem não ser as mesmas que para a sua embarcação. Estas ilustrações pretendem ser imagens representativas para sua referência. Também, algum equipamento abordado neste manual pode ser opcional para a sua embarcação.

O fabricante de embarcações fornecerá informações específicas sobre o funcionamento do equipamento e sobre os sistemas disponíveis na sua embarcação. Leia, perceba e guarde toda a informação fornecida. Tanto você como a sua tripulação devem familiarizar-se com a embarcação e todos os seus equipamentos antes de a colocar em funcionamento.

Se desejar fazer qualquer modificação à sua embarcação, grande ou pequena, empregue um profissional qualificado para fazer a modificação. Não altere as características de segurança da embarcação. Qualquer alteração no peso da posição vertical da embarcação pode afectar significativamente a estabilidade da sua embarcação. Por exemplo, a incorporação de uma torre de pesca, de uma unidade de radar ou de um mastro de estiva podem tornar o topo da embarcação pesado. Para além disso, a troca do motor também pode afectar a estabilidade da embarcação e/ou fazer com que a embarcação utilize potência excessiva.

Se pretende fazer alterações que possam afectar a segurança da embarcação, contacte o fabricante da embarcação e obtenha uma autorização escrita a declarar que a alteração proposta não irá afectar o funcionamento seguro da embarcação.

Qualquer embarcação - não interessa a sua força - pode ficar significativamente danificada se manobrada e tratada de forma inadequada. As acções irresponsáveis ou inseguras não são compatíveis com uma embarcação segura. Ajuste sempre a velocidade da embarcação às condições do mar e evite o embate excessivo nas ondas.

Em situações de emergência, pode ter que tomar medidas extraordinárias. Tenha sempre em consideração os riscos das situações perigosas e a necessidade de proteger as pessoas e os equipamentos. Mantenha a calma durante uma situação de emergência e pense sempre primeiro na segurança.

Todas as pessoas que se encontrem no convés devem usar um colete salva-vidas ou um dispositivo pessoal de flutuação. Alguns países exigem coletes salva-vidas especiais ou dispositivos de flutuação pessoal que estejam em conformidade com os seus regulamentos e, exigem também, que estes nunca sejam retirados.

A sua embarcação deve estar equipada com todo o equipamento de segurança adequado (coletes salva-vidas, arnês, etc.) de acordo com o tipo de embarcação, condições atmosféricas, etc. Se a sua embarcação estiver equipada com uma barco salva-vidas, leia as instruções de funcionamento, conheça e perceba como a utilizar de forma segura. Este equipamento é obrigatório nalguns países.

A tripulação deve estar familiarizada com todos os equipamentos de segurança. A tripulação também deve estar familiarizada com as manobras de emergência para resgatar um homem ao mar, reboque e quaisquer outras situações de emergência.

Os Regulamentos sobre Colisão da Organização Marítima Internacional (COLREGS) definem as normas de navegação segura, luzes de navegação, etc., em todo o mundo. Certifique-se de que conhece estas normas e de que possui um folheto informativo acerca das normas a bordo.

Mesmo que tenha sido tudo bem planeado e concebido de forma segura, uma navegação segura depende muito das condições meteorológicas, do estado do mar, da experiência e forma física da tripulação. Ninguém pode garantir segurança total. É sua responsabilidade como proprietário ou operador conhecer o equipamento da embarcação, as suas capacidades e limitações e qual a utilização pretendida.

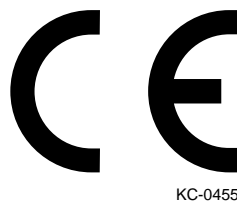
Ouçá ou leia sempre a previsão meteorológica antes de qualquer sessão de navegação ou viagem. Assegure-se de que o vento e as condições do mar correspondem à categoria de projecto da embarcação e de que a tripulação consegue manobrar a embarcação nestas condições. Mantenha as luzes da escotilha, as janelas, as falcas, as portas e escotilhas (ou aberturas de ventilação) fechadas quando existirem condições meteorológicas adversas, em alto mar ou em velocidades de deslizamento.

Em muitos países, precisará de ter carta de condução ou uma autorização. Poderá também precisar de ter formação sobre o funcionamento da sua embarcação. Assegure-se de que tem estas autorizações legais antes de manobrar a embarcação.

ACERCA DA SUA EMBARCAÇÃO

PT

A sua embarcação foi avaliada como estando em conformidade com as partes relevantes da Directiva sobre Embarcações de Recreio 94/25/CE, alterada pela 2003/44/CE do Parlamento Europeu. A marca CE significa que a sua embarcação cumpre todos os padrões e directivas da Organização Internacional para Uniformização (ISO) em vigor na altura do fabrico.



PLACA DO FABRICANTE

Parte da informação situa-se na placa do fabricante fixada na embarcação. É fornecida uma explicação completa destas informações nas secções importantes deste manual.



CATEGORIA DE DESIGN DA EMBARCAÇÃO

Altura Significativa da Onda –

Altura Significativa da Onda - é a altura média do terço mais alto das ondas, que corresponde aproximadamente à altura da onda estimada por um observador experiente. Algumas ondas serão o dobro desta altura.

OCEANO - Categoria A –

Embarcação concebida para operar com ventos que possam exceder a velocidade de força Beaufort 8 e com altura de ondulação significativa de 4 metros e mais e é completamente auto-suficiente. Condições extraordinárias tais como furacões estão excluídas. Tais condições podem ser encontradas em viagens longas, por exemplo cruzando oceanos, ou viagens costeiras quando não abrigado do vento e das ondas durante várias centenas de milhas marítimas.

AO LARGO - Categoria B –

Embarcação concebida para operar com ventos até à força de 8 na escala de Beaufort e em ondas com uma altura significativa até 4m. Tais condições podem ocorrer em viagens em mar aberto com uma longitude suficiente, ou em águas costeiras quando desabrigadas do vento e das ondas ao longo de várias dezenas de milhas náuticas. Estas condições também podem ser experimentadas em mares internos de tamanho suficiente para que a altura da ondulação seja gerada.

NA COSTA - Categoria C –

Embarcação concebida para operar com ventos até à força de 6 na escala de Beaufort e em ondas com uma altura significativa até 2m. Tais condições podem ser encontradas em águas interiores não resguardadas, em estuários e em águas costeiras com condições climatéricas moderadas.

ÁGUAS ABRIGADAS - Categoria D –

Embarcação concebida para operar com ventos até à velocidade de força Beaufort 4 e com a altura de ondulação associada (com ondulação ocasional máxima de 0,5 metros). Tais condições podem ser encontradas em águas interiores abrigadas e em águas costeiras com bom tempo.

LIMITAÇÕES DA EMBARCAÇÃO

AVISO

RISCO DE AFUNDAMENTO E DE AFOGAMENTO

NUNCA ultrapasse o limite de massa da embarcação, o peso total de todas as pessoas, as capacidades da máquina e de fluidos. Ultrapassar as limitações da embarcação pode provocar o afundamento ou o afogamento resultando na morte ou em ferimentos graves.

Massa da Embarcação

A massa da embarcação na condição de totalmente carregada é a soma da massa da embarcação na sua condição mais leve, mais a carga máxima.

Carga Máxima

A carga máxima refere-se à "carga máxima recomendada pelo fabricante". Esta não deve exceder a carga total que pode ser acrescentada à massa da embarcação na sua condição mais leve sem ultrapassar os requisitos de estabilidade, bordo livre, requisitos de flutuação e suporte, e deverá ter em conta a categoria de concepção da embarcação. Como mínimo deverá ter em conta a massa do seguinte:

- O número de pessoas até 75 Kg (em média) cada uma. Se fizerem parte da tripulação crianças, o número máximo de pessoas pode ser ultrapassado sempre que a massa de cada criança não ultrapasse o limite de 37,5 Kg (em média) e não se exceda a massa total por pessoas. Isto significa que duas crianças de 37,5 Kg podem ser transportadas como uma pessoa de 75 Kg.
- Equipamento básico de, mas não inferior a 10 Kg.
- Mercadorias e carga ou provisões secas, líquidos consumíveis e equipamentos diversos não incluídos na massa da embarcação na sua condição mais leve.

Número máximo de passageiros

AVISO

RISCO DE SOBRECARGA

Não exceda o número máximo recomendado de pessoas. Independentemente do número de pessoas a bordo, o peso total de todas as pessoas, das engrenagens e das capacidades de fluidos nunca poderá exceder a carga máxima recomendada. Utilize sempre os assentos ou lugares sentados para os passageiros.

Considera-se como número máximo de pessoas recomendado pelo fabricante como o número máximo de pessoas para o qual a embarcação passou com sucesso nos requisitos de bordo livre, de estabilidade e flutuação e para os quais foram atribuídos lugares sentados. O número máximo de pessoas é indicado na placa do fabricante da embarcação.

Carga

AVISO

RISCO DE SOBRECARGA

Quando carregar a embarcação, nunca exceda a carga máxima. Carregue sempre a embarcação com cuidado e distribua o peso uniformemente. Não coloque cargas pesadas que possam afectar a estabilidade da embarcação.

O peso total das pessoas, as engrenagens e as capacidades de fluidos nunca poderão exceder a carga máxima. Carregue sempre cuidadosamente a embarcação e distribua a carga de forma uniforme. A colocação de cargas pesadas em locais altos ou a alteração do centro de gravidade da embarcação afectará negativamente a estabilidade. Certifique-se de que todos os equipamentos e materiais estão estivados e seguros.



ESTABILIDADE E FLUTUABILIDADE

Qualquer alteração da posição vertical das massas a bordo (por exemplo, a incorporação de uma torre de pesca, de equipamento de radar, de um mastro para estiva, a substituição do motor, o excesso de água no porão, ondas de ruptura, a elevação de objectos pesados com um turco ou uma talha, o reboque de massas em excesso ou depósitos de ar perfurados) pode afectar significativamente a estabilidade da embarcação. Não efectue eventuais alterações a qualquer estrutura que possam afectar a estabilidade ou flutuabilidade da embarcação sem a autorização escrita do construtor da embarcação ou do seu representante legal.

RESGATE NA ÁGUA (HOMEM AO MAR)

O melhor método para evitar a situação de homem ao mar é certificar-se de que todos os passageiros estão sentados nas áreas designadas como locais para ocupantes quando a embarcação está em andamento. NÃO permita que ninguém se sente na zona da cabine quando a embarcação se desloca rapidamente. No caso de acontecer uma situação de homem ao mar, reaja dirigindo-se imediatamente à pessoa que caiu ao mar. Não perca de vista a vítima. Logo que possível regresse de forma segura até à vítima. Lance um colete salva-vidas para a pessoa. Desligue o motor e ajude a pessoa a subir para a embarcação.

AFUNDAMENTO E RECUPERAÇÃO

Uma embarcação pode virar-se ou afundar-se quando menos se espera. Tal como para os incêndios, tenha um plano prévio sobre o que fazer se a sua embarcação se afundar ou virar. Tente desligar o motor. Se havia mais pessoas a bordo, tente localizá-las e certifique-se de que estão conscientes e de que conseguem nadar. PERMANEÇA NA EMBARCAÇÃO! Suba ao casco e tente conseguir ajuda. NÃO tente nadar até à costa. Normalmente é mais longe do que parece.

PONTOS FORTES

A sua embarcação pode estar equipada com pontos fortes para reboque, levantamento, ancoragem, fixação, etc. Utilize-os com precaução.

AVISO

RISCO DO REBOQUE

- A resistência à ruptura das cordas/correntes deve, geralmente, não ultrapassar os 80% da resistência do respectivo ponto forte.
- Reboque ou seja rebocado sempre a baixa velocidade. Nunca ultrapasse a velocidade de deslocação da embarcação quando for rebocado.
- Deve-se colocar uma corda de reboque de forma a poder soltar-se quando sob carga.

É da responsabilidade do proprietário e dos operadores assegurarem-se de que as amarrações, cordas de reboque, corrente (s) da âncora, cordas da âncora e âncora(s) estão adequadas à utilização pretendida. Os proprietários devem também ter em consideração que acção será necessária quando se segura uma corda de reboque a bordo.

Quando se instalam pontos fortes não metálicos, deve ter-se em conta o seu tempo limitado de vida. Eles devem ser substituídos logo que apresentem sinais de deterioração, fendas superficiais visíveis ou deformação permanente.

CORDAS DE AMARRA E DE ATRAQUE

Utilize cordas de nylon de trança dupla de boa qualidade e um número suficiente de cabos para proteger a embarcação contra danos. Só utilize ganchos, olhal de proa e olhais de popa para firmar a embarcação. NÃO utilize os corrimões nem os pára-brisas. Os corrimões da coberta da proa apenas devem ser utilizados para atar uma "bandeira" numa situação de emergência.

REBOQUE

OBSERVAÇÃO

Um reboque sobrecarregado pode causar danos na embarcação ou no reboque. Assegure-se de que o reboque tem o tamanho correcto para a embarcação e para a sua massa. NÃO sobrecarregue o reboque.

CONVÉS DE TRABALHO

Em algumas embarcações, o convés de trabalho limita-se à cabina, enquanto noutras pode abranger toda a área do convés, se os corrimões que rodeiam o convés tiverem a altura apropriada. O convés pode ser utilizado para resgatar um homem ao mar ou como um local para a colocação de uma escada. Algumas destas áreas não devem ser utilizadas quando a embarcação está em movimento.



MOTOR(ES)

Este manual inclui informações sobre o tipo de motor, capacidades, tipo de combustível e de líquido de arrefecimento, resolução de problemas e informações gerais. Para informações respeitantes ao(s) motor(es), consulte o manual do motor.

EMISSIONES DE RUÍDOS

Em alguns estados membros existem leis e regulamentos em vigor que limitam o ruído e as emissões de gases das embarcações de recreio e dos motores, de modo a proteger a saúde humana, o meio ambiente e, quando se aplique, a saúde dos animais domésticos. Para embarcações de recreio com um motor interior ou motores mistos com ou sem escape integral é necessário manter a embarcação e o sistema de escape numa condição que, de forma prática, assegure o cumprimento dos valores limites de ruído especificados numa utilização normal. Consulte o manual do motor para emissões de ruídos.



SEGURANÇA A BORDO

ALERTAS DE SEGURANÇA



Esta secção abrange a segurança básica de navegação. Neste manual, precauções e símbolos específicos identificam a informação relacionada com a segurança.

Existem dois tipos de alertas que podem ser utilizados separadamente ou em combinação para passar as informações:

Níveis de Risco

! PERIGO

PERIGO indica uma situação de risco que, se não for evitada, resultará na morte ou em lesões graves.

! AVISO

AVISO indica uma situação de risco que, se não for evitada, poderá resultar na morte ou em lesões graves.

! CUIDADO

CUIDADO indica uma situação de risco que, se não for evitada, poderá resultar em lesões graves ou moderadas.

OBSERVAÇÃO

OBSERVAÇÃO é utilizado para práticas não relacionadas com lesões pessoais.

Símbolos Pictóricos

Os sinais com símbolos pictóricos abaixo mostrados destinam-se apenas a servir de referência. Os símbolos reais variarão consoante o âmbito da aplicação.



Sinais de Aviso - Identificam perigo.



Sinais de Acção - Indicam uma acção obrigatória que deve ser tomada para evitar o perigo.



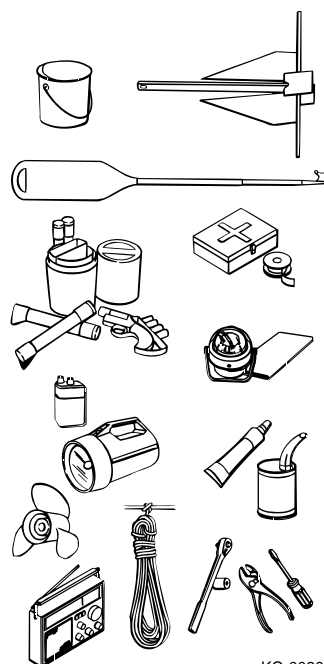
Sinais de Proibição - Identificam uma acção proibida.

EQUIPAMENTO DE SEGURANÇA EXIGIDO

Como proprietário da embarcação, a obtenção e manutenção do equipamento de segurança necessário é da sua responsabilidade. Os equipamentos de segurança que tem de ter a bordo podem variar de acordo com a região ou massa de água. Para mais informações sobre o equipamento exigido, contacte as autoridades marítimas locais.

EQUIPAMENTO DE SEGURANÇA RECOMENDADO

- Equipamentos salvavidas exigidos
- Equipamento de extinção de incêndios exigido
- Sinal Luminoso de Emergência de Indicação da Posição
- Dispositivo de escoamento manual (balde, bomba manual, etc.)
- Âncora marítima com cabo suficiente
- Reflector de radar
- Cabos e defensas de amarração
- Lanterna de sinalização e pilhas para rádio sobresselentes
- Binóculos
- Óculos de sol e protector solar
- Provisões de comida e bebida (viagem grande)
- Chaves do barco sobresselentes e bateria de arranque auxiliar
- Fusíveis e lâmpadas sobresselentes
- Telemóvel

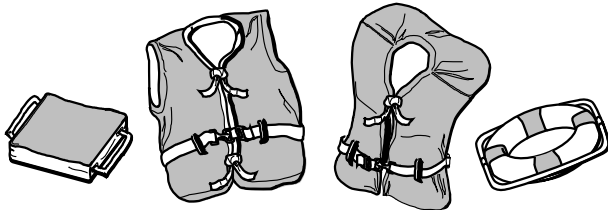


KC-0090



COLETES DE SALVAÇÃO

Um colete salva-vidas pode salvar-lhe a vida, mas só se o usar. Mantenha os coletes num local de fácil acesso não num compartimento fechado nem armazenado sob outra engrenagem. **Além disso, os dispositivos de flutuação que se possam atirar devem estar imediatamente disponíveis para utilização.**



KC-0041_2a

AVISO

RISCO DE AFOGAMENTO

Não trazer ou não utilizar a bordo os coletes salva-vidas numa situação de emergência pode provocar a morte ou lesões graves. Certifique-se de que a embarcação está equipada com o número e tipo correctos de coletes salva-vidas.

É especialmente importante que as crianças, os deficientes e as pessoas que não sabem nadar usem um colete salva-vidas correctamente ajustado às suas necessidades em cada momento. As crianças e as pessoas que não sabem nadar precisam de instruções especiais na utilização dos coletes salva-vidas. Informe todos os passageiros sobre a localização do equipamento de segurança, dos equipamentos de resgate de homem ao mar e da localização da escada.

Verifique com regularidade o estado dos coletes salva-vidas. Experimente os coletes de salvção antes de se fazer à água e faça os ajustes necessários para uma adaptação confortável. Leia a etiqueta no colete de salvção e siga rigorosamente as instruções.

BARCO SALVA VIDAS

As embarcações maiores utilizadas ao largo podem estar preparadas para um barco salva vidas. Acondicione sempre o barco salva-vidas na sua localização identificada e original, num contentor ou numa mala para o proteger das intempéries. Se não existir um local específico para o acondicionamento, coloque-o numa zona acessível, longe do movimento, para evitar danos. Siga sempre as instruções do fabricante relativamente à abertura e à manutenção.

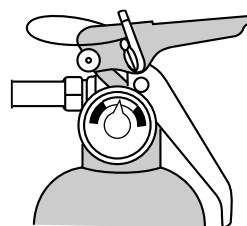
EQUIPAMENTO DE COMBATE A INCÊNDIOS

PERIGO

PERIGO DE INCÊNDIO/ EXPLOÇÃO

Nunca:

- ate as cortinas penduradas ou outros tecidos que estejam em redor ou por cima, dos fogões de cozinha ou de outros aparelhos com chamas expostas; carregue material combustível na área do motor. Se estiverem armazenados materiais não-combustíveis na área do motor, estes devem estar bem seguros de modo a que não caiam na maquinaria e não provoquem qualquer tipo de obstrução à entrada ou saída desse mesmo espaço;
- obstrua os corredores para as saídas e escotilhas;
- obstrua os controlos de segurança, ex. válvulas de combustível, válvulas de gás, interruptores do sistema eléctrico;
- obstrua os extintores de incêndios que estão nos armários;
- deixe a embarcação sem ninguém quando estejam a ser utilizados aparelhos de cozinha e/ou de aquecimento;
- altere qualquer sistema da embarcação (especialmente eléctricos, de combustível ou a gás) ou permita que pessoal não qualificado modifique algum dos sistemas da embarcação;
- encha qualquer depósito de combustível ou substitua as garrafas de gás quando a máquina está a trabalhar, ou quando estão ligados aparelhos de cozinha e de aquecimento;
- fume quando manuseia o combustível ou o gás.



KC-0083_1

Na maioria das embarcações são necessários equipamentos certificados de combate a incêndios. Mantenha todos os equipamentos de combate a incêndios em lugares acessíveis. Todos os passageiros devem conhecer a localização e o processo de funcionamento de todos os equipamentos/sistemas de

combate a incêndios e as localizações das escotilhas, das vias e das saídas.

Accione o extintor a uma distância segura, alguns metros de distância, e depois avance em direcção ao fogo assim que ele começar a diminuir. Nem todos os extintores funcionam à mesma distância. Certifique-se de que conhece as recomendações de distância do seu extintor.


PT



Verifique o equipamento de combate a incêndios de acordo com os intervalos indicados no equipamento, substitua os extintores portáteis, quando fora de prazo ou descarregados, por aparelhos extintores com capacidades idênticas. Troque ou substitua os sistemas fixos quando estiverem fora do prazo ou descarregados. Consulte o manual do extintor.

Os Modelos equipados com um Sistema de Extinção de Incêndio Automático actuam automaticamente quando a temperatura atinge um limite pré-estabelecido. Quando a actuação ocorre, pode ouvir-se um ruído forte de detonação seguido de um ruído de "ar" impulsionado. Quando ocorrer uma descarga, desligue imediatamente todos os sistemas eléctricos e mecânicos e a ventilação eléctrica.

AVISO



**PERIGO DE INCÊNDIO/
EXPLOSÃO**

O gás do sistema do extintor de incêndio desloca o oxigénio para "abafar" o fogo. **NÃO abra a escotilha. O oxigénio pode avivar um fogo e pode surgir um reacendimento que pode causar a morte ou lesões graves.**

Se o sistema extintor de incêndios a bordo se descarrega, espere pelo menos 15 minutos antes de abrir a escotilha do motor.

AVISO

CUIDADO

Antes de descarregar, desligue os motores e os ventiladores. Abandone o alojamento.


AVISO

O compartimento do motor tem um sistema de extinção de incêndios fixo. De modo a evitar a asfixia abandone a zona antes de descarregar. Depois da descarga, ventile a zona antes de entrar.

AVISO

Este extintor utiliza o CO2 como meio de extinção. Só deve ser utilizado para combater incêndios eléctricos ou na cozinha da embarcação. Para evitar a asfixia após a descarga, abandone imediatamente a área e ventile-a antes de entrar.

AVISO



PEÇAS MÓVEIS

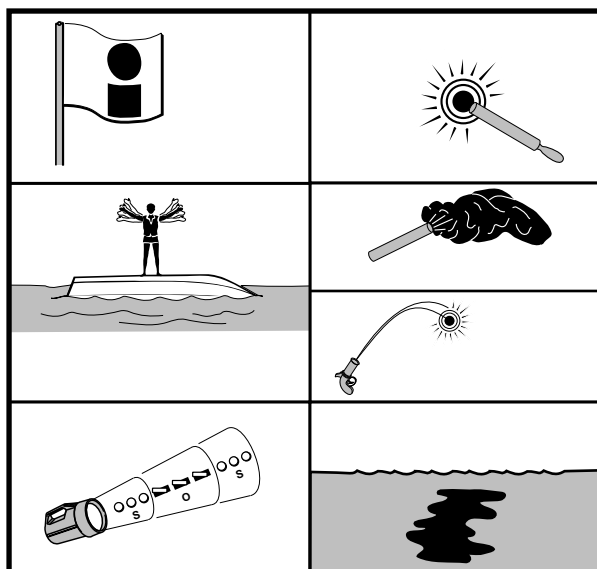
O contacto com as peças móveis pode emaranhar, cortar e causar a morte ou lesões graves. Afaste-se das peças móveis.

Nunca se aproxime o suficiente para entrar em contacto com qualquer peça móvel da máquina em funcionamento, ou seja, com o motor, gerador ou hélice.

O contacto pode resultar na perda de membros do corpo, estrangulamento, queimaduras, e/ou grande perda de sangue resultando em ferimentos graves ou na morte. Mantenha todas as protecções da maquinaria no seu lugar quando estiver em operação.


SINAIS VISUAIS DE AFLIÇÃO

A maioria dos barcos que naveguem em águas costeiras têm que levar sinais visuais de aflição aprovados, informe-se junto das autoridades locais.



KC-0082_2

AVISO



**PERIGO DE INCÊNDIO/
EXPLOSÃO**

Os instrumentos de sinalização pirotécnicos podem causar incêndios e/ou explosões, morte, lesões graves e danos na propriedade, quando utilizados de forma inadequada. Siga as instruções do fabricante sobre a utilização dos instrumentos de sinalização portáteis.



DROGAS E BARCOS

Não dirija a embarcação sob a influência de drogas ou álcool. A combinação de ruído e vibração, sol, vento e movimento contribuem todos para causar fadiga na água. Os efeitos do álcool são maiores na água do que em terra. Drogas e barcos não combinam. Dirigir qualquer embarcação enquanto embriagado ou sob a influência de outras drogas é perigoso e ilegal. A visão ou o julgamento debilitados na água podem conduzir rapidamente a um acidente.



AVISO

PERIGO DE OPERAÇÃO DEBILITADA

Dirigir qualquer embarcação sob influência do álcool ou de outras drogas pode causar a morte ou lesões graves. NÃO dirija qualquer embarcação sob a influência de qualquer químico psicotrópico.

PERIGOS DO MONÓXIDO DE CARBONO

O envenenamento por monóxido de carbono não deve ser confundido com enjoo, intoxicação ou golpe de calor. Se alguém se queixar de irritação dos olhos, dores de cabeça, náuseas, fraqueza ou tonturas ou se suspeitar de envenenamento por monóxido de carbono, mova imediatamente a pessoa para o ar livre, investigue a causa e tome as respectivas ações correctivas. Procure ajuda médica se necessário.

PERIGO



PERIGO DE MONÓXIDO DE CARBONO

A exposição ao monóxido de carbono causará a morte ou lesões graves. NÃO utilize a plataforma de embarque para qualquer outro fim que não o de embarcar, ou de se preparar para entrar na água e não utilize a plataforma de embarque quando o motor estiver em funcionamento.

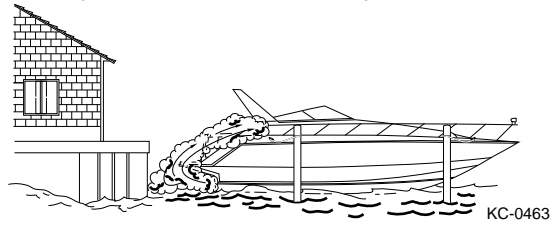
PERIGO

PERIGO DE MONÓXIDO DE CARBONO

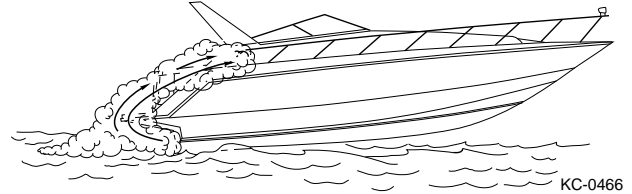
O gás de monóxido de carbono (CO) é incolor, inodoro e extremamente perigoso. Todos os motores e aparelhos de combustão produzem CO como escape. Evite a exposição directa e prolongada ao CO. O CO provocará DANOS CEREBRAIS ou a MORTE. Sinais de exposição ao CO incluem náuseas, tonturas e sonolência.

As fontes de CO incluem:

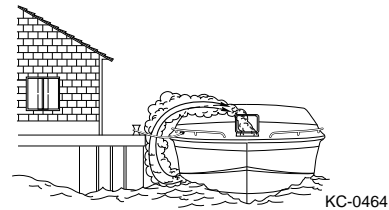
- As obstruções que afectam a dissipação do escape traseiro.



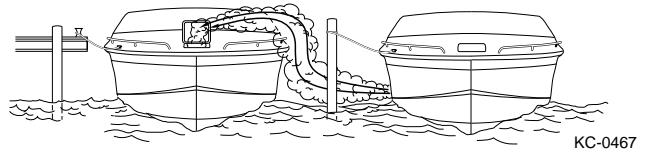
- Funcionamento com um ângulo de proa elevado.



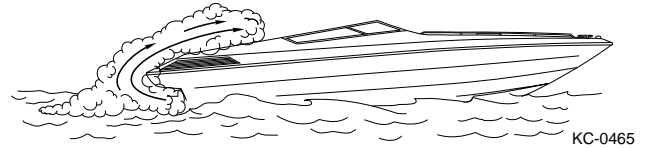
- As obstruções que afectam a dissipação dos escapes laterais.



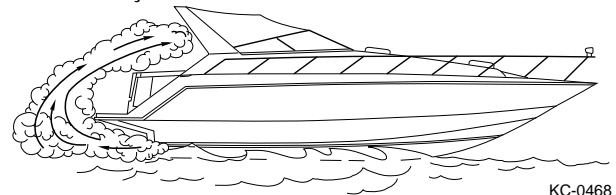
- Outros escapes em áreas limitadas.



- Funcionamento a baixa velocidade ou em marcha lenta na água.



- Operar com coberturas de lona e cortinas laterais em local sem ventilação.



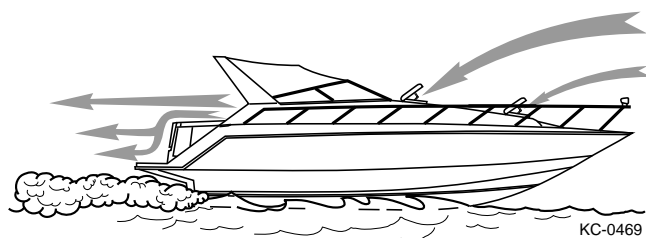
! PERIGO



PERIGO DE MONÓXIDO DE CARBONO

Os aparelhos que queimam combustível com chamas expostas queimam o oxigénio e libertam gases de combustão para a embarcação. Quando os aparelhos estão a ser utilizados é necessária a ventilação. Abra as entradas de ventilação durante a utilização dos aparelhos. Nunca obstrua as entradas de ventilação e certifique-se que os aparelhos que utilizam combustível funcionam correctamente.

Para reduzir a acumulação de CO, ventile o interior do barco abrindo as janelas e/ou lona para proporcionar uma ventilação adequada. As escotilhas do convés podem abrir-se a baixa velocidade ou em marcha lenta na água, mas devem fechar-se a velocidades de deslizamento para evitar a entrada de água, danos e possíveis lesões pessoais.



CERTIFIQUE-SE QUE EXISTE CIRCULAÇÃO DO AR FRESCO AO LONGO E EM TORNO DA EMBARCAÇÃO!

VISIBILIDADE

A visão do operário que conduz o leme pode ser obstruída pelos ângulos de compensação superiores das embarcações e outros factores provocados por uma ou mais das seguintes condições variáveis:

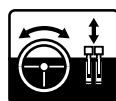
- ângulos de compensação de propulsão do motor (nas embarcações equipadas com um sistema de compensação de energia na unidade de propulsão);
- ângulos de compensação planos no casco (nas embarcações equipadas com planos de compensação mecanizados ou compensadores de equilíbrio no painel da popa);
- carregamento e distribuição da carga;
- velocidade;
- aceleração rápida;
- transição do modo de deslocamento para deslizamento;
- condições do mar;
- chuva e salpicos das ondas;
- escuridão e nevoeiro;
- luzes interiores;
- posição das coberturas e das cortinas;
- pessoas ou equipamento móvel no campo de visão do operador.

O Regulamento Internacional de Prevenção de Colisões no Mar (COLREGS) e as normas da via exigem uma atenção permanente e a observância do caminho certo. É essencial o cumprimento destas normas.

Para embarcações com mais do que uma posição do leme, o campo de visão de uma ou mais estação(ões) de leme pode ser limitado. Evite as colisões. Ao utilizar a(s) estação(ões) de leme com visibilidade limitada, mantenha a vigilância na proa e na popa como exigido na COLREG e nas normas da via.

OBSERVAÇÃO

Mantenha as luzes da escotilha, as janelas, as falcas, as portas, as escotilhas ou as entradas de ventilação fechadas durante o mau tempo ou a velocidades de deslizamento.



INFORMAÇÕES GERAIS

CONTROLOS

IMPORTANTE

Uma embarcação com potência excessiva pode resultar na perda do controlo e numa embarcação insegura. NÃO aumente a potência da sua embarcação e não utilize qualquer motor que exceda a potência nominal daquela inscrita na placa das capacidades.

Antes de Começar

Seja esperto quando utilizar a sua embarcação.

- NÃO coloque a embarcação em funcionamento em espaços fechados.
- Fixe o colhedor do interruptor de paragem do motor ao operador e certifique-se de que a alavanca de transmissão está na posição de PONTO MORTO antes de ligar o motor.
- Conheça as condições do seu barco e o ambiente em que pretende utilizá-lo.
- Tenha um plano de navegação e informe as pessoas da hora de chegada prevista.
- Guarde ou armazene os objectos soltos antes de se colocar a caminho.
- Evite manobras repentinas a alta velocidade e reduza a velocidade nas ondas.
- Se a embarcação não tiver nenhuma placa de características, contacte o seu concessionário ou o fabricante da embarcação.



Controlo de Mudança/Estrangulamento



AVISO

PERIGO DE COLISÃO

Um motor com excesso de velocidade, derivado da perda de controlo do acelerador, pode provocar a colisão resultando na morte ou em ferimentos graves. Assegure-se de que todos os sistemas de controlo são inspeccionados regularmente e com uma correcta manutenção.

Os controlos de mudança/estrangulamento diferem ligeiramente entre modelos e configurações de motor. Todos os sistemas de controlo exigem uma manutenção periódica para se encontrarem sem problemas e seguros. São essenciais inspeções regulares; consulte o seu concessionário.

OBSERVAÇÃO

Os controlos do acelerador/mudanças das embarcações de recreio normalmente estão equipados com um interruptor de arranque de segurança em ponto morto. Inspeccione com regularidade o sistema de arranque de segurança em ponto morto. Não manobre a embarcação se suspeitar que o sistema de arranque de segurança não está a funcionar correctamente.

Alavanca Única - Montagem à Superfície

Este controlo de alavanca única com uma só mão funciona como sistema de mudanças e acelerador.

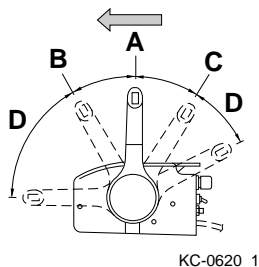
A. Ponto Morto - O interruptor de segurança só permite o arranque a partir desta posição.

B. Posição de Avanço Pressione o botão de libertação sob a alavanca para permitir a mudança para a posição de avanço (ou de recuo).

C. Posição de Recuo Não mude repentinamente da posição de avanço para a posição de recuo.

D. Posição de Estrangulamento Empurrar para a frente ou puxar para trás aumenta o estrangulamento do motor.

Nunca tente mudar de posição sem o motor estar em funcionamento. Para o aquecimento do motor, é utilizada uma alavanca separada existente no controlo para um avanço do dispositivo de estrangulamento na posição neutra.



KC-0620_1

Alavanca Única - Montagem Indirecta

Este controlo de alavanca única com uma só mão funciona como sistema de mudanças e acelerador.

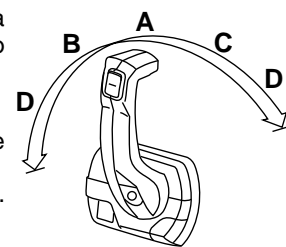
A. Ponto Morto - O interruptor de segurança só permite o arranque a partir desta posição.

B. Posição de Avanço Pressione o botão de libertação sob a alavanca para permitir a mudança para a posição de avanço (ou de recuo).

C. Posição de Recuo Não mude repentinamente da posição de avanço para a posição de recuo.

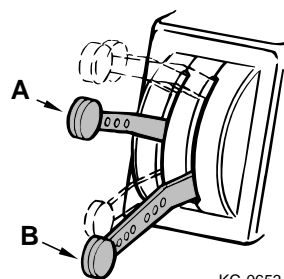
D. Posição de Estrangulamento Empurrar para a frente ou puxar para trás aumenta o estrangulamento do motor.

Nunca tente mudar de posição sem o motor estar em funcionamento. Para o aquecimento do motor, existe um botão na base da alavanca que, quando pressionado, permite ao dispositivo de estrangulamento avançar enquanto a transmissão fica na posição neutra.



KC-0671_1

Alavanca Dupla - Motor Único



KC-0653_1

Os controlos de alavanca única possuem alavancas individuais para a mudança de transmissão e para o acelerador do motor.

A. Alavanca de Mudança Neutra é a posição central de espera; empurre para a posição de avanço, puxe para a posição de recuo.

B. Alavanca de Estrangulamento - Aceleração

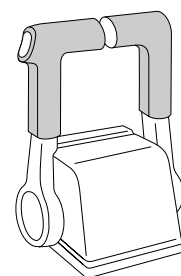
total é completamente para cima, parado é completamente para baixo.

Para o aquecimento do motor, a alavanca de mudança está colocada na posição neutra e a alavanca de aceleração é avançada conforme necessário.

Alavanca Única - Motor Duplo

Os controlos de motor duplo permitem um controlo independente do acelerador e das mudanças para cada motor, de modo a facilitar as manobras em áreas fechadas. Cada alavanca de controlo funciona como um deslocador de engrenagem e como um dispositivo de estrangulamento para o respectivo motor, a alavanca esquerda para o motor de bombordo e a alavanca direita para o motor de estibordo.

As alavancas são bloqueadas na posição neutra (para cima) para segurança durante o arranque. O deslocamento é alcançado movendo a alavanca para os primeiros 15° de viagem; empurre a alavanca para a frente para a posição de avanço e puxe a alavanca para trás para a posição de recuo. Avançando a alavanca para além dos 15°, há uma mudança da amplitude de deslocamento para a amplitude de estrangulamento.



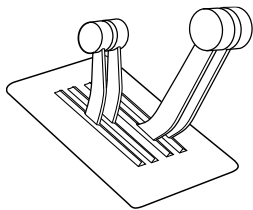
KC-0651_3

PT



Para o aquecimento do motor, pressione o botão na base da alavanca que permite que o dispositivo de estrangulamento avance enquanto a transmissão permanece na posição neutra. Para efectuar manobras a baixa velocidade, é por vezes preferível operar um motor na posição de avanço e o outro na posição de recuo.

Alavanca Dupla - Motor Duplo



KC-0654_1

Os controlos de alavanca dupla nas embarcações de motor duplo têm alavancas individuais para a mudança de transmissão e acelerador para cada motor, as alavancas da esquerda para o motor de bombordo e as alavancas da direita para o motor de estibordo. Os controlos de motor duplo dispõem-se, normalmente,

em forma de alavancas de mudanças agrupadas (todas de um só tamanho e cor) e de alavancas de acelerador agrupadas (todas do mesmo tamanho e cor, mas normalmente maiores do que as alavancas de mudanças).

Para a alavanca de mudanças, a posição de PONTO MORTO é a posição de paragem a meio da alavanca. Empurrar a(s) alavanca(s) para cima ou para frente desloca a(s) transmissão/transmissões para a posição de avanço e puxar a(s) alavanca(s) para baixo ou para trás desloca a(s) transmissão/transmissões para a posição de recuo. Para a(s) alavanca(s) de aceleração, aceleração total é completamente para cima ou para a frente, parado é completamente para baixo ou para trás.

Para o aquecimento do motor, a(s) alavanca(s) de mudança estão colocadas na posição neutra e a(s) alavanca(s) de estrangulamento são avançadas conforme necessário. Para efectuar manobras a baixa velocidade, é por vezes preferível operar um motor na posição de avanço e o outro na posição de recuo.

DIRECÇÃO

Todos os sistemas de direcção exigem um período de manutenção para se encontrarem sem problemas e seguros. Verifique o funcionamento da direcção e inspeccione visualmente se existem peças soltas ou em falta antes de manobrar a embarcação. Se suspeita que o sistema de direcção está danificado, consulte o seu concessionário. Não manobre a embarcação se suspeita que o sistema de direcção não está a funcionar correctamente.

A embarcação está equipada com um dispositivo de direcção de emergência, saiba a sua localização e funcionamento. Se a embarcação estiver equipada com motores duplos, a direcção pode ser controlada através da utilização de controlos de acelerador e utilizando um motor de cada vez.

A direcção do barco não se centra por si própria. Segure sempre bem a direcção de modo a manter o controlo. Os controlos com manutenção inadequada são perigosos.

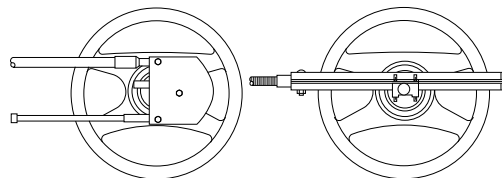
AVISO

PERIGO DE PERDA DE CONTROLO E EMBARCAÇÃO INSEGURA

É perigoso efectuar uma manutenção inadequada do sistema de direcção pois esta pode levar à morte ou a lesões graves devido à perda de controlo. Certifique-se de que o equipamento de direcção, cabos e níveis dos líquidos são inspeccionados e mantidos com regularidade.

Direcção Mecânica

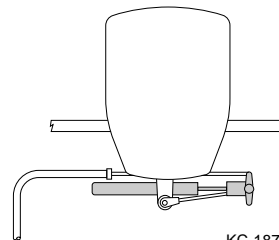
A unidade de leme muda o movimento rotativo da direcção para um movimento linear no cabo, quando se muda a direcção para um sistema de direcção mecânico. O cabo empurra ou puxa o braço de direcção.



KC-1871

Direcção Assistida

A unidade de leme muda o movimento rotativo da direcção para um movimento linear no cabo, quando se muda a direcção para um sistema de direcção assistida. Esta acção empurra e puxa o cabo. O movimento do cabo é sentido e é enviado um sinal para uma bomba hidráulica que desloca o cilindro hidráulico ligado ao braço de direcção.

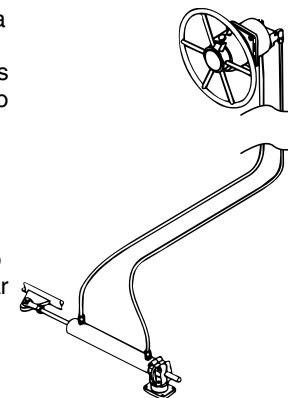


KC-1875

Direcção Hidráulica

Um sistema hidráulico tem uma bomba directamente montada na roda do leme com dois tubos que ligam a bomba a um cilindro hidráulico. Quando a roda é rodada, desloca o cilindro hidráulico que está ligado ao braço de direcção. Um reservatório, separado ou integrado na bomba, tem fluido extra para evitar a entrada de ar no sistema.

Mantenha o nível de fluido do sistema hidráulico com fluido adequado; consulte o seu concessionário.



KC-1880



VÁLVULAS


As válvulas são utilizadas no sistema de combustível dos barcos, dispositivos de combustão, sistemas de água e de poços de pesca consoante são necessárias para controlar os combustíveis ou os líquidos.

Conheça os perigos associados aos combustíveis e a outros sistemas de combustão.

Evite deteriorar as linhas e os conectores de combustível e evite o contacto de combustível com peças do motor quentes. Limpe qualquer combustível derramado imediatamente e deite fora os trapos em terra.

Consulte nos SISTEMAS DE ABASTECIMENTO E DE ÁGUA, os avisos respeitantes às válvulas utilizadas nestes tipos de sistemas.

AVISO

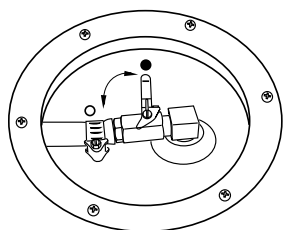

**PERIGO DE INCÊNDIO/
EXPLOSÃO**

A gasolina e outros combustíveis são extremamente inflamáveis e altamente explosivos em determinadas circunstâncias.

- Não fume ou permita que existam chamas vivas ou faíscas perto.
- Não bloqueie os respiros de combustível.
- Não armazene combustível em qualquer contentor ou compartimento que não esteja designado para o armazenamento de combustível e não utilize estas áreas de armazenamento para quaisquer outros fins.

Interrupção do Combustível

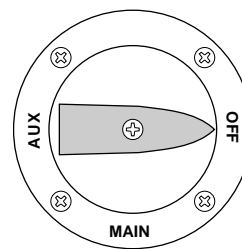
As válvulas de interrupção do combustível evitam que o combustível chegue ao motor. É recomendável que estas válvulas estejam fechadas durante longos períodos de inactividade ou armazenamento.



KC-1003

Seleção do Depósito de Combustível

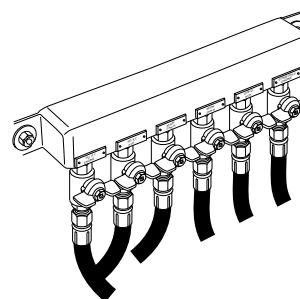
Os modelos com dois ou três depósitos de combustível estão equipados com uma válvula para selecção do depósito.



KC-1001_1

Tubagem de Combustível

As tubagens de combustível, localizadas normalmente no compartimento do motor, são utilizadas com vários depósitos de combustível e motor. As válvulas são utilizadas para extrair o combustível de um ou mais tanques, ou para interromper o fornecimento de combustível para um ou mais motores.




KC-1004

Dispositivos de Combustão

Os dispositivos de combustão ou com chama descoberta queimam o oxigénio da cabina e libertam gases de combustão na embarcação. É necessária ventilação quando quando se coloca em funcionamento ou se muda os cilindros de combustível para estes tipos de dispositivos. Assegure-se que existe ventilação adequada e que o equipamento funciona correctamente. Não utilize estes tipos de dispositivos para aquecer as áreas da cozinha ou da cabina.

PERIGO



**PERIGO DE MONÓXIDO DE
CARBONO**

Os aparelhos que queimam combustível com chamas expostas queimam o oxigénio e libertam gases de combustão para a embarcação. Quando os aparelhos estão a ser utilizados é necessária a ventilação. Abra as entradas de ventilação durante a utilização dos aparelhos. Nunca obstrua as entradas de ventilação e certifique-se que os aparelhos que utilizam combustível funcionam correctamente.



SISTEMA DE COMBUSTÍVEL

⚠ AVISO



**PERIGO DE INCÊNDIO/
EXPLOSÃO**

A gasolina e outros combustíveis são extremamente inflamáveis e altamente explosivos em determinadas circunstâncias.

- **Não fume ou permita que existam chamas vivas ou faíscas perto.**
- **Não bloqueie os respiros de combustível.**
- **Não armazene combustível em qualquer contentor ou compartimento que não esteja designado para o armazenamento de combustível e não utilize estas áreas de armazenamento para quaisquer outros fins.**

Antes de ligar qualquer dispositivo eléctrico ou de ligar o motor, verifique se existem vapores de gasolina no compartimento do motor, de seguida ligue o ventilador durante pelo menos quatro minutos. Ligue o ventilador sempre que esteja abaixo da velocidade de deslizamento.

Os respiradouros de combustível encontram-se normalmente no casco ou no painel de popa inferior e na mesma área geral que dos dispositivos de encher combustível. Certifique-se de que as linhas de enchimento de combustível e de respiro estão desobstruídas. Certifique-se de que verifica periodicamente o filtro de combustível e de que o limpa sempre que necessário.

Verifique com frequência se existem fugas nas linhas de combustível, nos tubos de ventilação e nos tubos de escoamento. Alguns modelos estão equipados com placas de inspecção removíveis para a inspecção dos componentes do sistema de combustível. Se houver uma fuga em torno do componente, então talvez só seja necessário apertar as braçadeiras de fixação do tubo. Se a fuga continuar, substitua imediatamente o tubo ou quaisquer fixadores para evitar uma acumulação de fluidos ou gases. A fissura superficial no tubo indica desgaste e é necessária a sua substituição. Utilize peças do sistema de combustível certificadas apenas para utilização naval; não coloque peças de automóveis nos dispositivos marítimos.

Para conhecer as localizações das fixações do sistema de combustível, o tipo de combustível e a capacidade, consulte a informação específica da embarcação fornecida pelo fabricante da embarcação.

IMPORTANTE

Nem toda a capacidade do depósito de combustível pode ser utilizada de acordo com a compensação e a carga da embarcação. Reserve sempre vinte por cento da capacidade do depósito pelo seguro.

SISTEMAS DE ÁGUA

Esta secção refere os componentes de um sistema de água. O sistema de água tem de ser limpo, adaptado ao inverno e mantido de modo a proteger a sua pureza. Consulte os métodos do fabricante para a utilização, cuidado e manutenção do sistema e seus componentes.

Depósito de Água Doce

Se a embarcação tiver um depósito de água doce, a limpeza é muito importante para o fornecimento de água. Consulte o seu concessionário marítimo relativamente ao que deve utilizar. Não permita que a água doce permaneça no sistema por longos períodos de tempo. Enxague e desinfecte o sistema com frequência. Apenas encha o sistema com água doce. Nem toda a água doce pode ser utilizada dentro do sistema devido à posição da embarcação (equilíbrio e inclinação).

⚠ AVISO

**EVITE A UTILIZAÇÃO DE
PRODUTOS TÓXICOS NO
DEPÓSITO DE ÁGUA DOCE**

Os químicos utilizados no sistema para limpar ou durante o armazenamento têm de ser compatíveis com o seu sistema de depósito de água doce. O depósito deve estar vazio durante o armazenamento e durante longos períodos sem utilização.

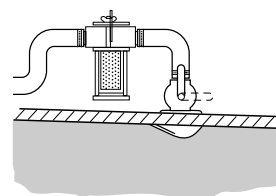
⚠ AVISO

POLUIÇÃO DO AMBIENTE

A descarga pela borda fora de químicos só deve ser efectuada em áreas aprovadas e seguindo os regulamentos locais de descarga de químicos.

Torneiras de tomada de água do mar/ Aberturas do Casco

Qualquer entrada ou saída de água abaixo da linha de flutuação está equipada com uma torneira de tomada de água do mar. As torneiras de tomada de água do mar, localizadas no encaixe através do casco, devem ser mantidas fechadas durante longos períodos de inactividade e ser abertas apenas quando necessário.



KC-2165_1



AVISO

PERIGO DE INUNDAÇÃO OU AFOGAMENTO

Uma falha do componente do sistema de água pode causar um risco de inundação ou de afogamento que pode provocar a morte ou ferimento grave. Faça a manutenção de todos os componentes do sistema de água e mantenha as torneiras de tomada de água do mar fechadas durante os períodos de inatividade.

Algumas torneiras para as entradas de água estão equipadas com filtros para eliminar os detritos da água que entra, impedindo o posterior bloqueio. Os filtros devem ser verificados e limpos diariamente para assegurar um fluxo de água adequado.

OBSERVAÇÃO

Para evitar danos no motor, limpe o filtro e abra a torneira de tomada de água do mar e arrefecimento do motor antes de o colocar em funcionamento.

Se a embarcação estiver equipada com torneiras de tomada de água do mar na antepara da proa e da popa, mantenha-as fechadas a não ser que esteja a tentar escoar a água para as áreas principais do porão.

Poço

Podem ser encontrados vários tipos de válvulas de poço. A mais comum é a válvula de controlo que é utilizada para encher ou drenar o poço.

As válvulas de drenagem do poço, quando abertas, permitem a drenagem da água para o nível de água. Para drenar completamente o depósito, terá que esvaziar à mão a água que resta ou retirar a embarcação da água.

OBSERVAÇÃO

Mantenha as luzes da escotilha, as janelas, as falcas, as portas, as escotilhas ou as entradas de ventilação fechadas durante o mau tempo ou a velocidades de deslizamento.

Desviador de Água

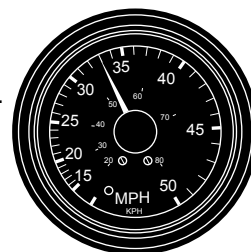
A válvula do desviador de água permite que dois sistemas diferentes partilhem uma única entrada de água e torneira de tomada de água do mar. Quando é utilizado um desviador, pode funcionar um ou o outro sistema, mas não podem funcionar os dois sistemas ao mesmo tempo.

INSTRUMENTOS

Se a sua embarcação estiver equipada com múltiplos motores, podem existir dois ou mais conjuntos de instrumentos descritos nesta secção - um conjunto para cada motor. Flutuações ocasionais nas leituras do manómetro são normais. Consulte o manual de funcionamento do motor relativamente às amplitudes normais.

Velocímetro

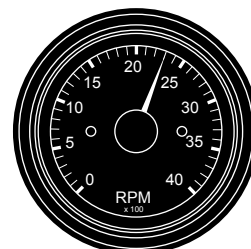
Mede a velocidade do barco em quilómetros, nós ou milhas por hora.



KC-0710

Tacómetro

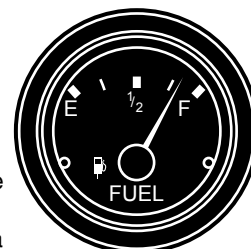
Mede a velocidade do motor em rotações por minuto.



KC-0700

Combustível

Mede o nível de combustível aproximado no depósito de combustível. Uma vez que a precisão varia de acordo com a posição da embarcação (equilíbrio e inclinação), utilize um terço do seu combustível para sair, um terço para voltar e um terço como reserva.



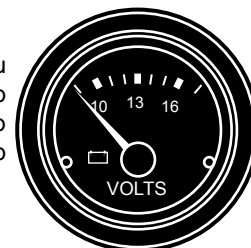
KC-0720

IMPORTANTE

Nem toda a capacidade do depósito de combustível pode ser utilizada de acordo com a compensação e a carga da embarcação. Reserve sempre vinte por cento da capacidade do depósito pelo seguro.

Voltímetro

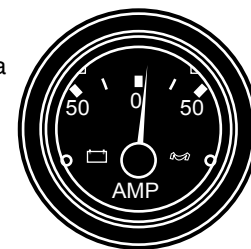
Mede o estado da bateria principal ou de arranque em volts CC. Verifique o sistema de carregamento e o estado da bateria se a leitura se situar abaixo de 11,5.



KC-0750

Amperímetro

Mede a corrente de carga no sistema eléctrico. Consulte o manual do motor relativamente à amplitude normal de funcionamento.



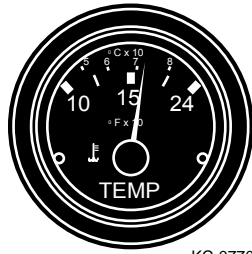
KC-0760

PT



Temperatura da Água do Motor

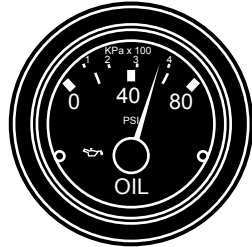
Mede a temperatura do líquido de refrigeração do motor. Consulte o manual do motor relativamente à amplitude normal de funcionamento.



KC-0770

Pressão do Óleo do Motor

Mede a pressão do óleo do motor. Consulte o manual do motor relativamente à amplitude normal de funcionamento.



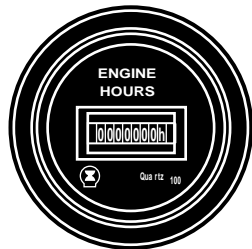
KC-0780

Temperatura do Óleo do Motor

Mede a temperatura do óleo do motor. Consulte o manual do motor relativamente à amplitude normal de funcionamento.

Conta-Horas

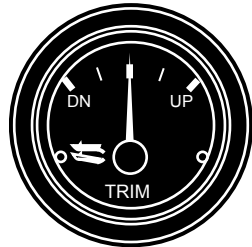
Controla o tempo de funcionamento do motor para a programação da manutenção.



KC-0782

Equilíbrio

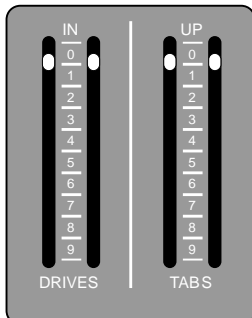
Indica a posição da unidade propulsora e indica a posição relativa da proa, a partir de um plano horizontal. Utilize este manómetro para controlar o equilíbrio do barco.



KC-0740

Indicador da Posição do Compensador de Equilíbrio

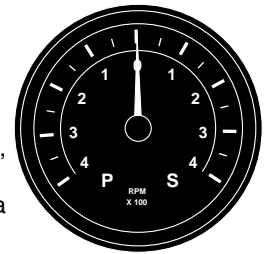
Indica se a posição do compensador de equilíbrio está para cima ou para baixo.



KC-0707

Sincronizador do Motor

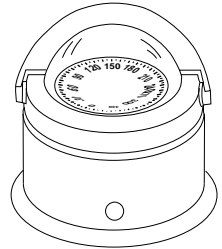
Visualiza a relação entre as leituras de RPM dos motores duplos para ajudar a sincronizar as velocidades do motor. Se a agulha estiver no zero, os motores estão sincronizados. Se a agulha não estiver no zero, ajuste a velocidade do motor até a agulha estar no zero.



KC-0708

Bússola

Utilizada na navegação para indicar onde está localizado o NORTE magnético.



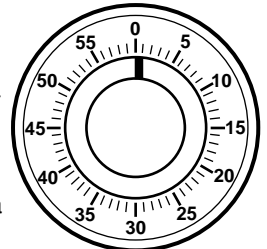
KC-0709

IMPORTANTE

A bússola tem de ser calibrada por um técnico qualificado antes de ser utilizada para navegação. Se a bússola não estiver calibrada, esta dará leituras falsas. De modo a obter informações detalhadas sobre a bússola, consulte o manual da bússola.

Sonda de Profundidade

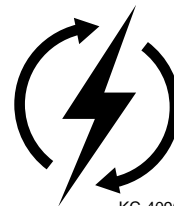
Indica a distância entre a parte de baixo do seu barco e a superfície da terra directamente por baixo do transdutor. Para evitar encalhar em águas de pouca profundidade, subtraia sempre uma distância extra à leitura dos metros.



KC-0910

INTERRUPTORES E INDICADORES

Todos os circuitos eléctricos do seu barco estão equipados com um interruptor de controlo.

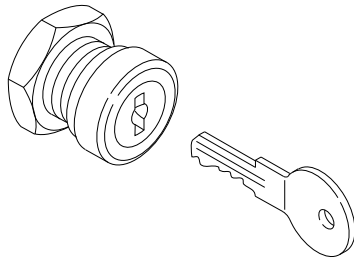


KC-4090



Ignição

Rodar completamente a chave no sentido dos ponteiros do relógio, engatará o motor de arranque. Logo que o motor der arranque, solte a chave para fazer o interruptor voltar à posição ON.



KC-0985

Interruptor de Paragem do Motor



PERIGO DE PERDA DE CONTROLO E EMBARCAÇÃO INSEGURA

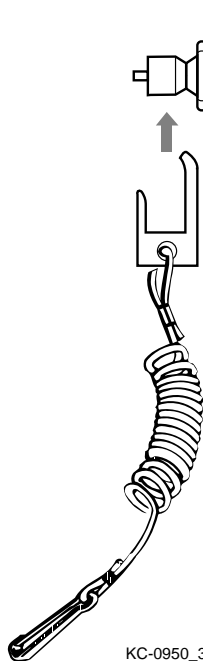
Um sistema de interruptor de paragem do motor que não seja utilizado ou que não funcione adequadamente pode provocar a morte ou ferimentos graves. Não manobre a embarcação se o sistema do interruptor de paragem de emergência não funcionar correctamente.

Ligue o colhedor do Interruptor de Paragem do Motor ao operador antes de colocar o motor em funcionamento. Isto evitará que a embarcação se descontrole se o operador for acidentalmente projectado da embarcação.

O interruptor de paragem de emergência desliga o motor quando o operador da embarcação abandona o posto de controlo numa situação de insegurança, quer acidentalmente ao perder equilíbrio, quer ao cair ou ao ser atirado pela borda fora.

O interruptor de paragem consiste num interruptor montado no leme e num clip do interruptor/colhedor/clip do colhedor, o qual está ligado entre o interruptor e o operador. Se o motor tiver de ser desligado rapidamente, um puxão no cabo para libertar o clip do interruptor fará o motor parar.

Para reactivar o interruptor após a activação, volte a instalar o clip do interruptor. O clip deve estar ligado ao Interruptor de Paragem para que o motor trabalhe.



KC-0950_3

IMPORTANTE

Este Interruptor de Paragem deve ser utilizado apenas em situações de emergência. Este não deve ser utilizado como método normal para desligar o motor.

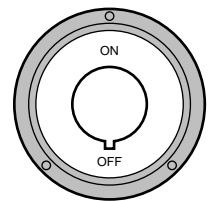
O Interruptor de Paragem só poderá ser eficaz se estiver em bom estado de funcionamento. Esteja atento ao seguinte:

- Nunca retire nem modifique o Interruptor de Paragem nem/ou colhedor.
- O colhedor tem de estar sempre livre de obstruções que possam interferir com esta operação.

UMA VEZ POR MÊS: Verifique se o interruptor de paragem funciona correctamente e certifique-se de que o colhedor não está desgastado ou danificado. Com o motor em funcionamento, puxe o colhedor. Se o motor não parar, consulte o seu concessionário para a substituição imediata do interruptor de paragem.

Interruptor da Bateria

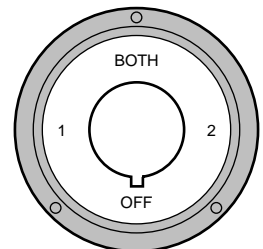
Isola toda a carga da bateria, com excepção da bomba de porão automática(s), quando equipado. Se possui um sistema de bateria dupla, certifique-se de que o selector de bateria está na posição ON em pelo menos uma das baterias. O interruptor de bateria também fornece a desconexão positiva da bateria para a proteger de falhas e de redução de potência. Rode o interruptor para a posição OFF quando a embarcação não estiver a ser utilizada. Consulte o manual do fabricante para obter mais informações.



KC-0704_2

Interruptor de Selector de Bateria

Isola a embarcação das baterias e liga-se à bateria principal, à secundária ou a ambas. Em circunstâncias normais, o interruptor deve estar na posição ON numa bateria, em vez de na posição ON em ambas as baterias. Isto manterá uma bateria em reserva, no caso da outra falhar. Selecione a bateria quando o motor estiver desligado e alterne as baterias diariamente. Na posição OFF, a embarcação estará isolada das baterias, com a excepção da(s) bomba(s) automática(s) do porão, quando equipada. O interruptor do selector de baterias também liga ambas as baterias se for necessária mais potência de arranque. Rode o interruptor para a posição OFF quando a embarcação não estiver a ser utilizada. Consulte o manual do fabricante para obter mais informações.



KC-0705_2

IMPORTANTE

O objectivo do selector de bateria é manter uma das baterias como sobresselente. Se ambas as baterias estiverem ligadas e uma das baterias for utilizada para dar arranque ao motor e a outra para acessórios, ambas as baterias ficarão descarregadas. Isto eliminará a bateria sobresselente.

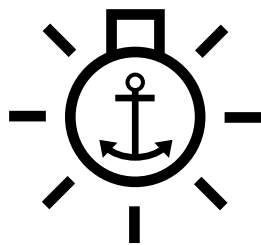


Isolador da Bateria

Permite o carregamento múltiplo da bateria através da detecção da quantidade de carga que cada bateria necessita. Evita o excesso de carga e elimina o risco de uma bateria descarregar para a outra. Consulte o manual do fabricante do isolador para obter mais informações.

Luz de Ancoragem

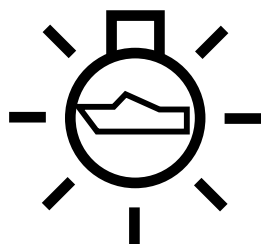
Liga apenas a luz branca circundante para a ancoragem nocturna.



KC-4065

Interruptor das Luzes de Navegação

Controla as luzes de funcionamento e ancoragem e determina a iluminação para a operação nocturna.



KC-4060

IMPORTANTE

Nunca opere o barco entre o pôr-do-sol e o nascer do sol sem as luzes de funcionamento. As luzes de funcionamento são necessárias para indicar a direcção e o direito de passagem à noite.

Ventilador

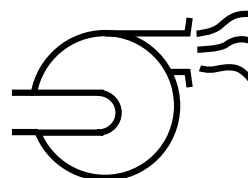
AVISO



PERIGO DE INCÊNDIO/ EXPLOSÃO

Os vapores de gasolina são altamente explosivos quando expostos a chama descoberta ou a faíscas, podendo provocar a morte ou lesões graves. Ligue o ventilador durante pelo menos quatro minutos, ANTES de ligar quaisquer dispositivos eléctricos ou de ligar o motor.

Activa a ventilação do compartimento do motor para retirar fumos explosivos da área.



KC-4040

IMPORTANTE

Ligue o(s) ventilador(es) do porão durante pelo menos quatro minutos, ANTES de ligar quaisquer dispositivos eléctricos ou de ligar o(s) motor(es). A utilização do ventilador do porão NÃO É UMA GARANTIA que os vapores explosivos tenham sido retirados. ANTES de ligar quaisquer dispositivos eléctricos ou de ligar o(s) motor(es), verifique SEMPRE se existem vapores de combustível nas áreas do motor e do porão. Se lhe cheirar a combustível, NÃO ligue qualquer aparelho eléctrico e não ligue o(s) motor(es). Investigue imediatamente. Ligue o ventilador sempre que estiver abaixo das velocidades de deslizamento.

Bomba do Porão

AVISO

RISCO DE AFUNDAMENTO E DE AFOGAMENTO

O sistema de bombeio do porão não foi concebido para o controlo dos danos. A capacidade combinada do sistema não pretende escoar a embarcação em caso de danos.

OBSERVAÇÃO

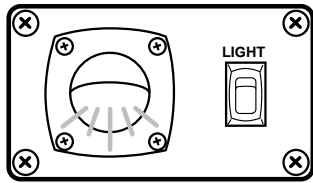
Verifique frequentemente o funcionamento de todas as bombas do porão. Limpe os detritos das entradas da bomba. Se as torneiras de tomada de água do mar estiverem fixadas na antepara da proa e da popa, elas devem ser mantidas fechadas e apenas devem ser abertas para deixar a água escoar para os porões principais.

Liga e desliga manualmente a bomba do porão. Para informações sobre o funcionamento e assistência da bomba, consulte o manual do fabricante da bomba.



Luzes de Embarque e Cortesia

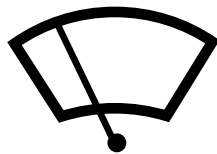
Controlado por interruptores de selecção para activação das luzes de embarque e das luzes de cortesia do cockpit. O interruptor do disjuntor de CC principal (potência principal) tem que estar na posição ON para activar a iluminação.



KC-0935_1

Limpa Pára-Brisas

Controla o funcionamento dos limpa pára-brisas.



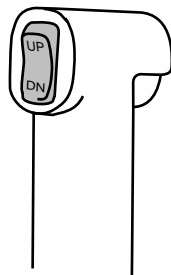
KC-4070

Elevação da Escotilha

Faz subir e descer as escotilhas eléctricas dos compartimentos do motor.

Equilíbrio do Motor

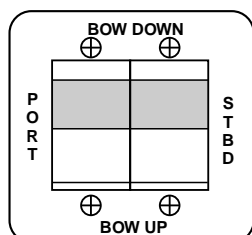
Este interruptor activa a função de equilíbrio/inclinação. Empurre e mantenha o interruptor até o motor se encontrar no ângulo desejado. Utilize este interruptor em combinação com o manómetro de equilíbrio para maximizar o desempenho do barco na água. O interruptor de inclinação eleva a unidade accionadora para reboque.



KC-0931_2

Compensadores de Equilíbrio

Estes interruptores de oscilação controlam os compensadores de equilíbrio localizados no gó de bombordo e estibordo. O ajustamento dos compensadores de equilíbrio melhorará a condução da sua embarcação e a inclinação correcta dum lado ao outro devido às condições variáveis.



KC-0932_1

Manómetro do Combustível

Permite verificar a quantidade de combustível existente no depósito de combustível quando as luzes de navegação ou o interruptor da ignição estão desligados.

DETECTORES

Os detectores controlam gases perigosos que se possam acumular no seu barco.

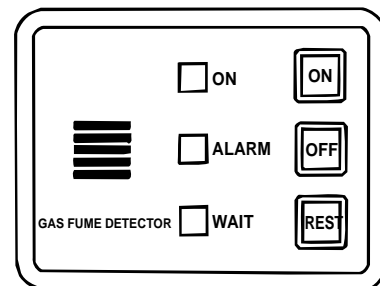
Fumos de Gás

AVISO

**PERIGO DE INCÊNDIO/
EXPLOSÃO**

Os vapores de gasolina são altamente explosivos quando expostos a chama descoberta ou a faíscas, podendo provocar a morte ou lesões graves. Ligue o ventilador durante pelo menos quatro minutos, ANTES de ligar quaisquer dispositivos eléctricos ou de ligar o motor.

Soará um alarme quando forem detectados fumos de gás. Ligue o ventilador do porão para evacuar os fumos. O sensor do detector de vapor está instalado na área do porão onde os fumos se concentram. Teste a unidade antes de cada viagem para verificar se funciona adequadamente.



KC-0936

Gases de Monóxido de Carbono (CO)

Soará um alarme quando forem detectados gases de CO. Desloque os passageiros para uma área com ar fresco e ventile imediatamente a área.

PT



PERIGO



PERIGO DE MONÓXIDO DE CARBONO

A exposição ao CO provocará a morte ou lesões graves. O CO é incolor, inodoro e extremamente perigoso. Todos os motores e aparelhos de combustão produzem CO como escape. Uma exposição directa e prolongada ao CO causará DANOS CEREBRAIS ou MORTE. Sinais de exposição ao CO incluem náuseas, tonturas e sonolência. Certifique-se de que o seu detector de CO está a funcionar correctamente.

Alarme de Aviso

Se ouvir um alarme de aviso, verifique os manómetros e desligue o motor. O alarme avisa no caso de sobreaquecimento do motor e/ou falta de óleo. Alguns modelos têm uma característica de teste de alarme que será ouvido no arranque.



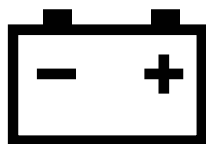
KC-5020

FUSÍVEIS E DISJUNTORES DE CIRCUITO

Todos os circuitos eléctricos estão protegidos contra a sobrecarga através da utilização de fusíveis ou disjuntores de circuito. No caso de uma sobrecarga ou curto-circuito, o fusível fundirá ou o disjuntor do circuito ficará obstruído. Se um circuito ficar continuamente em sobrecarga sob condições normais de funcionamento, peça imediatamente ao seu concessionário para fazer uma inspecção ao barco.

BATERIA(S)

A(s) bateria(s) devem ser seguras à embarcação e os terminais devem ser cobertos. Mantenha os terminais limpos e verifique-os periodicamente.



KC-4080

O electrólito da bateria é ácido. Manipule-o com cuidado. Se um electrólito estiver em contacto com a pele ou qualquer outra parte do seu corpo, lave com água e procure cuidado médico.

Mantenha as ligações da bateria limpas, apertadas e isoladas de modo a impedi-las de escorvamento, curto-circuito e de causar uma explosão ou fogo.

Tenha cuidado quando ligar ou desligar a bateria. Assegure-se que os suportes e as ligações estão seguros e que os terminais estão protegidos com capas protectoras. Não carregue uma bateria na embarcação, nem obstrua os tubos de ventilação da bateria.

AVISO

PERIGO DE INCÊNDIO/EXPLOSÃO

O perigo de explosão e incêndio devido aos gases de hidrogénio produzidos pelas baterias de ácido e chumbo provocará a morte ou lesões graves.

- Use o equipamento de protecção pessoal quando trabalha nas ou em torno das baterias.
- Não carregue nem utilize um propulsor de bateria para ligar o seu motor.
- Carregue a bateria no exterior da embarcação.
- Não fume nem aproxime qualquer chama à bateria.
- Não coloque a sua cabeça directamente em cima de uma bateria quando estabelece ou corta as ligações.
- No caso de se produzir ignição através de uma faísca ou chama, o gás pode explodir de forma violenta, causando a pulverização do ácido da bateria ou a fragmentação da mesma.
- Não utilize um objecto metálico para faiscar entre os pinos da bateria de modo a verificar se a bateria está carregada.

SISTEMAS ELÉCTRICOS

PERIGO



PERIGO DE INCÊNDIO/EXPLOSÃO/ELECTROCUÇÃO

A utilização inadequada de sistemas de CA e CC provocará um incêndio, uma explosão ou uma electrocução resultando na morte ou em lesões graves. Não trabalhe num sistema activado nem nade perto da embarcação, quando esta estiver ligada à corrente da rede eléctrica terrestre. Tenha cuidado quando ligar ou desligar a energia de terra.

Algumas embarcações estão equipadas com dois sistemas eléctricos: um sistema de corrente contínua (CC) com alimentação directa da bateria, e um sistema de corrente alternada alimentado com um gerador ou com corrente da rede eléctrica terrestre. Estes sistemas têm um painel central de carga que serve como painel principal de distribuição. O sistema de CC fornece electricidade a todos os circuitos eléctricos do barco (luzes, bombas, ventiladores, ignição, etc.).



AVISO

Não trabalhe sobre a instalação eléctrica enquanto o sistema tiver energia, nem modifique o sistema eléctrico nem os planos correspondentes. As instalações, alterações e a manutenção do sistema eléctrico devem ser desempenhadas por um técnico eléctrico marítimo competente. Não altere nem modifique a intensidade de corrente nominal dos dispositivos de protecção da sobreintensidade, e apenas utilize os aparelhos ou dispositivos eléctricos com os componentes que não excedem a intensidade de corrente nominal do circuito. Quando abandonar a embarcação, desligue todos os sistemas eléctricos, excepto a bomba do porão, a protecção contra incêndios e os circuitos de alarme.

O sistema de CA fornece energia às tomadas eléctricas, e aos sistemas com alimentação de CA (fogão eléctrico, aquecedor de água, microondas, frigorífico, etc.) quando a embarcação está ancorada a uma doca ou estaleiro.

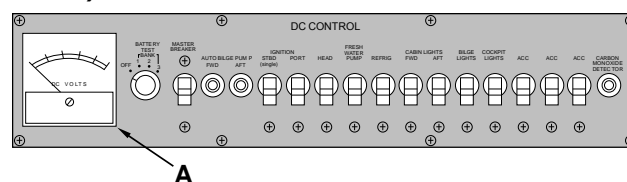
AVISO

Não modifique os sistemas eléctricos ou os planos correspondentes. As instalações, alterações e a manutenção do sistema eléctrico devem ser desempenhadas por um técnico eléctrico marítimo competente. Inspeccione o sistema pelo menos uma vez de dois em dois anos. Ligue os encaixes e as caixas metálicas dos dispositivos eléctricos instalados ao sistema condutor de protecção da embarcação (condutor verde ou verde com uma linha amarela), e utilize dispositivos eléctricos com isolamento duplo e com fio terra. Não utilize o sistema eléctrico se o indicador de polaridade estiver activo. Corrija a falha de polaridade antes de activar o sistema eléctrico na embarcação. Não altere os conectores dos cabos de electricidade de terra. Utilize apenas conectores compatíveis.

Para minimizar os riscos de choque e de incêndio:

- Desligue o interruptor da ligação eléctrica da terra antes de ligar ou desligar o cabo eléctrico em terra.
- Ligue o cabo eléctrico em terra à tomada da embarcação antes de ligar à fonte de electricidade em terra.
- Primeiro desligue o cabo eléctrico de terra da fonte de electricidade em terra.
- Se o indicador de polaridade invertida estiver activo, desligue imediatamente o cabo.
- Feche bem a tampa da tomada de electricidade de terra.

Painel Principal de CC (Voltagem Extra Baixa)



KC-1633_1

Um painel principal de CC típico pode consistir num voltímetro, num comutador de ensaio da bateria, numa série de disjuntores tipo interruptor e reajustáveis e no interruptor do disjuntor principal.

Voltímetro (A)

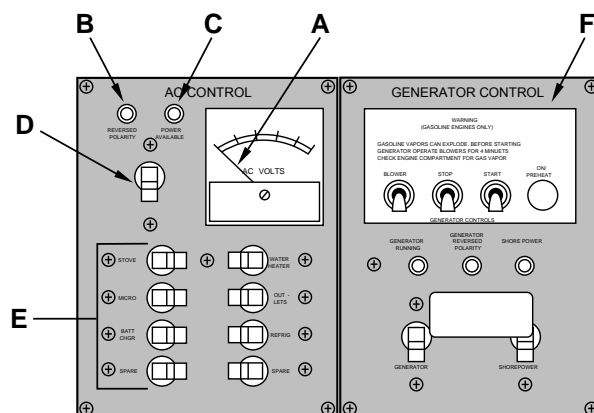
O voltímetro permite-lhe verificar o estado das baterias. Com o interruptor disjuntor principal na posição OFF, ligue o interruptor de teste da bateria para verificar a voltagem da mesma.

IMPORTANTE

Nunca reinicie um disjuntor de desengate sem primeiro detectar e corrigir a causa do problema.

Os disjuntores tipo interruptor têm duas funções. Permitem-lhe activar ou interromper manualmente um circuito, colocando o interruptor em ON ou OFF, e protegem o sistema recebendo a corrente através da abertura automática do circuito se ocorrer uma condição de curto-circuito ou sobrecarga.

Painel de Controlo do Gerador/CA (Baixa Voltagem)



KC-1634_1

Muitos painéis de controlo de CA consistem num voltímetro ou disjuntor de CA principal, numa luz indicadora de polaridade invertida e em disjuntores de circuito individuais.

Voltímetro (A)


Caso se disponha do mesmo, o voltímetro permite-lhe controlar a voltagem de CA.

Luz de Polaridade Invertida (B)

A luz de polaridade invertida indica que se inverteu a polaridade da fonte de corrente invertida em terra, mas não indicará se inverteu a polaridade da embarcação (ligações).



! PERIGO



**PERIGO DE INCÊNDIO/
EXPLOSÃO/ELECTROCUÇÃO**

A polaridade invertida ou a utilização inadequada do sistema de CA poderá provocar incêndios, explosão ou a electrocução resultando na morte ou lesões graves. Não utilize a fonte de corrente de energia de terra se a polaridade estiver invertida. Desligue a fonte de alimentação e desligue o cabo de energia de terra. Não modifique o cabo da energia de terra.

Luz Eléctrica Disponível (C)

A luz eléctrica disponível indica que está disponível potência desde a rede eléctrica em terra ou desde o gerador até ao painel de distribuição. Este indicador tem que estar iluminado antes de colocar o disjuntor principal de CA em ON.

Disjuntor Principal de CA (D)

Os disjuntor principal de CA liga e desliga o sistema de CA. Isto permite-lhe verificar a voltagem e a polaridade adequadas imediatamente após a realização da ligação à energia de terra, antes de os circuitos individuais estarem activados.

Disjuntores de Circuito Individuais (E)

Os disjuntores de circuito individuais permitem ligar e desligar um circuito, ligando ou desligando o interruptor. Protegem também o sistema recebendo a energia, interrompendo automaticamente o circuito no caso de ocorrência de curto-circuito ou sobrecarga.

IMPORTANTE


Nunca reinicie um disjuntor que foi desengatado automaticamente sem primeiro detectar e corrigir a causa do problema.

Painel de Controlo do Gerador (F)

Se o seu barco estiver equipado com um gerador, o painel de controlo contém os controlos de arranque/paragem e os controlos para trocar entre energia de terra e energia do gerador.

Sempre que utilize o gerador, ligue o ventilador do compartimento do motor durante pelo menos quatro minutos antes de arrancar e, continuamente durante o funcionamento do gerador para remover o gás ou o vapor perigoso. As operações do gerador exigem certos procedimentos de funcionamento. Leia o manual do gerador antes de o colocar em funcionamento pela primeira vez. Para informações sobre o funcionamento e manutenção, consulte o manual do gerador.


! AVISO



**PERIGO DE INCÊNDIO/
EXPLOSÃO**

Os vapores de gasolina são altamente explosivos quando expostos a chama descoberta ou a faíscas, podendo provocar a morte ou lesões graves. Ligue o ventilador durante pelo menos quatro minutos, ANTES de ligar quaisquer dispositivos eléctricos ou de ligar o motor.

! AVISO




PERIGO DE EMARALHAMENTO

O contacto com as peças móveis pode emaranhar, cortar e causar a morte ou lesões graves. Afaste-se das peças móveis.

Ligação de Energia de Terra

! PERIGO



**PERIGO DE INCÊNDIO/
EXPLOSÃO/ELECTROCUÇÃO**

A utilização inadequada de sistemas de CA e CC provocará um incêndio, uma explosão ou uma electrocução resultando na morte ou em lesões graves. Não trabalhe num sistema activado nem nade perto da embarcação, quando esta estiver ligada à corrente da rede eléctrica terrestre. Tenha cuidado quando ligar ou desligar a energia de terra.

A energia de terra exige um cabo especial de três condutores de grau marítimo para estabelecer a ligação correcta com a rede eléctrica em terra. As ligações de terra e as ligações de energia de terra estão plug-in (ligadas). As ligações também são fixadas na posição devida com uma braçadeira aparafusada. Certifique-se de que a tampa da ligação de corrente de energia de terra está no lugar quando a ligação de corrente da rede eléctrica em terra não está a ser utilizada.

Não permita que a extremidade do cabo de terra fique suspenso na água. Pode criar um campo eléctrico que pode causar ferimentos ou a morte aos nadadores mais próximos.



Para ligar:

- Desligue o disjuntor de CA principal da embarcação no painel de controlo.
- Se a tomada no cais tiver um interruptor para desligar, desligue-o.
- Em primeiro lugar ligue o cabo de energia de terra à embarcação.
- Permita mais folga do que no caso das cordas de amarração.
- Ligue o cabo à alimentação do cais.
- Se a embarcação estiver equipada com um gerador, coloque o interruptor de energia de terra/gerador na posição de energia de TERRA.
- Coloque o interruptor de desligar de terra na posição ON.
- Se a luz de aviso de polaridade invertida no Painel de Controlo estiver activa, desligue imediatamente o cabo da tomada de terra e contacte o seu concessionário.

Para desligar:

- Desligue os disjuntores principais da embarcação.
- Se a tomada de terra tiver um interruptor para desligar, desligue-o.
- Desligue a tomada de terra da corrente de energia de terra.
- Desligue o cabo da embarcação e feche a tampa.


Dispositivos




A embarcação pode estar equipada com múltiplos dispositivos, tais como fogões, superfícies para cozinhar, grelhador, microondas, frigorífico ou congelador. Os dispositivos tendem a consumir muita corrente ou podem utilizar combustível, o qual pode queimar o oxigénio de uma área fechada. Consulte o manual para informações sobre a utilização, manutenção e segurança destes produtos. Não utilize estes dispositivos para aquecer ou arrefecer a cozinha ou a cabina.

ALIMENTAÇÃO DE COMBUSTÍVEL

Se estiver equipada, feche todas as portas, janelas, escotilhas e portas que possam permitir que os vapores de combustível entrem nos espaços fechados da embarcação. Não encha os tanques em demasia. Permita, pelo menos, 2% de expansão de combustível quando abastecer. Se a temperatura do combustível for 0°C (32°F) ou mais baixa, permita, pelo menos, 6% de expansão do combustível.

A primeira vez que encher o(s) depósito(s) da embarcação e depois de cada reabastecimento; verifique em todo o sistema de combustível se existem fugas e/ou peças danificadas. Fugas e/ou peças defeituosas devem ser reparadas e a área ventilada para retirar gases combustíveis.

**AVISO**



**PERIGO DE INCÊNDIO/
EXPLOSÃO!**

Os vapores de gasolina são altamente explosivos quando expostos a chama descoberta ou a faíscas, podendo provocar a morte ou lesões graves. Ligue o ventilador durante pelo menos quatro minutos, ANTES de ligar quaisquer dispositivos eléctricos ou de ligar o motor.

- **Pare todos os motores e ventoinhas antes de abastecer.**
- **Não fume ou permita chamas descobertas ou faíscas nas proximidades da área de abastecimento, no espaço de 15 m.**
- **Mantenha o contacto entre o injector e o depósito de combustível para evitar a descarga electrostática. Não utilize um funil de plástico.**

Reabasteça apenas em locais autorizados tais como pontos de abastecimento em marinas ou estações de serviço automatizadas. Os locais de abastecimento aprovados possuem salvaguardas para evitar a probabilidade de descargas estáticas.

Leia e siga TODOS os avisos na bomba ou na vizinhança da bomba.

Mantenha o contacto entre o bico da bomba de combustível e o bocal de enchimento a todo o tempo, antes e durante o abastecimento para evitar uma faísca electrostática.

Não volte a entrar na embarcação durante o reabastecimento. Entrar e sair do veículo pode construir uma carga estática que pode inflamar os gases e o tubo de enchimento.

Se surgir um incêndio, não entre em pânico.

- **NÃO remova o bico do tanque de combustível.**
- **Evacue todos os passageiros da embarcação e da área de reabastecimento e comunique imediatamente ao contínuo da embarcação, de modo a que eles possam utilizar o interruptor de paragem de emergência e o extintor.**

Depois de Abastecer


- Feche a tampa do depósito firmemente.
- Limpe qualquer combustível entornado completamente. Deite fora os trapos em terra.
- Abra todas as portas, janelas, escotilhas e aberturas para ventilar todos os espaços. Verifique se existem vapores combustíveis antes de dar arranque com qualquer motor.
- Se estiver equipado, ligue o ventilador por um mínimo de quatro minutos antes de cada vez que ligar o motor.

PT



Quando Ligar o Motor

AVISO



**PERIGO DE INCÊNDIO/
EXPLOSÃO**

Os vapores de gasolina são altamente explosivos quando expostos a chama descoberta ou a faíscas, podendo provocar a morte ou lesões graves. Ligue o ventilador durante pelo menos quatro minutos, ANTES de ligar quaisquer dispositivos eléctricos ou de ligar o motor.



CONSIDERAÇÕES AMBIENTAIS

Como proprietário de um barco, você aprecia a beleza da natureza e a paz dos grandes espaços exteriores. É da responsabilidade de um proprietário de um barco proteger o ambiente natural, mantendo a água limpa.

Não coloque nada na água que não queira comer ou beber!

Conheça as leis locais e respeite-as quando descarregar tanques de retenção e de resíduos.

CONVENÇÃO MARPOL


A Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição de Navios, conhecido comumente como Convenção MARPOL (MARine POLLution) proíbe o descarregamento para fora de borda de todos os plásticos, químicos, lixo e óleo gerados pela embarcação.

DERRAMAMENTO DE COMBUSTÍVEL E ÓLEO

O derramamento de combustível ou óleo nas nossas águas contamina o ambiente e é perigoso para a vida selvagem. Nunca descarregue ou lance combustível para a água; é proibido e pode ser multado. Existem dois tipos de descarga comum e acidental:

- Sobre-enchimento do depósito de combustível
- Água do porão contaminada pela bomba

AVISO



**PERIGO DE INCÊNDIO/
EXPLOSÃO OU ASFIXIA!**

Os gases de solventes inflamáveis podem provocar um incêndio, uma explosão ou a asfixia, causando a morte ou lesões graves. Não utilize solventes inflamáveis para limpar o porão.

Mantenha a área do porão livre do derramamento de combustível ou óleo. Não armazene os trapos sujos a bordo; Elimine-os correctamente quando chegar a terra.

DESCARGA E ELIMINAÇÃO DE RESÍDUOS

Resíduos significa toda a forma de lixo, plásticos, materiais recicláveis, alimentos, madeira, detergentes, esgotos e até partes de peixe em determinadas águas - resumindo, quase tudo. Recomendamos que traga de volta tudo o que levou consigo para eliminação adequada em terra.

Se tiver um dispositivo de saneamento marítimo (casa-de-banho) instalado, utilize um dispositivo de bombeamento aprovado na sua marina. Muitas áreas proíbem a descarga de esgotos pela borda ou mesmo uma descarga operável de resíduos pela borda.

RUÍDO EXCESSIVO

Ruído significa ruído do motor, ruído do rádio ou mesmo gritos. Muitos organismos marítimos adoptaram limites de ruído. Não utilize o escape do painel de popa, a não ser que se encontre bem longe da costa. Música e conversas em alto tom podem percorrer uma distância considerável na água, especialmente à noite.

ESTEIRA E AGITAÇÃO

Esteja atento às zonas de NÃO ESTEIRA. Pode ser o responsável por qualquer dano ou lesão provocada pelo sua esteira/agitação. Antes de entrar numa área de NÃO ESTEIRA, passe da velocidade de deslizamento para a velocidade suportada mais baixa.

EMISSÕES DE ESCAPE

As emissões de escape (hidrocarbono) aumentadas poluem a nossa água e o ar. Mantenha o seu motor afinado e o casco do barco limpo para um desempenho perfeito. Consulte o seu concessionário e o manual do motor para obter mais informações.

TINTAS

Se a sua embarcação for mantida em águas onde o crescimento de vegetação marítima é um problema, a utilização de tinta anti-incrustante poderá reduzir a taxa de crescimento. Informe-se sobre os regulamentos ambientais que poderão regular a escolha da sua tinta. Contacte as autoridades marítimas locais para obter informações.

AGENTES DE LIMPEZA

Os produtos de limpeza domésticos devem ser utilizados com moderação e não devem ser despejados na água. Nunca misture produtos de limpeza e certifique-se de que utiliza ventilação suficiente em áreas fechadas. Não utilize produtos que contenham fosfatos, cloro, solventes, produtos não biodegradáveis ou à base de petróleo. Os produtos de limpeza à base de cítricos são excelentes para fins de limpeza e são seguros para si e para o ambiente. Consulte a MANUTENÇÃO para obter mais informações.





MANUTENÇÃO

CORROSÃO DA ÁGUA SALGADA

Toda a embarcação deve ser enxaguada com água doce imediatamente após a utilização de água salgada. Se a embarcação é utilizada principalmente em água salgada, encere o casco uma vez por mês e aplique o produto anticorrosão em todas as peças.

LIMPEZA

Uma limpeza periódica e de rotina manterá a superfície do seu barco no seu melhor. Os produtos de limpeza especiais estão disponíveis no seu concessionário para retirar o mldio. Os barcos que ficam ao ar livre deterioram-se gradualmente devido à exposição à luz do sol, à água, à poeira e aos químicos existentes no ar.



AVISO

PERIGO DE PAVIMENTO ESCORREGADIO

Limpar os pavimentos da embarcação pode provocar condições escorregadias que podem causar a morte ou lesões graves. Tenha cuidado ao limpar com detergentes e enxagúe bem.

Quando lavar o seu barco, certifique-se de que utiliza uma solução de detergente suave e água quente. Não utilize produtos de limpeza abrasivos, dissolventes, amoníaco ou cloro, porque estes danificarão a superfície gelificada. Não aplique cera nas zonas de chão texturadas ou normalmente utilizadas, convés ou talabardão. Sob condições extremas, os produtos de limpeza especiais podem ser utilizados para eliminar o crescimento de vegetação marítima, tais como a espuma ou as algas do casco. Consulte o seu concessionário.

MANUTENÇÃO DO FUNDO

Qualquer formação de vida marinha a partir da água criará arrasto e afectará o desempenho e a eficácia do barco. Nunca utilize escovas de arame nem esfregões no fundo do seu barco. Os pequenos arranhões podem acumular sujidade e espuma.

O empolamento do revestimento a gel (empolamento osmótico) é um acontecimento natural. Os empolamentos podem ocorrer em qualquer superfície revestida a gel imersa em água durante um período de tempo.

A melhor forma de evitar a formação de bolhas é minimizar o período de tempo que a embarcação permanece na água.

ESTOFOS

Uma lavagem regular com detergente suave ou água quente ou produtos de limpeza de vinil para automóvel é o suficiente para manter os revestimentos a vinil em bom estado. Evite que as almofadas fiquem ensopadas e seque-as completamente depois de as lavar para evitar a acumulação de mldio. Pendure as almofadas na parte de cima do barco para permitir a circulação do ar e pulverize-as com repelente de mldio.

IMPORTANTE

Determinados produtos de limpeza para automóvel, domésticos e industriais podem causar danos e descoloração. Os fluidos dos dissolventes e dos produtos de limpeza a seco ou os produtos que contêm matérias corantes, tais como ceras devem ser utilizados com cuidado.

CARPETES

Os derramamentos e as manchas devem ser tratados imediatamente. Quanto mais tempo uma mancha ficar, mais difícil será para a retirar.

PORÃO E BOMBA

As bombas eléctricas do porão podem não funcionar correctamente e não substituem a inspecção com frequência do porão, especialmente durante períodos longos de chuva, condições de mar bravo ou tempestade. É também importante manter o porão limpo como precaução de segurança.

Verifique as bombas de porão regularmente para assegurar-se que as entradas estão limpas de detritos. Os detritos podem obstruir a entrada e ficar alojados na bomba de porão, o que pode causar o mau funcionamento da bomba. Inspeccione as pinças e os tubos regularmente e assegure-se que os fechos estão fechados quando não estiverem a ser utilizados.

Siga as inspecções e a manutenção rotineiras do fabricante da bomba do porão. Tenha um balde ou um vertedouro a bordo no caso de acontecer uma falha na bomba do porão. Mantenha a água do porão num mínimo.

IMPORTANTE

As bombas do porão e os sistemas de bombeio do porão não são concebidos para o controlo dos danos. Verifique frequentemente o funcionamento de todas as bombas do porão. Mantenha as entradas livres de detritos. Se as torneiras de tomada de água estão fixadas às anteparas da proa e da popa, mantenha-as fechadas e apenas as abra para o escoamento de água para a área principal do porão.

IMPORTANTE

Não descarregue óleo nem produtos de limpeza na água. Consulte as CONSIDERAÇÕES AMBIENTAIS.

PLEXIGLAS®

O plexiglas é susceptível a arranhões. Quando limpar, use sempre água limpa e morna e seque com um tecido suave e sem fibra de algodão.

PT



AÇO INOXIDÁVEL

O aço inoxidável não é totalmente resistente à corrosão. Mantenha o hardware em aço inoxidável em perfeita forma:

- Limpe frequentemente todo o hardware em aço inoxidável com sabão e água. Nunca utilize abrasivos de má qualidade, tais como palha de aço ou ácidos ou lixívia no aço inoxidável.
- Retire as manchas de ferrugem logo que possível com um polidor de cromo ou latão. Caso contrário, poderá desenvolver-se corrosão que permanecerá nas superfícies em aço inoxidável.
- Utilize uma cera para automóvel de qualidade para proteger o hardware em aço inoxidável.

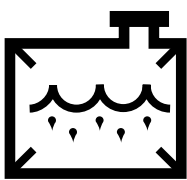
Inspeccione periodicamente o seu barco para verificar se os parafusos, as cavilhas, os grampos e os encaixes estão bem apertados e adaptados.

CASA-DE-BANHO

Consulte o manual do fabricante para obter informações quanto aos cuidados adequados e ao funcionamento. Não permita que os convidados coloquem pedaços de pano, pensos higiénicos ou objectos sólidos ou duros na sanita.

DEPÓSITO PROVISÓRIO

Se a embarcação tiver instalado um depósito retentor de resíduos, estão disponíveis diversos químicos para controlar os odores e ajudar a quebrar os sólidos. Consulte o seu concessionário marítimo para determinar o melhor produto a utilizar. Após o tanque de retenção estar vazio, encha o tanque com água fresca e torne a bombeá-la para lavar o tanque.



KC-4055

IMPORTANTE

Os químicos utilizados para limpar e desodorizar durante o armazenamento deverão ser compatíveis com o seu sistema de tanque de retenção. Os depósitos devem estar vazios durante o armazenamento, durante longos períodos de não utilização e sob temperaturas de congelamento. A descarga de detritos deverá ser realizada unicamente em áreas aprovadas e de acordo com as leis locais de descarga de químicos ou de lixo.

Existem muitas marinas que estão certificadas para bombear o seu depósito provisório.

CORROSÃO GALVÂNICA

As embarcações manobradas em águas salgadas, poluídas ou salobres devem estar equipadas com um anódio de zinco montado no painel da popa, de modo a evitar que as peças de metal estejam em contacto com a água. O zinco é, por concepção, auto-sacrificado. O anódio é corroído pela acção electrolítica e exige uma inspecção periódica para verificar se está deteriorado. Se o zinco apresentar uma erosão extrema, deve ser substituído para continuar a proteger, caso contrário poderão resultar danos a outras peças metálicas. A maioria dos motores estão equipados com um ou mais anódios de zinco que terão também que ser inspeccionados regularmente para verificar se estão deteriorados.

⚠ CUIDADO

Nunca pinte nem revista os anódios ou cátodos com nenhuma substância. Depois de cobertos não fornecem protecção contra a corrosão galvânica. Substitua os anódios se estiverem 50% deteriorados ou mais.

REPARAÇÕES, REMOÇÕES E SUBSTITUIÇÕES

Não tente proceder a reparações a não ser que esteja certificado para o fazer, tenha as informações de reparação autorizadas necessárias e que utilize peças de substituição marítimas aprovadas.

MATERIAIS E COMPONENTES

O seu barco foi construído para ter segurança no ambiente marítimo severo e foi minuciosamente testado e certificado para estar de acordo com as normas de segurança aplicáveis. Devido à possibilidade de interferência com a construção do barco, não recomendamos que o proprietário instale equipamento adicional nem altere equipamento de fábrica.

O seu concessionário está qualificado para fazer reparações, adições ou alterações ao seu barco que não irão comprometer a segurança, a integridade de design ou o âmbito da garantia.

ARMAZENAMENTO NO INVERNO

O armazenamento ou a colocação fora de serviço no Inverno exigem uma preparação especial para evitar danos no barco. Sem a devida preparação, o armazenamento poderá causar ferrugem ou corrosão nas peças metálicas, danos de mildio nas carpetes e estofos ou danos de congelamento devido à água existente dentro das componentes ou tubos.

Uma vez que os danos causados ao barco devido a um armazenamento inadequado não estão abrangidos pela garantia, peça ao seu concessionário para preparar o armazenamento do seu barco.

INSPECÇÃO

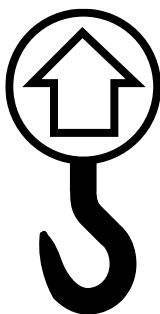
Inspeccione visualmente todo o equipamento, a tensão das braçadeiras e dos fixadores; todas as mangueiras, depósitos, cascos e calafete para fugas; e todas as ligações para ver existe corrosão, desgaste ou outros danos antes iniciar a embarcação. As inspecções devem ser realizadas no início de cada estação e periodicamente durante a estação. O seu concessionário pode ajudar.



PUXAR/ELEVAR

Se quiser retirar o seu barco da água sem um rebocador, siga as seguintes instruções:

- Nunca anexe cabos de elevação aos ganchos, aos orifícios de reboque do ski nem aos corrimões. Anexe os cabos apenas aos pontos fortes de orifícios de elevação marcados no gio e na proa.
- Revista os cabos de elevação para evitar danificar o barco.
- Anexe os cabos à proa e à popa para controlar o movimento durante a elevação.
- Com tiradores, utilize tiradores largos tipo cinto com pelo menos 130 mm de largura.
- Não permita que os tiradores entrem em contacto com encaixes subaquáticos, tais como os eixos da hélice.
- Utilize barras separadoras com os tiradores para evitar pressão nos lados do barco.
- Mantenha a proa ligeiramente mais elevada do que a popa para evitar danos no motor.



KC-5000

PINTURA

Antes de seleccionar uma tinta para o fundo, converse com outros proprietários de barcos e com o seu concessionário para determinar qual o produto melhor para a sua área. Muitas variantes locais podem afectar a selecção da tinta.

AVISO

**PERIGO DE INCÊNDIO/
EXPLOSÃO/ASFIXIA**

Os agentes de limpeza e os componentes de tinta podem ser inflamáveis e/ou explosivos, ou perigosos para inalar. Certifique-se de que o ventilador é o correcto, utilize protecção pessoal e, uma vez em terra, elimine correctamente os trapos.

Os gases de solventes inflamáveis podem provocar um incêndio, uma explosão ou a asfixia, causando a morte ou lesões graves.

Mantenha as chamas ou faíscas descobertas longe da área de trabalho. Não pinte a não ser que esteja numa área bem ventilada.

IMPORTANTE

Consulte as especificações e as instruções do produto antes de o utilizar.

Consulte as autoridades locais relativamente aos regulamentos ambientais antes de pintar o casco. Certifique-se de que segue rigorosamente as instruções de pintura do fabricante.

PT



Esta Página Ficou Intencionalmente em Branco



OBSAH

ÚVOD.....	399
O VAŠOM PLAVIDLE.....	399
VÝROBNÝ ŠTÍTOK.....	399
DESIGNOVÁ KATEGÓRIA PLAVIDLA	399
OBMEDZENIA ČLNA.....	400
Hmotnosť člna	400
Maximálna záťaž.....	400
Maximálny počet osôb	400
Náklad	400
STABILITA A VZTLAK.....	400
ZÁCHRANA Z VODY (MUŽ CEZ PALUBU)	400
PREVRHNUTIE A NÁVRAT.....	401
PEVNÉ BODY	401
PRÍSTAVNÉ A KOTVIACE LANÁ.....	401
ŤAHANIE	401
PRACOVNÁ PALUBA	401
MOTOR(Y).....	401
EMISIE HLUKU	401
BEZPEČNOSŤ PRI PLAVBE.....	401
BEZPEČNOSTNÉ VÝSTRAHY	401
Úrovne nebezpečenstva.....	401
Obrázkove symboly	402
POTREBNÉ BEZPEČNOSTNÉ VYBAVENIE	402
ODPORÚČANÉ BEZPEČNOSTNÉ VYBAVENIE	402
ZÁCHRANNÉ VESTY	402
ZÁCHRANNÝ ČLN (NAFUKOVACÍ).....	402
PROTIPOŽIARNE ZARIADENIE	403
VIZUÁLNE NÚDZOVÉ SIGNÁLY	404
DROGY A PLAVIDENIE SA	404
RIZIKÁ OXIDU UHOĽNATÉHO.....	404
VIDITEĽNOSŤ	405
VŠEOBECNÉ INFORMÁCIE.....	406
OVLÁDANIE.....	406
Predtým ako začnete.....	406
Ovládanie radenia/plynu	406
RIADENIE	407
Mechanické Riadenie.....	407
Riadenie s posilňovačom.....	407
Hydraulické riadenie	408
VENTILY	408
Uzavretie paliva	408
Voľba palivovej nádrže	408
Rozdeľovače paliva	408
Spotrebiče na spaľovanie paliva	408
PALIVOVÝ SYSTÉM.....	409
VODOVODNÉ SYSTÉMY	409
Nádrž na čistú vodu	409
Kohútiky/otvory v trupe	409
Vodný prevzdušňovací rezervoár	410
Rozdeľovač vody.....	410
PRÍSTROJE	410
SPÍNAČE A INDIKÁTORY	411
Zapaľovanie	411
Spínač zastavenia motora	411
Spínač batérie	412
Spínač prepínania batérie.....	412
Oddelovač batérií	412
Kotvové svetlo	412
Navigačné svetlá	412



Ventilátor.....	413
Podpalubné čerpadlo	413
Svetlá plavby a osvetlenia interiéru.....	413
Stierač	413
Zdvíhač poklopu	413
Sklon motora	413
Jazyčky sklonu	414
Merač paliva.....	414
DETEKTORY	414
Plynové výpary	414
Výpary kyslíčnika uhol'natého (CO)	414
Varovný poplach.....	414
POISTKY A OKRUHOVÉ ISTIČE	414
AKUMULÁTOR (AKUMULÁTORY)	414
ELEKTRICKÉ SYSTÉMY	415
Hlavný panel jednosmernej elektrickej energie (veľmi nízke napätie).....	416
Striedavý/generátorový ovládací panel (nízke napätie).....	416
Prípojka elektrickej energie v prístave	417
Spotrebiče.....	417
DOPLŇANIE PALIVA	417
Po tankovaní	418
Pri štartovaní	418
OHLAD NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE.....	418
MARPOL DOHODA	418
VYTEKANIE PALIVA A OLEJA	418
ODHADZOVANIE A LIKVIDÁCIA ODPADU	419
NADMERNÝ HLUK.....	419
EFEKT WAKE AND WASH (OMÝVANIE POBREŽIA NÁRAZOVOU VLNOU)	419
VÝFUKOVÉ EMISIE.....	419
NÁTERY	419
ČISTIACE PROSTRIEDKY	419
ÚDRŽBA.....	419
KORÓZIA SPÔSOBENÁ SLANOU VODOU	419
ČISTENIE	419
ÚDRŽBA SPODNEJ ČASTI ČLNA	419
ČALÚNENIE.....	419
KOVERCE	419
DNO LODE A ČERPADLO	420
PLEXISKLO	420
NEHRDZAVEJÚCA OCEĽ	420
NÁMORNÁ HLAVA (TOALETA)	420
ZBERNÁ NÁDRŽ.....	420
GALVANICKÁ KORÓZIA.....	420
OPRAVY, DEMONTÁŽE A VÝMENY	420
MATERIÁLY AKOMPONENTY	420
ZIMNÉ SKLADOVANIE	421
KONTROLA	421
ZAVESENIE/DVÍHANIE.....	421
NATIERANIE.....	421



ÚVOD

Tento návod na obsluhu obsahuje minimum informácií potrebných na správnu prevádzku vášho člna. Takisto obsahuje niektoré bezpečnostné otázky, tipy pre prevádzku a Údržbu. Dôkladne si to prečítajte. Pred používaním člna sa takisto oboznámte s vaším člnom. Ak je to váš prvý čln alebo ste zmenili typ člna, ktorý ste ešte nepoužívali, musíte sa z dôvodu vlastného pohodlia a vlastnej bezpečnosti naučiť manipulovať a ovládať čln, kým nezačnete čln používať.

Tento návod na obsluhu nenahrádza kurz bezpečnosti používania člna. Kurz bezpečnosti používania člna vám poskytne pre život dôležité informácie o tom, ako vykonávať navigáciu, zakotviť a kotviť čln v prístave. Váš predajca, vaša národná jachtárska federácia alebo jachtársky klub vám môžu poskytnúť informácie o miestnych tréningových strediskách a inštruktoroch. Okrem toho tento návod nie je Úplný návod na prevádzku, Údržbu alebo odstraňovanie problémov.

TENTO NÁVOD A ĎALŠIE PRÍRUČKY USCHOVAJTE NA BEZPEČNOM MIESTE. AK ČLN PREDÁTE, TENTO NÁVOD DAJTE NOVÉMU VLASTNÍKOVI.

Keďže existuje naša politika neustáleho vylepšovania, ilustrácie použité v tomto návode nemusia byť také isté ako na vašom člne. Tieto ilustrácie sú určené ako reprezentatívny pohľad len ako referencia pre vás. Takisto niektoré zariadenia, ktoré sú popísané v tomto návode, nie sú povinné pre používanie vášho člna.

Výrobca člna poskytne špecifické informácie o prevádzke zariadenia a systémoch použitých na vašom člne. Prečítajte si, pochopte a uschovajte všetky poskytnuté informácie. Vy aj vaša posádka by ste sa mali pred používaním člna oboznámiť s člnom a všetkými jeho zariadeniami.

Ak robíte nejaké zmeny na vašom člne, veľké alebo malé, zamestnajte vyškolených profesionálov, aby vykonali tieto zmeny. Nemeňte bezpečnostné charakteristiky člna. Každá zmena hmotnosti zvislej polohy člna môže významne ovplyvniť stabilitu vášho člna. Napríklad doplnenie rybárskou vežou, radarovou jednotkou alebo nakladacím stožiarom môže urobiť čln veľmi ťažkým. Okrem toho zmena motora by mohla ovplyvniť stabilitu člna a príliš preťažiť čln.

Ak plánujete urobiť zmeny, ktoré by mohli mať dopad na bezpečnosť člna, skontaktujte sa s výrobcom člna a získajte písomné povolenie, v ktorom je uvedené, že navrhované zmeny nebudú mať dopad na bezpečnú prevádzku člna.

Každý čln—bez ohľadu na to, aký je pevný—môže byť vážne poškodený, ak sa s ním manipuluje a pracuje nesprávne. Nezodpovedné a nebezpečné činnosti nie sú v súlade s bezpečnosťou člna. Vždy prispôbte rýchlosť člna podmienkam na mori a zabráňte nadmernému zaťaženiu.

V núdzových situáciách by ste mali uskutočniť mimoriadne opatrenia. Vždy dôkladne zvážte nebezpečenstvo a nutnosť chrániť ľudí a zariadenie. V nebezpečnej situácii si zachovajte chladnú hlavu a vždy myslite predovšetkým na bezpečnosť.

Každý na palube je povinný nosiť vhodnú záchrannú vestu alebo osobnú flotačnú pomôcku. Niektoré krajiny vyžadujú špeciálne záchranné vesty alebo osobné flotačné pomôcky, ktoré spĺňajú ich predpisy a tiež vyžadujú, aby ich každý nosil stále.

Váš čln má byť vybavený každým vhodným bezpečnostným zariadením (záchranné vesty, kolesá atď.) podľa typu člna, poveternostných podmienok atď. Ak je váš čln vybavený záchranným nafukovacím člnom, prečítajte si návod na obsluhu, aby ste vedeli a pochopili, ako ho bezpečne používať. Toto zariadenie je v niektorých krajinách povinné.

Posádka musí byť oboznámená so všetkými bezpečnostnými zariadeniami. Posádka by mala byť tiež oboznámená s manévrou v prípade núdzovej situácie pri záchrane človeka cez palubu, vlečení a iných núdzových situáciách.

Medzinárodné pravidlá pre zabránenie zrážkam na mori Medzinárodnej námornej organizácie (COLREGS) definujú pravidlá bezpečnosti navigácie, navigačných svetiel atď. po celom svete. Uistite sa, že poznáte tieto pravidlá a že máte na palube príručku vysvetľujúcu tieto pravidlá.

Aj keď bolo všetko dobre naplánované a bezpečne skonštruované, bezpečná plavba veľmi závisí od poveternostných podmienok, podmienok na mori, skúsenosti a fyzického stavu posádky. Nikto nemôže zabezpečiť Úplnú bezpečnosť. Vlastník alebo obsluha člna je povinná poznať vybavenie člna, jeho schopnosti, zamýšľané použitie člna a obmedzenia prevádzky.

Vždy pred plavbou alebo cestou si vypočujte alebo prečítajte predpoveď počasia. Zabezpečte, aby vietor a podmienky na mori korešpondovali s kategóriou konštrukcie člna a aby ste vy a vaša posádka boli schopní ovládať čln za takýchto podmienok. V prípade nepriaznivého počasia, vysokých vln alebo pri plavbe vysokou rýchlosťou majte kotviace svetlá, okná, dvere a otvory (alebo vetracie otvory) uzavreté.

V mnohých krajinách je nutné, aby ste mali vodičský preukaz alebo oprávnenie. Tiež môže byť nutné, aby ste boli vyškolení v obsluhu vášho člna. Pred používaním člna sa presvedčte, že ste majiteľom týchto oprávnení.

O VAŠOM PLAVIDLE

Váš čln sa musí zhodovať s príslušnými časťami Smernice o rekreačných plavidlách 94/25/ES v znení doplnku 2003/44/ES Európskeho parlamentu. Označenie CE znamená, že vaše plavidlo spĺňa všetky aktuálne štandardy Medzinárodnej Organizácie pre štandardy a pravidlá včase jeho zhotovenia.



KC-0455



KC-0456

VÝROBNÝ ŠTÍTK

Časť informácií je uvedená na výrobnom štítku upevnenom na člne. Úplné vysvetlenie týchto informácií nájdete v príslušných odsekoch tohto návodu.

DESIGNOVÁ KATEGÓRIA PLAVIDLA

Významná Výška Vln –

Významná Výška Vln - je priemerná výška tretiny najvyšších vln, ktorá zodpovedá približne výške vln stanovenej skúseným pozorovateľom. Niektoré vlny budú dvojnásobnej výšky.

OCEÁN – Kategória A –

Plavidlo navrhnuté na prevádzku vo vetre, ktorý môže presahovať Beaufortovu silu vetra 8 apre výšky vln dosahujúce 4 a viac metrov a je vo veľkej miere sebestačné. Abnormálne podmienky ako napríklad hurikány, sú výnimkou. Takého podmienky sa môžu vyskytnúť na dlhých plavbách, napríklad cez oceány alebo pri pobreží, ktoré nie je chránené pred vetrom a vlnami na niekoľkých stovkách námorných míľ.

SK



NA OTVORENOM MORI – Kategória B –

Čln je skonštruovaný na používanie v prípade sily vetra a prislúchajúcej výške vln 8 podľa Beauforta a významnej výšky vln do 4 m. Také podmienky môžu vzniknúť pri plavbe na otvorenom mori na dostatočnej dĺžke alebo v pobrežných vodách nechránených pred vetrom a vlnami niekoľko desiatok námorných míľ. Tieto podmienky sa môžu vyskytnúť aj vo vnútrozemských moriach dostatočnej veľkosti pre tvorbu výšky vln.

PRI POBREŽÍ – Kategória C –

Čln je skonštruovaný na používanie v prípade sily vetra a prislúchajúcej výške vln 6 podľa Beauforta a významnej výšky vln do 2 m. Také podmienky môžu vzniknúť na otvorenej vodnej hladine vo vnútrozemí, v zátokach riek a v pobrežných vodách za miernych poveternostných podmienok.

CHRÁNENÉ VODY – Kategória D –

Plavidlo navrhnuté na prevádzku vo vetre do 4 stupňa Beaufortovej stupnice sily vetra a súvisiacou výškou vln (občasné maximálne vlny vo výške 0,5 m). Také podmienky môžu vzniknúť vo vnútrozemských chránených vodách a v pobrežných vodách za dobrého počasia.

OBMEDZENIA ČLNA



VAROVANIE

NEBEZPEČENSTVO PONORENIA ALEBO UTOPENIA

NIKDY neprekračujte hranicu hmotnosti člna, celkovej hmotnosti všetkých osôb, výkonu prevodu a kapacity kvapalín. Prekročenie hraníc obmedzení člna môže spôsobiť ponorenie alebo utopenie s následkom smrti alebo vážnych zranení.

Hmotnosť člna

Hmotnosť člna za podmienok pri plnom zaťažení je súčet hmotnosti člna v prípade prázdneho člna plus maximálna záťaž.

Maximálna záťaž

Maximálna záťaž sa týka "maximálnej záťaže odporúčanej výrobcom." Táto nesmie prekročiť celkovú záťaž, ktorá môže byť pripočítaná k hmotnosti prázdneho člna bez prekročenia požiadaviek na stabilitu, voľný okraj lode, požiadaviek na plavbu, sedadlá a musí zohľadniť kategóriu konštrukcie člna. Ako minimum je nutné zobrať do úvahy nasledovné:

- Počet osôb s váhou 75 kg (priemer). Ak sú súčasťou posádky deti, maximálny počet osôb je možné prekročiť za predpokladu, že hmotnosť každého dieťaťa neprekročí hranicu 37,5 kg (priemer) a neprekročí sa celková hmotnosť osôb. To znamená, že dve deti s hmotnosťou 37,5 kg môžu byť prevážané ako jedna osoba s hmotnosťou 75 kg.
- Základné zariadenie, ale nie menej než 10 kg.
- Náklad alebo kvapaliny, ktoré sa spotrebujú, ako aj rozličné zariadenie, ktoré nie je súčasťou hmotnosti prázdneho člna.

Maximálny počet osôb



VAROVANIE

NEBEZPEČENSTVO PREŤAŽENIA

Neprekročte maximálny doporučený počet osôb. Rovnako počet osôb na palube, celková váha všetkých osôb, vybavenia akvapalných kapacít nesmie nikdy prekročiť maximálne doporučené zaťaženie (náklad). Vždy používajte sedadlá alebo miesta na sedenie pre pasažierov.

Za maximálny počet osôb odporúčaný výrobcom sa považuje počet osôb, u ktorého čln úspešne splnil požiadavky na voľný okraj lode, stabilitu, plavbu a pre ktorý je vyhradený priestor na sedenie. Maximálny počet hranice obmedzenia osôb je uvedený na výrobnom štítku člna.

Náklad



VAROVANIE

NEBEZPEČENSTVO PREŤAŽENIA

Pri nakladaní člnu nikdy neprekročte maximálne zaťaženie. Vždy nakladajte čln opatrne a rozložte náklad rovnomerne. Ťažký náklad neumiestňujte vysoko, aby to neovplyvnilo stabilitu člna.

Celková váha všetkých osôb, vybavenia akvapalných kapacít nesmie nikdy prekročiť maximálne zaťaženie (náklad). Vždy zaťažujte čln opatrne a rovnomerne rozložte záťaž. Umiestnenie ťažkého nákladu príliš vysoko alebo zmena ťažiska nepriaznivo ovplyvní stabilitu. Presvedčte sa, že sú všetky zariadenia a príslušenstvo uložené a zabezpečené.

STABILITA A VZTLAK

Zmeny zvislej polohy nákladu na palube (napríklad doplnenie rybárskou vežou, radarovým zariadením, stohovacím stožiarom, zmena motora, doplnenie ťažným zariadením, vodou v podpalubí, vlnolamom, zdvihákom alebo ťažným zariadením na ťažké predmety, deravé nádrže) môže významne ovplyvniť stabilitu člna. Nemeňte, nevrtajte alebo nerobte prípadné zmeny konštrukcie, ktoré môžu ovplyvniť stabilitu alebo vztlak člna bez písomného schválenia staviteľa člna alebo jeho zákonného zástupcu.

ZÁCHRANA Z VODY (MUŽ CEZ PALUBU)

Najlepší spôsob, ako zabrániť nehode muž cez palubu, je, aby cestujúci počas plavby člna sedeli na miestach na to určených. NIKOMU nedovoľte, aby sedel v oblasti prednej časti člna, ak sa čln pohybuje rýchlo. V prípade situácie muž cez palubu ihneď reagujte na osobu, ktorá je mimo palubu. Obeť majte stále v dohľade. Čo možno najskôr sa vráťte k obeti. Osobe hoďte záchrannú vestu. Vypnite motor a pomôžte osobe dostať sa do člna.



PREVRHNUTIE A NÁVRAT

Čln sa môže prevrhnúť alebo zatopiť, keď to najmenej očakávate. Tak ako u požiarov, majte svoj vopred premyslený plán čo robiť, keď sa váš čln zatopí alebo prevrhne. Skúste vypnúť motor. Ak boli na palube aj iné osoby, skúste ich nájsť, presvedčte sa, že sú pri vedomí a že vedia plávať. **ZOSTÁňte PRI ČLNE!** Vylezte na trup lode a skúste na seba upozorniť pomoc. **NESKÚŠAJTE** plávať k brehu. Je zvyčajne ďalej, než sa zdá.

PEVNÉ BODY

Váš čln môže byť vybavený pevnými bodmi na ťahanie, zdvíhanie, ukotvenie, pripojenie atď. Pri použití pevných bodov dávajte pozor.

VAROVANIE

NEBEZPEČENSTVO PRI ŤAHANÍ

- Pevnosť lán alebo reťazí nesmie vo všeobecnosti prekročiť 80% pevnosti príslušného pevného bodu.
- Vždy ťahajte alebo buďte ťahaní pomaly. Keď ste ťahaní, nikdy neprekračujte rýchlosť ťažnej lode.
- Ťažné lano musí byť vždy upevnené pevne takým spôsobom, aby sa nemohlo pri zaťažení uvoľniť.

Povinnosťou vlastníka alebo obsluhy je zabezpečiť, aby sa kotevné laná, ťažné laná, kotviace reťaze, laná a kotvy hodili na zamýšľaný účel použitia lode. Vlastníci musia tiež zvážiť, aká je potrebná činnosť pri zabezpečení ťažného lana na palube.

Ak sa inštalujú nekovové pevné body, musí sa zohľadniť ich obmedzená životnosť. Ak vykážu známky porušenia, viditeľné trhliny na povrchu alebo stálu deformáciu, musia sa vymeniť.

PRÍSTAVNÉ A KOTVIACE LANÁ

Použite dvojité pletené nylonové lano dobrej kvality a dostatok ochranných nárazníkov na ochranu lode pred poškodením. Na zaistenie lode použite len rohatinku, závesné oko a hviezdicové oká. **NEPOUŽÍVAJTE** zábradlia alebo čelné sklo. Zábradlie na prednej palube sa smie používať len upevnenie „lana navijáka“ v núdzovej situácii.

ŤAHANIE

POZNÁMKA

Preťaženie vlečenej lode môže spôsobiť poškodenie člna alebo vlečenej lode. Uistite sa, že vlečená loď má správnu veľkosť pre čln a jeho hmotnosť. Vlečenú loď **NEPREŤAŽUJTE**.

PRACOVNÁ PALUBA

Na niektorých člnoch je pracovná paluba obmedzená na kokpit, pričom na ostatných môže zahŕňať celú palubu, kde má zábradlie okolo paluby vhodnú výšku. Paluba sa smie používať na záchranu ľudí cez palubu a miesto pre rebriky. Niektoré z týchto častí sa nesmú používať počas plavby člna.

MOTOR(Y)

Informácie o type motora, výkonoch, type paliva a chladiacej zmesi, odstraňovaní problémov a všeobecné informácie sú uvedené v tomto návode. Informácie o motore(och) sa nachádzajú v návode na použitie motora.

EMISIE HLUKU

Zákony a predpisy o limitoch hlučnosti a výfukových plynov rekreačných plavidiel a motorov sú platné v niektorých členských štátoch na ochranu ľudského zdravia, životného prostredia a kde sa to hodí aj na ochranu zdravia domácich zvierat. Pre rekreačné plavidlá s motorom na palube alebo motormi hviezdicového pohonu s alebo bez integrovaného výfuku je potrebné udržiavať čln a výfukový systém v stave, ktorý prakticky zabezpečí súlad s príslušnými hodnotami limitov hluku pri normálnom používaní. Viac o emisiách hluku nájdete v návode na použitie motora.



BEZPEČNOSŤ PRI PLAVBE

BEZPEČNOSTNÉ VÝSTRAHY



Táto časť zahrňuje základnú bezpečnosť pri plavbe. V celom tomto návode špecifické upozornenia a symboly označujú informácie o bezpečnosti.

SÚ dva typy upozornení, ktoré môžu byť použité jednotlivito alebo naraz, aby vyjadrovali informácie:

Úrovne nebezpečenstva

NEBEZPEČENSTVO

NEBEZPEČENSTVO označuje nebezpečnú situáciu, ktorá v prípade, že jej nezabránite, spôsobí smrť alebo vážne zranenia.

VAROVANIE

VÝSTRAHA označuje nebezpečnú situáciu, ktorá v prípade, že jej nezabránite, môže spôsobiť smrť alebo vážne zranenia.

UPOZORNENIE

UPOZORNENIE označuje nebezpečnú situáciu, ktorá v prípade, že jej nezabránite, môže spôsobiť menšie alebo menej vážne zranenia.

SK



POZNÁMKA

POZNÁMKA sa používa na upozornenie na činnosti, ktoré sa netýkajú zranenia osôb.

Obrazkové symboly

Ilustrované označenia pomocou symbolov zobrazené nižšie, slúžia len na referenčné účely. Aktuálne symboly sa budú líšiť v závislosti od predmetu.



Výstražné značky - Identifikujú riziko.



Akčné značky - vyjadrujú povinné úkony, ktoré by mali byť zrealizované pre vyhnutie sa riziku.



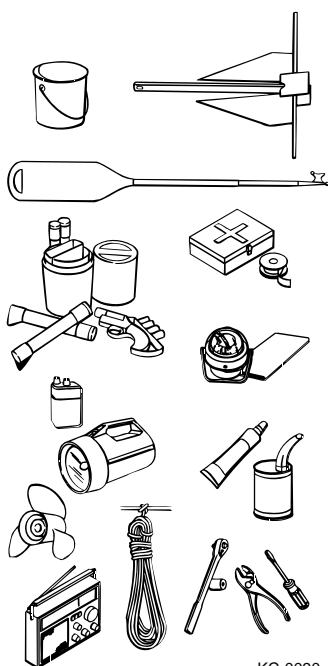
Zakazujúce značky - Označujú zakázanú činnosť.

POTREBNÉ BEZPEČNOSTNÉ VYBAVENIE

Ako vlastník plavidla, ste zodpovedný za obstaranie a udržiavanie potrebného bezpečnostného vybavenia. Požadované bezpečnostné zariadenie, ktoré musíte mať na palube, sa môže meniť podľa regiónu alebo objemu vody. Pre ďalšie informácie o potrebnom vybavení skontaktujte vaše miestne plavebné úrady.

ODPORÚČANÉ BEZPEČNOSTNÉ VYBAVENIE

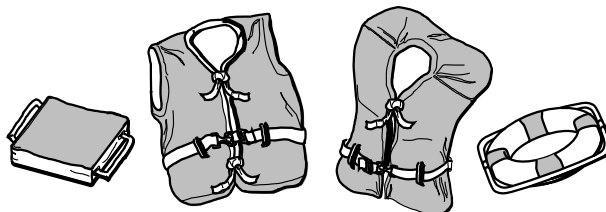
- Požadované záchranné zariadenie
- Potrebné vybavenie na uhasenie ohňa
- Núdzový rádiový maják určujúci polohu
- Ručné zariadenie na vyberanie vody (vedro, ručná pumpa, atď.)
- Kotva s dostatočným lanom
- Radarový reflektor
- Uväzovacie laná a odrazníky
- Rezervné baterky a batérie do rádia
- Ďalekohľad
- Slnéčné okuliare a ochranný krém proti slnku
- Zásoby potravín a vody (dlhšia plavba)
- Náhradné kľúče od člna a prídavná štartovacia batéria
- Náhradné poistky a žiarovky
- Mobilný telefón



KC-0090

ZÁCHRANNÉ VESTY

Záchranná vesta môže zachrániť váš život, ale len ak ju máte na sebe. Držte vesty na rýchlo dostupnom mieste - nie v uzavretej priehradke alebo uskladnené pod iným vybavením. Navyše musia byť dostupné pre okamžité použitie plávacie zariadenia na hádzanie.



KC-0041_2a

VAROVANIE

NEBEZPEČENSTVO ZATOPENIA

Ak sa nepodarí udržať sa na palube alebo použiť záchrannú vestu, môže to spôsobiť smrť alebo vážne zranenia. Uistite sa, že je váš čln vybavený správnym počtom a typom záchranných vest.

Dôležité je hlavne, aby deti, ľudia so zdravotným postihnutím a neplavci mali na sebe správne oblečenú záchrannú vestu celý čas. Deti a neplavci potrebujú špeciálne pokyny na používanie záchranných vest. Informujte všetkých cestujúcich o umiestnení bezpečnostných zariadení, záchrannej výbavy a použití rebríka.

Pravidelne kontrolujte stav záchranných vest. Vyskúšajte záchranné vesty predtým, ako sa začnete plaviť a prispôbte ich pre pohodlie. Prečítajte si štítok na záchrannej veste a postupujte presne podľa pokynov.

ZÁCHRANNÝ ČLN (NAFUKOVACÍ)

Väčší čln používaný na otvorenom mori môže mať príslušenstvo pre záchranný nafukovací čln. Vždy umiestnite záchranný čln do jemu určeného, označeného miesta do plechovej nádoby alebo do kufrá tak, aby bol chránený voči živlom. Ak nie je k dispozícii miesto pre uskladnenie, umiestnite ho do prístupného umiestnenia, preč od premávky aby ste predišli jeho poškodeniu. Pri používaní a Údržbe vždy dodržujte pokyny výrobcu.



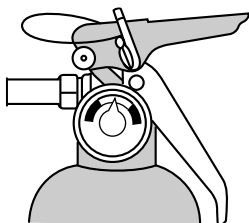
PROTIPOŽIARNE ZARIADENIE

⚠ NEBEZPEČENSTVO

RIZIKO POŽIARU/VÝBUCHU

Nikdy:

- neinštalujte voľne visiace závesy alebo iné látky v susedstve alebo nad sporákmi alebo inými zariadeniami s otvoreným plameňom; neukladajte zápalný materiál v priestore motora. Ak sú nezápalné materiály uložené v priestore motora, musia byť zaistené proti pádu do stroja a nesmú spôsobiť vytvorenie prekážky prístupu do tohto priestoru alebo z neho von;
- neklad'te prekážky na prechodoch k východom a otvorom;
- nezakrývajte bezpečnostné ovládacie prvky, napr. palivové ventily, plynové ventily, prepínače elektrického systému;
- nezakrývajte prenosné hasiace prístroje uložené v skrinkách;
- nenechávajte čln bez dozoru pri varení alebo ak sa používajú vykurovacie zariadenia;
- nemeňte žiadny z lodných systémov (špeciálne elektrických, palivových a plynových) alebo nedovoľte nekvalifikovaným pracovníkom meniť žiadny z lodných systémov;
- neplňte žiadnu palivovú nádrž alebo nevymieňajte plynové fľaše, ak stroj beží alebo sa používajú spotrebiče na varenie alebo kúrenie;
- nefajčite pri manipulácii s palivom alebo plynom.



KC-0083_1

Schválené protipožiarne zariadenie sú potrebné na väčšine člnov. Všetky protipožiarne zariadenia udržiavajte pripravené a prístupné. Všetci cestujúci musia poznať miesto a postup obsluhy všetkých protipožiarnych zariadení alebo systémov a miesta požiarnych otvorov, prechodov a východov.

Hasiacim prístrojom haste z bezpečnej vzdialenosti niekoľko metrov a potom, keď sa požiar zmenšuje, presuňte sa smerom dopredu k požiaru. Nie všetkými hasiacimi prístrojmi sa hasí z tej istej vzdialenosti. Uistite sa, že poznáte odporúčania pre vhodnú vzdialenosť na hasenie pomocou vášho hasiaceho prístroja.

Protipožiarne zariadenie je nutné kontrolovať v intervaloch uvedených na zariadení, vymieňať prenosné hasiace prístroje, ak vypršala ich životnosť alebo sú prázdne, za zariadenia rovnakého typu a výkonu hasenia. Pevné systémy je nutné znova naplniť alebo vymeniť, ak vyprší ich životnosť alebo sú prázdne. Prečítajte si návod na obsluhu hasiaceho prístroja.

Modely vybavené Systémom Automatického Hasenia plameňa automaticky spúšťajú hasenie, keď teplota dosiahne predvolený limit. Keď sa uvedie do chodu, mal by vydávať hlasný zvuk nasledovaný zvukom „sršiaceho“ vzduchu. Keď sa spustí hasenie, ihneď vypnite všetky elektrické a mechanické systémy a zapojenú ventiláciu.

⚠ VAROVANIE



RIZIKO POŽIARU/VÝBUCHU

Systém na hasenie plynu vypína kyslík na „zmiernenie“ požiaru. NEOTVÁRAJTE otvor. Kyslík podporuje požiar a môže dochádzať k spätnému šľahaniu, ktoré môže spôsobiť smrť alebo vážne zranenia.

Ak sa palubný protipožiarne systém vyprázdni, počkajte najmenej 15 minút, než otvoríte veko motora.

⚠ UPOZORNENIE

Pred vyprázdnením vypnite motory a ventilátory. Miesto opustite.

⚠ VAROVANIE

Priestor motora má pevný hasiaci systém. Aby nedošlo k uduseniu pred vyprázdnením, opustite priestor. Po vyprázdnení vyvetrajte predtým, než vojdete.

⚠ VAROVANIE

Tento hasiaci prístroj používa CO₂ ako hasiace médium. Má sa používať len na hasenie elektrických vedení alebo kuchýň. Aby nedošlo k uduseniu po vypustení, ihneď opustite priestor a pred opakovaným vstupom vyvetrajte.

SK



VAROVANIE



POHYBLIVÉ ČASTI

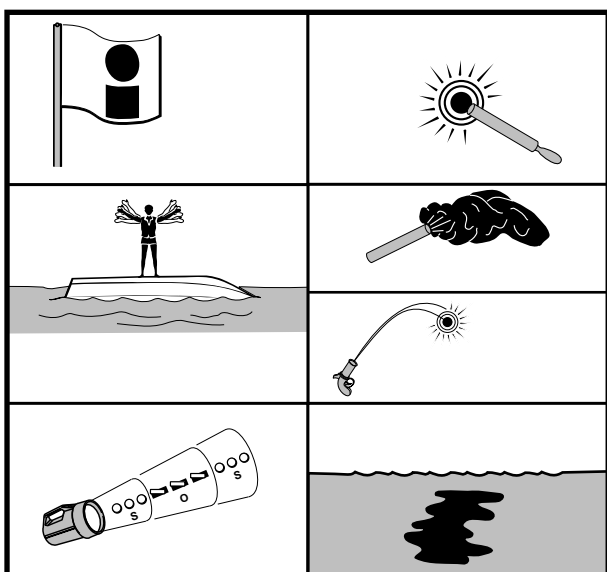
Kontakt s pohyblivými dielmi môže spôsobiť pomliaždeniny, porezanie a spôsobiť smrť alebo vážne zranenia. Stojte mimo pohyblivých dielov.

Nikdy nechodte blízko, aby ste sa nedostali do kontaktu s bežiacimi pohyblivými dielmi stroja, napr. motorom, generátorom alebo vrtuľou ventilátora.

Kontakt môže mať za následok stratu častí tela, úškrtenie, popáleniny a vážnu stratu krvi vyplývajúcu z vážneho zranenia alebo smrť. Počas chodu stroja nechajte všetky ochranné kryty na mieste.

VIZUÁLNE NÚDZOVÉ SIGNÁLY

Väčšina člnov operujúcich v pobrežných vodách musí mať schválené vizuálne núdzové signály; obráťte sa na miestne Úrady.



KC-0082_2

VAROVANIE



RIZIKO POŽIARU/VÝBUCHU

Pyrotechnické signalizačné zariadenia môžu pri nesprávnom používaní spôsobiť požiar a/alebo výbuch, smrť, vážne zranenie a škody na majetku. Pri používaní ručných signalizačných zariadení dodržujte pokyny výrobcu.

DROGY A PAVENIE SA

Čln nepoužívajte pod vplyvom liekov, drog a alkoholu. Kombinácia hluku, vibrácií, slnka, vetra a pohybu tvorí Únavu na vode. Účinky alkoholu sú silnejšie na vode ako na súši. Drogy a plavenie nie sú v súlade. Obsluha člna v prípade intoxikácie alebo pod vplyvom iných drog je nebezpečná a protizákonná. Videnie alebo úsudok pod vplyvom drogy na vode môže viesť k nešťastiu.



VAROVANIE

RIZIKO PREVÁDZKY POD VPLYVOM DROG

Obsluha člna pri intoxikácii alebo pod vplyvom iných drog môže spôsobiť smrť alebo vážne zranenie. **NEOBSLUHUJTE** čln pod vplyvom chemikálií ovplyvňujúcich myslenie.

RIZIKÁ OXIDU UHOĽNATÉHO

Otrava oxidom uhoľnatým by sa nemala pliesť s morskou chorobou, intoxikáciou alebo Úpalom. Ak sa niekto sťažuje na podráždenie očí, bolesti hlavy, nevoľnosť, slabosť alebo točenie hlavy, alebo máte podozrenie na otravu oxidom uhoľnatým, okamžite preneste osobu na čerstvý vzduch, vypátrajte príčinu a uskutočnite nápravné kroky. Ak je to potrebné, vyhľadajte lekársku pomoc.

NEBEZPEČENSTVO



NEBEZPEČENSTVO KYSLIČNÍKA UHOĽNATÉHO

Pôsobenie kysličníka uhoľnatého spôsobí smrť alebo vážne zranenie. **NEPOUŽÍVAJTE** plošinu paluby pre nejaký iný účel, než je nalodenie na čln a príprava na vstup do vody a **NEPOUŽÍVAJTE** plošinu paluby, ak motor beží.

NEBEZPEČENSTVO

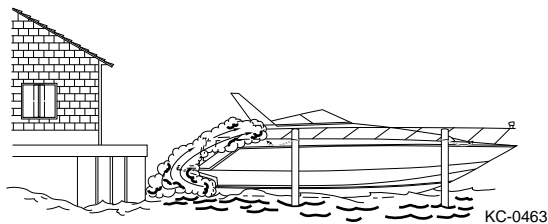
NEBEZPEČENSTVO KYSLIČNÍKA UHOĽNATÉHO

Oxid uhoľnatý (plyn) je bezfarebný, bez zápachu a je extrémne nebezpečný. Všetky motory a zariadenia na spaľovanie paliva vytvárajú vo výfuku CO. Vyhnite sa priamemu a dlhému vystaveniu sa CO. CO spôsobí **POŠKODENIE MOZGU** alebo **SMRŤ**. Znaky vystavenia CO zahŕňujú nevoľnosť, závraty a ospalosť.

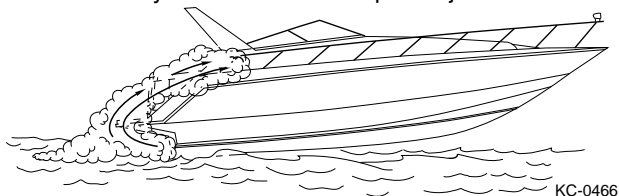


Zdroje CO zahrňujú:

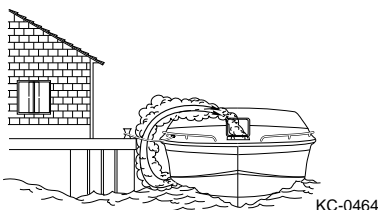
- Prekážky ovplyvňujúce rozptyl výfukových plynov v zadnej časti.



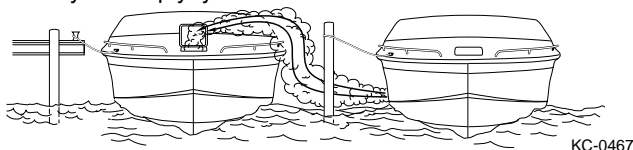
- Plavba s veľkým uhlom zdvihnutia prednej časti lode.



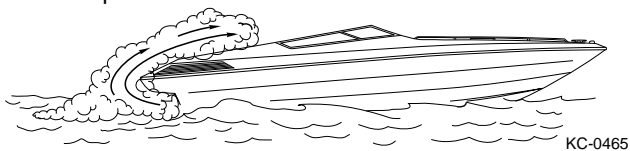
- Prekážky ovplyvňujúce rozptyl výfukových plynov po bokoch.



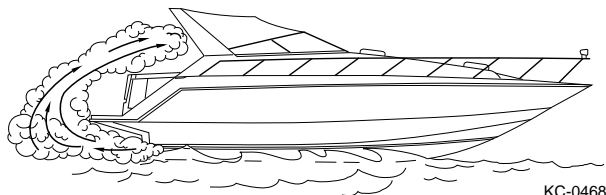
- Iné výfukové plyny v blízkosti.



- Pomalá plavba alebo státie vo vode.



- Prevádzka splachtovými vrchmi alebočnými závesmi na mieste bez ventilácie.



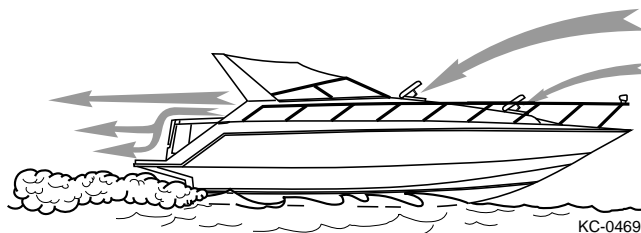
! NEBEZPEČENSTVO



NEBEZPEČENSTVO KYSLIČNÍKA UHOLNATÉHO

Pri spaľovaní paliva spotrebičov s otvoreným plameňom sa spotrebáva kyslík z kajuty a do člna uvoľňuje produkty spaľovania. Ak sa používajú spotrebiče, je nutné vetranie. Ak používate spotrebiče, otvorte konštrukčné vetracie otvory. Nikdy nezakrývajte vetracie otvory a zabezpečte, aby boli spotrebiče správne používané.

Aby ste znížili hromadenie CO, vetrajte interiér člna otvorením jeho okien a/alebo plachiet aby ste zaistili dostatočnú ventiláciu. Palubné otvory je možné otvoriť pri pomalej plavbe alebo pri státi vo vode, ale musia byť uzavreté pri vysokých rýchlostiach, aby nevnikla voda, nedošlo k poškodeniu a možným zraneniam osôb.



ČEZ ČLNA A OKOLO ČLNA ZABEZPEČTE POHYB ČERSTVÉHO VZDUCHU.

VIDITEĽNOSŤ

Výhľad obsluhy od kormidla môže byť obmedzený pri vysokom uhle člna a iných faktoroch spôsobených jednou alebo viacerými z nasledovných meniacich sa podmienok:

- uhly nastavenia motora pohonu (na člnoch vybavených systémom nastavenia výkonu jednotky pohonu);
- uhly nastavenia kĺzania na trupe (na člne vybavenom nastavovaním kĺzania s ovládaním výkonu alebo nastavovacie výčnelky na priečke);
- rozloženie nákladu a záťaže;
- rýchlosť;
- veľké zrýchlenie;
- prechod z režimu výtlaku do režimu kĺzáku;
- podmienky na mori;
- dážď a striekanie;
- tma a hmla;
- vnútorné svetlá;
- poloha vrcholu a závesov;
- osoby alebo pohyblivé príslušenstvo v zornom poli obsluhy.

Medzinárodné predpisy pre zabránenie vzniku kolízií na mori (COLREGS) a pravidiel v cestnej premávky vyžadujú, aby bol stále zachovaný správny výhľad a dodržiavanie správnej cesty. Dodržiavanie týchto pravidiel je dôležité.

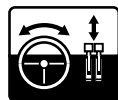
SK



U člnov, ktoré majú viac polôh kormidla, môže byť zorné pole z jednej alebo viacerých staníc kormidla obmedzené. Aby nedošlo ku kolíziám. Pri použití stanice s kormidlom s obmedzenou viditeľnosťou udržiavajte výhľad smerom dopredu a dozadu podľa požiadaviek COLREG a pravidiel cestnej premávky.

POZNÁMKA

Pri nepriaznivom počasí alebo vysokých rýchlostiach nechajte prístavné svetlá, okná, čelné sklá, dvere, otvory alebo vetracie otvory uzavreté.



VŠEOBECNÉ INFORMÁCIE

OVLÁDANIE

DÔLEŽITÉ

Čln poháňaný vysokým výkonom môže mať za následok stratu ovládania a stane sa nebezpečným. NEPREŤAŽUJTE váš čln alebo nepoužívajte motor, ktorý presahuje výkon konských síl uvedených na štítku.

Predtým ako začnete

Pri plavbe apoužívaní vášho vybavenia buďte prezieravý.

- Čln nespúšťajte vo vnútri.
- Pred spustením motora lanko vypínača zastavenia motora nasadíte na ovládač a uistíte sa, že je radiaca páka v NEUTRÁLNEJ polohe.
- Oboznámte sa so stavom vášho člna a prostredím, kde chcete obsluhovať čln.
- Majte plán plavby a informujte iných kedy sa vrátite.
- Pred vydaním sa na cestu zaistite alebo uložte voľné predmety.
- Vyhnite sa náhlemu manévrovaniu pri vysokej rýchlosti a na vlnách znížte rýchlosť.
- Ak čln nemá výkonový štítok, skontaktujte sa s predajcom alebo výrobcem člna.

Ovládanie radenia/plynu



VAROVANIE

NEBEZPEČENSTVO VZNIKU KOLÍZIE

Motor s vysokými otáčkami, ak dôjde k strate ovládania škrtiacej klapky, môže spôsobiť kolíziu s následnou smrťou alebo vážnym zranením. Uistite sa, že sÚ všetky riadiace systémy pravidelne kontrolované a správne udržiavané.

Ovládanie radenia/plynu sa nepatrne líši medzi modelmi akonfiguráciami motora. Všetky ovládacie systémy vyžadujú pravidelnú Údržbu, aby fungovali bez porúch a bezpečne. Pravidelné kontroly sÚ nevyhnutné; pozrite u predajcu.

POZNÁMKA

Ovládacie prvky škrtiacej klapky rekreačnej lode sÚ zvyčajne vybavené neutrálnym poistným spínačom pri štarte. Pravidelne kontrolujte neutrálny bezpečnostný systém pri štarte. Čln NEPOUŽÍVAJTE, keď si myslíte, že má neutrálny bezpečnostný spínač pri štarte poruchu.

Ovládanie s jednou pákou umiestnenou na povrchu

Ovládanie pomocou jednej páky jednou rukou ovláda radenie rýchlosti a škrtiacu klapku.

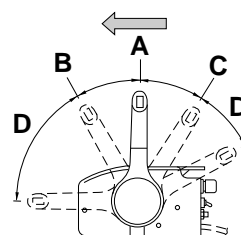
A. Bezpečnostný spínač NEUTRÁLNEJ polohy umožňuje spúšťanie len v tejto polohe.

B. Poloha dopredu - Stlačte uvoľňovacie tlačidlo pod rukoväťou aby ste povolili pohyb páky do prednej (spätnej) polohy.

C. Spätná poloha - Neposúvajte rýchlo z prednej polohy do spätiočnej.

D. Poloha pridávania plynu - Stlačením dopredu alebo potiahnutím do spätiočky sa zvyšuje rýchlosť motora.

Nikdy sa nepokúšajte pohybovať pákou, ak motor nie je v chode. Na zahriatie motora sa používa samostatná páka na ovládanie pre záber plynu, keď je v neutrálnej polohe.



KC-0620_1

Ovládanie s jednou pákou, ktorá je skrytá

Ovládanie pomocou jednej páky jednou rukou ovláda radenie rýchlosti a škrtiacu klapku.

A. Bezpečnostný spínač NEUTRÁLNEJ polohy umožňuje spúšťanie len v tejto polohe.

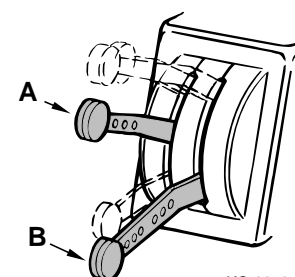
B. Poloha dopredu - Stlačte uvoľňovacie tlačidlo pod rukoväťou aby ste povolili pohyb páky do prednej (spätnej) polohy.

C. Spätná poloha - Neposúvajte rýchlo z prednej polohy do spätiočnej.

D. Poloha pridávania plynu - Stlačením dopredu alebo potiahnutím do spätiočky sa zvyšuje rýchlosť motora.

Nikdy sa nepokúšajte pohybovať pákou, ak motor nie je v chode. Na zahriatie motora slúži tlačidlo na základovej doske páky, ktorá keď je stlačená, umožňuje záber plynu, kým prevodovka ostáva vneutrále.

Dvojitá páka – jeden motor



KC-0653_1

Ovládacie prvky s dvojitou pákou majú samostatnú páku na radenie rýchlosti a jednu na škrtiacu klapku motora.



A. Radiaca páka - Neutrál je v polohe strednej zarážky; po stlačení páky sa čln pohne smerom vpred a po jej potiahnutí sa pohne smerom vzad.

B. Páka plynu - Plný plyn je úplne hore, voľnobeh je úplne dole.

Na zahriatie motora je radiaca páka v neutrálnej polohe a plynová páka sa posúva podľa potreby.

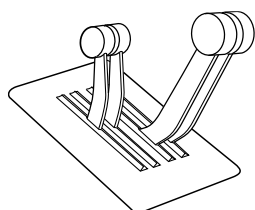
Jedna páka – dva motory

Ovládacie prvky dvoch motorov umožňujú nezávislé radenie rýchlostí a ovládanie škrtiacej klapky pre každý motor. Tým sa dosiahne ľahšie manévrovanie v úzkych priestoroch. Každá ovládacia páka pracuje aj ako radiaca páka, aj ako plynová pre svoj motor, ľavá páka pre motor na ľavoboku a pravá páka pre motor na pravoboku.

Páky sú zapadnuté v neutrálnej polohe (rovno hore) pre bezpečnosť pri štartovaní. Radenie sa uskutočňuje pohybom páky do prvej, 15° polohy; potlačte páku pre chod dopredu a potiahnite pre spätný chod. Posunutím páky za 15° sa pohnete z rozsahu radenia do rozsahu plynu.

Pre zahriatie motora stlačte tlačidlo na základnej doske páky, ktoré umožňuje zvýšenie plynu, kým prevodovka ostáva v neutrálnej polohe. Pre manévrovanie na nízkej rýchlosti je niekedy potrebné používať jeden motor na chod dopredu a druhý na spätný chod.

Dvojitá páka – dva motory



KC-0654_1

Ovládacie prvky s dvojitou pákou pre dva motory majú samostatné páky na radenie prevodov a ovládanie škrtiacej klapky každého motora, ľavé páky pre prístavný motor a pravé páky pre pravý bok lode. Ovládacie prvky pre dva motory sú väčšinou vybavené radiacimi pákami (všetky majú tú istú veľkosť a farbu) umiestnenými

spoločne a pákami na ovládanie škrtiacej klapky (všetky tej istej veľkosti a farby, ale zvyčajne väčšie než sú radiace páky), ktoré sú tiež umiestnené spolu.

U radiacej(ich) páky (pák) je NEUTRÁL aretovaná poloha v strede dráhy pohybu pák. Potlačenie páky smerom nahor alebo dopredu radí prevodovku dopredu a potiahnutím páky smerom nadol alebo dozadu radí prevodovku do spätného chodu. Pre plynové páky je plný plyn v polohe úplne hore alebo dopredu a nečinná poloha je úplne nadol alebo vzadu.

Pre zahriatie motora je radiaca páka umiestnená v neutrálnej polohe a plynová páka sa posúva podľa potreby. Pre manévrovanie na nízkej rýchlosti je niekedy potrebné používať jeden motor na chod dopredu a druhý na spätný chod.

RIADENIE

Všetky radiacie systémy vyžadujú pravidelnú údržbu, aby pracovali bez problémov a bezpečne. Pred použitím člna skontrolujte riadenie a vizuálne skontrolujte uvoľnenie alebo stratu príslušenstva člna. Ak si myslíte, že je radiaci systém poškodený, skontaktujte sa s predajcom. Čln NEPOUŽÍVAJTE, keď si myslíte, že má radiaci systém poruchu.

Ak je čln vybavený núdzovým riadiacim zariadením, oboznámte sa s jeho umiestnením a obsluhou. Ak je čln vybavený dvoma motormi, riadenie je možné ovládať použitím ovládacích prvkov pre škrtiacu klapku a súčasne ovládanie motora.

Riadenie člnu nie je samo centrujúce. Aby ste udržali riadenie pod kontrolou, vždy pevne držte volant. Nesprávne udržiavané ovládanie je nebezpečné.

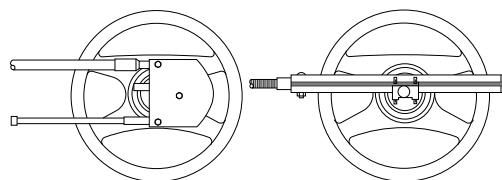
VAROVANIE

STRATA OVLÁDANIA A NEBEZPEČNÁ LOĎ

Nebezpečenstvo vyplývajúce z nesprávnej údržby riadiaceho systému je veľké a môže spôsobiť smrť alebo vážne zranenie pri náhlej strate ovládania. Presvedčte sa, že sa pravidelne kontroluje a vykonáva údržba riadenia, lán, vedení a hladiny kvapalín.

Mechanické Riadenie

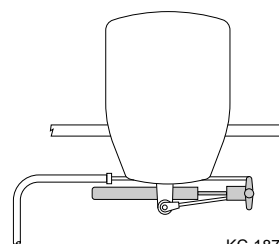
Jednotka kormidla prenáša otočný pohyb volantu na lineárny pohyb lanka, ak je volant súčasťou mechanického riadiaceho systému. Lanko tlačí alebo ťahá rameno riadenia.



KC-1871

Riadenie s posilňovačom

Jednotka kormidla prenáša otočný pohyb volantu na lineárny pohyb lanka, ak je volant súčasťou riadiaceho systému s posilňovačom. Táto činnosť tlačí alebo ťahá lanko. Pohyb kábla je zaznamenaný a signál je zaslaný do hydraulického čerpadla, ktoré pohybuje hydraulickým valcom pripojeným k páke riadenia.



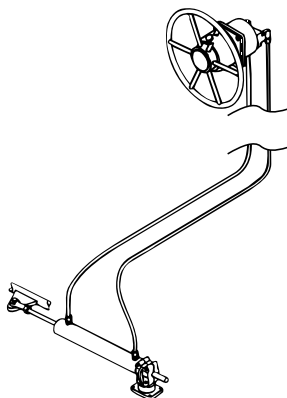
KC-1875

SK



Hydraulické riadenie

Hydraulický systém obsahuje čerpadlo namontované priamo na riadiace kormidlo s dvoma hadičkami, ktoré vedú z čerpadla do hydraulického valca. Keď sa otočí kormidlom, uvedie sa do pohybu hydraulický valec, ktorý je pripojený na páku riadenia. Nádrž oddelená alebo pripojená k čerpadlu, obsahuje zvláštnu kvapalinu, aby sa predišlo vniknutiu vzduchu do systému.



KC-1880

Udržujte v hydraulickom systéme hladinu kvapaliny a jej správny typ; kontaktujte predajcu.

VENTILY

Ventily sa používajú v palivovom systéme člna, v zariadeniach spaľovania paliva, vodovodných systémoch a systémoch livewell na ovládanie paliva alebo kvapalín.

Oboznámte sa s nebezpečenstvom spojeným s palivovými systémami alebo inými systémami spaľovania paliva.

Vyvarujte sa poškodeniu palivového vedenia a pripojení, a kontaktu paliva s horľavými časťami motora. Očistite ihneď akékoľvek rozliate palivo a zaobstarajte si na brehu správne handry.

Pozrite si PALIVOVÉ a VODOVODNÉ SYSTÉMY, kde nájdete výstrahy týkajúce sa ventilov používaných na týchto typoch systémov.

VAROVANIE



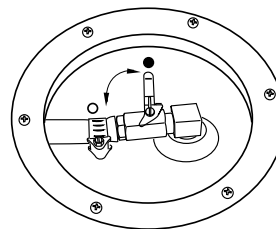
NEBEZPEČENSTVO POŽIARU / VÝBUCHU

Benzín a iné palivá sú extrémne horľavé avysoko výbušné v určitých podmienkach.

- Nefajčite alebo nedovoľte otvorenému ohňu, alebo iskrám aby sa nachádzali v blízkosti pri dopĺňaní paliva.
- NEUZATVARAJTE palivové ventily.
- Palivo NESKLADUJTE v žiadnych nádobách alebo nádržiach, ktoré nie sú určené na uskladnenie paliva a tieto skladovacie priestory nepoužívajte na žiadny iný účel.

Uzavretie paliva

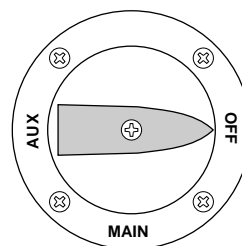
Uzavieracie ventily zabraňujú prísunu paliva do motora. Doporučuje sa tieto ventily uzavrieť počas dlhšej doby nečinnosti alebo skladovania.



KC-1003

Voľba palivovej nádrže

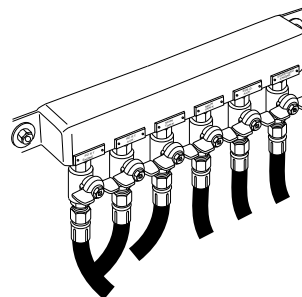
Modely s dvomi alebo tromi palivovými nádržami sú vybavené ventilom pre výber nádrže.



KC-1001_1

Rozdeľovače paliva

Palivové rozdeľovače, zvyčajne umiestnené v priestore motora, sa používajú s viacerými palivovými nádržami a motormi. Ventily sa používajú na ťahanie paliva z jednej alebo viacerých nádrží alebo na uzavretie prívodu paliva do jedného alebo viacerých motorov.



KC-1004

Spotrebiče na spaľovanie paliva

Pri spaľovaní paliva spotrebičov s otvoreným plameňom sa spotrebúva kyslík z kajuty a do člna uvoľňuje produkty spaľovania. Pri prevádzke alebo výmene palivových valcov týchto typov spotrebičov je potrebné vetranie. Uistite sa o dostatočnej ventilácii a či zariadenie pracuje správne. Tieto typy spotrebičov NEPOUŽÍVAJTE na ohrev priestorov kuchynky alebo kajuty.



! NEBEZPEČENSTVO



NEBEZPEČENSTVO KYSLIČNÍKA UHOĽNATÉHO

Pri spaľovaní paliva spotrebičov s otvoreným plameňom sa spotrebovávajú kyslík z kajuty a do člna uvoľňuje produkty spaľovania. Ak sa používajú spotrebiče, je nutné vetranie. Ak používate spotrebiče, otvorte konštrukčné vetracie otvory. Nikdy nezakrývajte vetracie otvory a zabezpečte, aby boli spotrebiče správne používané.

PALIVOVÝ SYSTÉM

! VAROVANIE



NEBEZPEČENSTVO POŽIARU / VÝBUCHU

Benzín a iné palivá sú extrémne horľavé a vysoko výbušné v určitých podmienkach.

- Nefajčite alebo nedovoľte otvoremu ohňu, alebo iskrám aby sa nachádzali v blízkosti pri dopĺňaní paliva.
- NEUZATVARAJTE palivové ventily.
- Palivo NESKLADUJTE v žiadnych nádobách alebo nádržiach, ktoré nie sú určené na uskladnenie paliva a tieto skladovacie priestory nepoužívajte na žiadny iný účel.

Pred zapnutím elektrických zariadení alebo spustením motora skontrolujte priestor motora, či sa tam nenachádzajú pary benzínu, potom zapnite ventilátor najmenej na štyri minúty. Ventilátor zapínajte len pri nižších rýchlostiach.

Palivové ventily sú zvyčajne umiestnené v trupe alebo pod priechokou a vo všeobecnosti tam, kde sa dopĺňa palivo. Skontrolujte, či nie sú palivové plniace a vetracie potrubia upchaté a prelomené. Nezabudnite pravidelne skontrolovať palivový filter a v prípade potreby ho vyčistiť.

Často kontrolujte palivové potrubia, vetracie hadice a vypúšťacie hadice, či nie sú netesné. Niektoré modely sú vybavené demontovateľnými kontrolnými štítkami pre kontrolu komponentov palivového systému. Ak dôjde k netesnosti okolo prípojky, môže byť, že je potrebné len dotiahnuť hadicové spony. Ak netesnosť pretrváva, ihneď vymeňte hadicu alebo prípojku, aby nedochádzalo k úniku kvapalín alebo plynov. Porušenie povrchu hadice poukazuje na opotrebovanie. Je potrebná výmena. Používajte len diely palivového systému certifikované pre námornú prepravu, nepoužívajte automobilové diely.

Kapacitu, typ paliva a umiestnenie prípojok palivového systému nájdete v špecifických informáciách o člna, ktoré vám poskytne výrobca člna.

DÔLEŽITÉ

Nemú sa využiť celá kapacita nádrže paliva. Závisí to od nastavenia člna alebo zaťaženia. Vždy z dôvodu bezpečnosti rezervujte 20% kapacity palivovej nádrže.

VODOVODNÉ SYSTÉMY

Tento odsek pojednáva o základných komponentoch vodovodného systému. Vodovodný systém sa musí vyčistiť, pripraviť na zimu a vykonávať Údržbu, aby sa chránila jeho integrita. Pozrite si spôsoby používania, starostlivosti, Údržby systému a komponentov výrobcu.

Nádrž na čistú vodu

Ak má čln nádrž na čistú vodu, veľmi dôležitá je čistota prívodu vody. Konzultujte s námorným predajcom čo použiť. NEDOVOLTE, aby čistá voda zostala v systéme dlhší čas. Systém pravidelne vyplachujte a dezinfikujte. Systém naplňte len čistou vodou. Nemú sa využiť všetka čistá voda v systéme z dôvodu polohy člna (nastavenie a zoznam).

! VAROVANIE

CHRÁŤTE SA PRED JEDMI POUŽÍVANÝMI V NÁDRŽI NA ČISTÚ VODU

Chemikálie používané v systéme na čistenie alebo počas skladovania musia byť v súlade s vaším systémom nádrže na čistú vodu. Nádrž by mala byť prázdna počas skladovania a dlhých období nepoužívania.

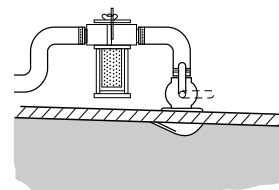
! VAROVANIE

ZNEČIŠŤOVANIE ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA

Vypúšťanie chemikálií mimo palubu sa smie vykonávať len v povolených oblastiach a podľa miestnych predpisov pre vypúšťanie chemikálií.

Kohútiky/otvory v trupe

Každý vstup alebo výstup vody pod hladinou vody je vybavený kohútikom. Tieto kohútiky umiestnené v trupe, by mali byť uzavreté počas dlhých období nečinnosti a otvorené len keď je treba.



KC-2165_1

SK



VAROVANIE

NEBEZPEČENSTVO ZATOPENIA ALEBO POTOPENIA

Porucha komponentov vodovodného systému môže spôsobiť zatopenie alebo potopenia, ktoré môže spôsobiť usmrtenie alebo vážne zranenia. Všetky komponenty vodovodného systému a kohútiky nechajte počas obdobia nečistoty uzavreté.

Niektoré kohútiky vstupu vody sú vybavené filtrom na odstránenie častíc zo vstupnej vody, ktorý zabraňuje upchatiu smerom po prúde. Filtre by mali byť denne kontrolované ačistené, aby bol zaistený dostatočný tok vody.

POZNÁMKA

Aby ste predišli poškodeniu motora, vyčistite filter a otvorte chladiaci kohútik motora predtým, ako ho naštartujete.

Ak je čln vybavený kohútikmi pred a za prepážkou v štíte, nechajte ich uzavreté s výnimkou, keď chcete vypustiť vodu do hlavných priestorov dna lode.

Vodný prevzdušňovací rezervoár

Existuje niekoľko typov ventilov vodného prevzdušňovacieho rezervoára. Najbežnejší je ovládací ventil, ktorý sa používa na plnenie alebo odsávanie rezervoára.

Keď sú odtokové ventily rezervoára otvorené, umožňujú odtokanie na úroveň vody. Pre úplné vyprázdnenie nádrže musíte vodu čerpať ručne alebo vybrať čln z vody.

POZNÁMKA

Pri nepriaznivom počasí alebo vysokých rýchlostiach nechajte prístavné svetlá, okná, čelné sklá, dvere, otvory alebo vetracie otvory uzavreté.

Rozdeľovač vody

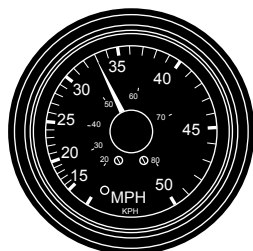
Ventil rozdeľovača vody umožňuje dvom rozdielnym systémom zdieľať jeden prívod vody amorský kohútik. Pri použití rozdeľovača môže pracovať jeden zo systémov, ale nemôžu pracovať v rovnakom čase.

PRÍSTROJE

Ak je vaša loď vybavená viacerými motormi, môžu byť dve alebo viac sád nástrojov popísaných v tomto odseku – jedna sada pre každý motor. Občasné odchýlky v označeníach mier nie sú neobvyklé. Obráťte sa na užívateľskú príručku motora pre bežné hodnoty.

Merač rýchlosti

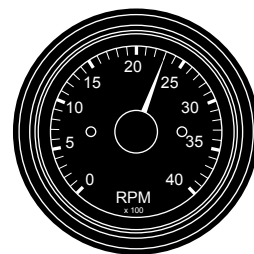
Meria rýchlosť člnu v kilometroch, uzloch alebo vmíľach za hodinu.



KC-0710

Tachometer

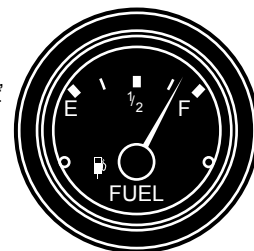
Meria rýchlosť motora v otáčkach za minútu.



KC-0700

Palivo

Meria približnú hladinu paliva vpalivovej nádrži. Keďže sa presnosť mení s polohou člna (nastavenie a zoznam), použite jednu tretinu paliva na cestu, jednu tretinu na návrat a jednu tretinu ako rezervu.



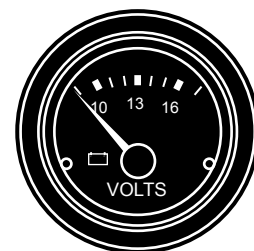
KC-0720

DÔLEŽITÉ

Nemusí sa využiť celá kapacita nádrže paliva. Závisí to od nastavenia člna alebo zaťaženia. Vždy z dôvodu bezpečnosti rezervujte 20% kapacity palivovej nádrže.

Voltmeter

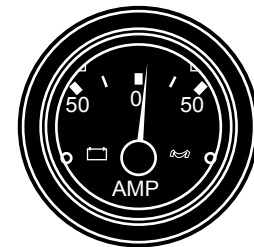
Meria stav hlavnej alebo štartovacej batérie vo voltoch DC. Skontrolujte dobijací systém a stav batérie, ak je údaj pod 11,5.



KC-0750

Ampérmeter

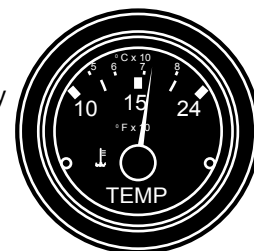
Meria nabíjací prúd v elektrickom systéme. Pre bežný rozsah prevádzky sa obráťte na príručku k motoru.



KC-0760

Teplota vody v motore

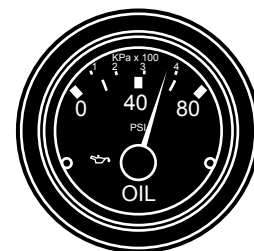
Meria teplotu chladiacej zmesi motora. Pre bežný rozsah prevádzky sa obráťte na príručku k motoru.



KC-0770

Tlak oleja v motore

Meria tlak oleja v motore. Pre bežný rozsah prevádzky sa obráťte na príručku k motoru.



KC-0780

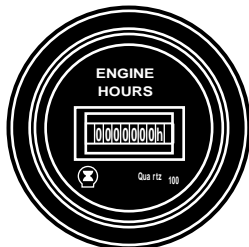


Teplota oleja v motore

Meria teplotu oleja v motore. Pre bežný rozsah prevádzky sa obráťte na príručku k motoru.

Počítadlo hodín

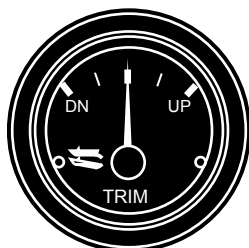
Monitoruje prevádzkový čas motora pre naplánovanie Údržby.



KC-0782

Vyváženie

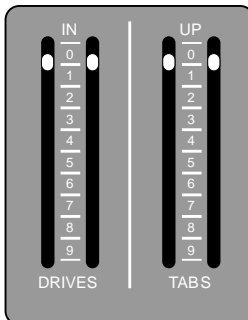
Zobrazuje polohu výstupovej jednotky a určuje relatívnu polohu prednej časti člnu zhorizontálneho pohľadu. Použite túto mierku na monitorovanie sklonu člnu.



KC-0740

Jazyčkový ukazovateľ polohy sklonu

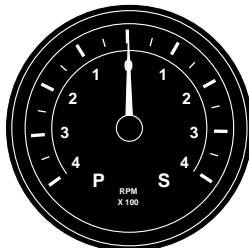
Indikuje jazyček polohy sklonu nahor alebo nadol.



KC-0707

Synchronizátor motora

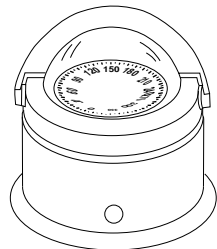
Zobrazuje vzťah medzi ukazovateľmi RPM (otáčok) dvojitých motorov, aby napomáhal k synchronizácii rýchlostí motora. Ak je ihla na nule, motory sú synchronizované. Ak je ihla mimo nuly, nastavte rýchlosť motora tak, aby bola ihla na nule.



KC-0708

Kompas

Používa sa na navigáciu tým, že určuje kde sa nachádza magnetický SEVER.



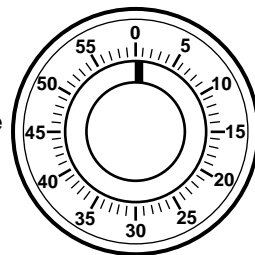
KC-0709

DÔLEŽITÉ

Pred použitím kompasu pre navigáciu musí byť kalibrovaný kvalifikovaným technikom. Ak kompas nie je kalibrovaný, poskytnete nesprávne výsledky. Podrobnejšie informácie o kompase nájdete v návode na obsluhu kompasu.

Mechanický hĺbkomer

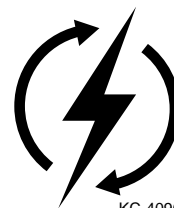
Zobrazuje vzdialenosť medzi spodkom vášho člna a povrchom zeme priamo pod snímačom. Aby ste sa vyhli stretom s dnom v plytkej vode, vždy odčítavajte extra vzdialenosť z ukazovateľa.



KC-0910

SPÍNAČE A INDIKÁTORY

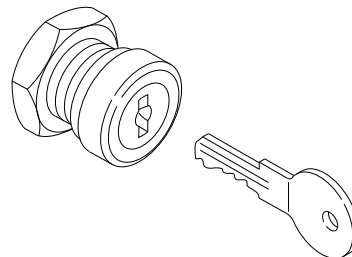
Každý elektrický obvod vo vašom člne je vybavený ovládacím spínačom.



KC-4090

Zapaľovanie

Otočením kľúča úplne v smere hodinových ručičiek sa zapne štartovanie motora. Keď sa motor naštartuje, uvoľnite kľúč, aby sa spínač vrátil do zapnutej polohy.



KC-0985

Spínač zastavenia motora

VAROVANIE

STRATA OVLÁDANIA A NEBEZPEČNÁ LOĎ

System spínača zastavenia motora, ktorý sa nepoužíva alebo nefunguje správne, môže spôsobiť smrť alebo vážne zranenia. Čln NEPOUŽÍVAJTE, ak systém vypínača núdzového zastavenia nefunguje správne.

SK

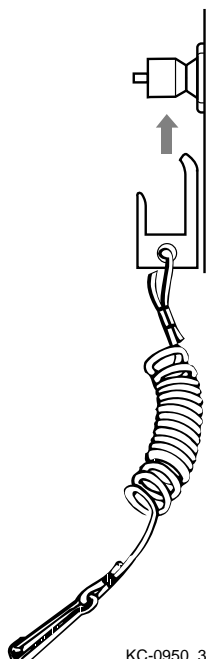


Pripevnite napínacie lanko zastavovacieho spínača motora k vodičovi predtým, ako naštartujete motor. To zabráni, aby čln plával ďalej, ak bol vodič náhodne vyhodnený z člna.

Spínač núdzového zastavenia motora vypína motor, ak obsluha člna v nebezpečnej situácii opustila stanicu riadenia, buď náhodne stratou rovnováhy alebo pádom alebo vyhodnením cez palubu.

Vypínač zastavenia sa skladá z vypínača namontovaného na kormidle a vypínača spony/lana/spony lana, ktoré je pripojené medzi vypínačom zastavenia a obsluhou. Ak sa motor vypne rýchlo, potiahnite šnúru na uvoľnenie spony zo spínača, čo zastaví motor.

Aby ste vynulovali spínač po aktivácii, preinštalujte sponu spínača. Spona musí byť pripevnená na stop aby pracoval motor.



KC-0950_3

DÔLEŽITÉ

Spínač zastavenia by sa mal použiť len v núdzovej situácii. NESMIE sa používať ako normálne vypnutie motora.

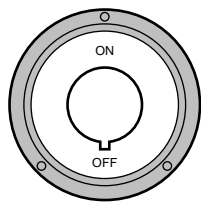
Spínač zastavenia môže byť účinný len keď je v dobrom stave. Všímajte si nasledovné:

- Nikdy neodstraňujte alebo nemeňte spínač zastavenia a/alebo napínacie lanko.
- Lanko nesmie mať žiadne prekážky, ktoré by rušili jeho ovládanie.

JEDEN-KRÁT MESAČNE: Skontrolujte správnu činnosť vypínača zastavenia a presvedčte sa, že lanko nie je predreté alebo poškodené. Ak motor beží, potiahnite lanko. Ak sa motor nezastaví, požiadajte predajcu, aby vám ihneď vymenil vypínač zastavenia.

Spínač batérie

Oddel'uje všetku energiu batérie v čline, okrem automatickej pumpy v podpalubí, ak je ňou čln vybavený. Ak máte duálny systém batérií, presvedčte sa, že prepínač batérií pre najmenej jednu batériu je v polohe ZAP. Spínač batérie poskytuje aj pozitívne odpojenie batérie, pre ochranu proti prehriatiu a vyčerpaniu batérie. Prepínač otočte do polohy VYP, ak sa čln nepoužíva. Prečítajte si návod výrobcu, kde nájdete viac informácií.



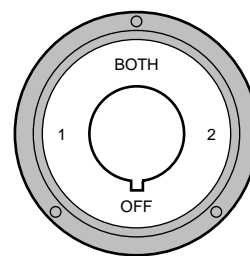
KC-0704_2

Spínač prepínania batérie

Čln odpojte od batérií a vypínačov ku primáru, sekundáru alebo oboj batériám. Za normálnych podmienok má byť vypínač v polohe ZAP pre jednu batériu skôr než poloha ZAP pre obidve batérie.

Tak zostane jedna z batérií ako rezervná, keď druhá zlyhá. Označte batériu keď je motor vypnutý a denne ich striedajte. V polohe VYP je čln odpojený od batérií s výnimkou automatického

(ých) kalového(ých) čerpadla (iel), ak je (sÚ) vo výbave. Spínač prepínania batérií pripája aj obidve batérie, ak je potrebná väčšia štartovacia sila. Otočte spínač do polohy OFF (vypnutý), keď sa čln nepoužíva. Prečítajte si návod výrobcu, kde nájdete viac informácií.



KC-0705_2

DÔLEŽITÉ

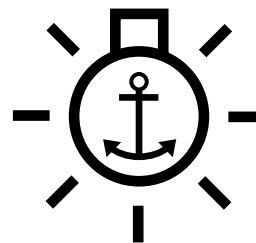
Účel prepínača batérie je uchovať jednu z nich ako rezervnú. Ak sú obidve batérie zapnuté a jedna je využívaná na štartovanie motora a druhá na príslušenstvo, obidve batérie sa vybijú. To vyradí rezervu a môže sa vám stať, že uviaznete.

Oddel'ovač batérií

Umožňuje viacnásobné dobíjanie batérií tým, že zistí koľko dobíjania vyžaduje každá batéria. To zabraňuje prebytku a eliminuje vybíjanie jednej batérie do druhej. Prečítajte si návod výrobcu vypínača, kde nájdete viac informácií.

Kotvové svetlo

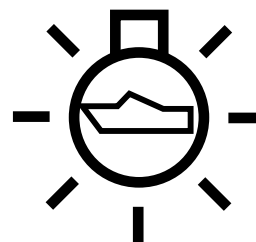
Zapne sa len biele svetlo pre nočné kotvenie.



KC-4065

Navigačné svetlá

Ovládajú svetlá chodu akotvenia a osvetlenie kontroliek pre nočnú prevádzku.



KC-4060




DÔLEŽITÉ

Nikdy nepoužívajte čln medzi západom a východom slnka bez zapnutých svetiel. Svetlá chodu sÚ potrebné pre určenie smeru a prednosti v jazde vnoci.

Ventilátor

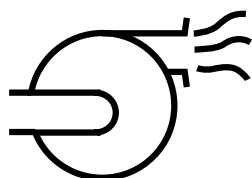
VAROVANIE



RIZIKO POŽIARU/VÝBUCHU

Benzínové výpary sÚ vysoko výbušné, ak sÚ vystavené otvorenému plameňu alebo iskreniu, čo môže spôsobiť usmrtenie alebo vážne zranenia. Spustíte ventilátor najmenej na štyri minÚty PRED zapnutím elektrických zariadení alebo spustením motora.

Aktivuje ventiláciu, aby odstránil výbušné plyny z oblasti.



KC-4040

DÔLEŽITÉ

SPUSTITE ventilátor(y) na dne najmenej na štyri minÚty PRED zapnutím elektrických zariadení alebo spustením motora(ov). Použitie podpalubného ventilátora však NEZARUČUJE dokonalé odsatie výbušných výparov. PRED zapnutím elektrických zariadení alebo spustením motora(ov), VŽDY skontrolujte motor a priestory dna, či tam nie sÚ výpary paliva. Ak cítite zápach paliva, NEZAPÍNAJTE žiadne elektrické zariadenia a NESPÚŠŤAJTE motor(y). Okamžite preskúmajte príslušné oblasti a zistite príčinu zápachu paliva. Ventilátor zapínajte len pri nižších rýchlostiach.

Podpalubné čerpadlo

VAROVANIE

NEBEZPEČENSTVO PONORENIA ALEBO UTOPENIA

Systém čerpadiel na dne nie je určený na kontrolu poškodenia. Kombinovaná kapacita systému nie je určená na vypúšťanie člna v prípade poškodenia.

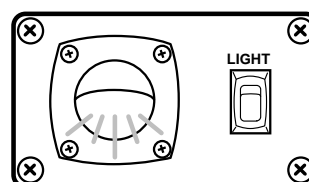
POZNÁMKA

V pravidelných intervaloch kontrolujte funkciu čerpadiel na dne člna. Vstupy čerpadla vyčistite od nečistôt. Ak sÚ pred a za prepážkou kohÚtky, musia sa ponechať uzavreté a je nutné ich otvoriť len na vypustenie vody do hlavných priestorov na dne lode.

Manuálne zapnite a vypnite podpalubné čerpadlo. Pozrite si návod výrobcu čerpadla, kde nájdete informácie o prevádzke a Údržbe.

Svetlá plavby a osvetlenia interiéru

Ovládané prepínačmi na prevádzku plavebných svetiel a svetiel osvetľujúcich interiér. Hlavný prerušovač DC (bezpečnostný spínač) musí byť najprv v polohe ON (zapnutý), aby sa mohlo aktivovať osvetlenie.



KC-0935_1

Stierač

Ovládacie prvky stieračov čelného skla.



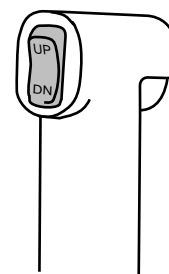
KC-4070

Zdvíhač poklopu

Vytahuje a spÚšťa elektricky ovládané veká priestoru motora.

Sklon motora

Tento spínač aktivuje funkciu sklonu/naklonenia. Stlačte a držte spínač, kým sa motor nedostane do požadovaného uhla. Použite tento spínač v kombinácii s ukazovateľom sklonu, aby ste maximalizovali výkon člnu vo vode. Spínač naklonenia zdvihne hnaciu jednotku na ťahanie.



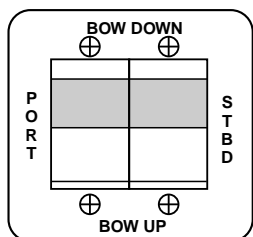
KC-0931_2

SK



Jazýčky sklonu

Tieto vahadlové spínače ovládajú jazýčky sklonu, umiestnené na ľavoboku apravoboku trámu. Nastavením výstupkov sa zlepši plavba loďe a správne zo strany na stranu z dôvodu zmeny podmienok.



KC-0932_1

Merač paliva




Umožňuje vám skontrolovať množstvo paliva v palivovej nádrži keď sú vypnuté navigačné svetlá alebo je vypnutý spínač zapalovania.

DETEKTORY

Detektory monitorujú nebezpečné plyny, ktoré sa môžu nahromadiť vo vašom člne.

Plynové výpary

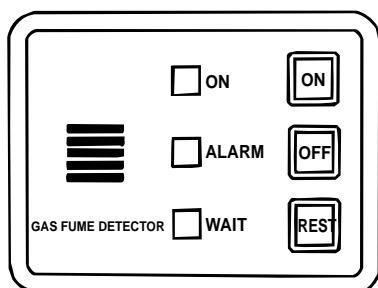
VAROVANIE



RIZIKO POŽIARU/VÝBUCHU

Benzínové výpary SÚ vysoko výbušné, ak SÚ vystavené otvorenému plameňu alebo iskreniu, čo môže spôsobiť usmrtenie alebo vážne zranenia. Spustíte ventilátor najmenej na štyri minÚty PRED zapnutím elektrických zariadení alebo spustením motora.

Keď sú zistené plynové výpary, spustí sa alarm. Zapnite podpalubný ventilátor aby ste výpary odsali. Senzor pre detektor výparov je pripojený v oblasti podpalubia, kde sa tieto výpary nahromadujú. Otestujte toto zariadenie pred každou plavbou, aby ste skontrolovali správny výkon.



KC-0936

Výpary kysličníka uhoľnatého (CO)

Rozoznie sa poplašný signál, len čo sa zistia výpary CO. Ihneď prenesť cestujúcich na čerstvý vzduch a miestnosť vyvetrať.

NEBEZPEČENSTVO



NEBEZPEČENSTVO KYSLIČNÍKA UHOĽNATÉHO

Pôsobenie CO spôsobí smrť alebo vážne zranenie. CO je bezfarebný, bez zápachu a mimoriadne nebezpečný. Všetky motory a zariadenia na spaľovanie paliva vytvárajú vo výfuku CO. Priame adlhotrvať výstavenie CO zapríčiní POŠKODENIE MOZGU alebo SMRŤ. Znaky vystavenia CO zahrňujú nevoľnosť, závraty a ospalosť. Presvedčte sa, že váš detektor CO funguje správne.

Varovný poplach

Ak počujete varovný poplach, skontrolujte merače a zastavte motor. Poplach varuje pred prehriatím motora a/alebo nedostatkom oleja. Niektoré modely majú funkciu testovania alarmu, ktorý sa ozve pri štartovaní.



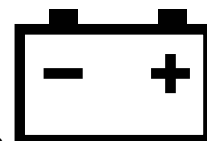
KC-5020

POISTKY A OKRUHOVÉ ISTIČE

Všetky elektrické obvody sú chránené proti preťaženiu pomocou poistiek alebo prerušovačov obvodov. V prípade preťaženia alebo skratu sa vypnú poistky alebo sa zapnú prerušovače obvodov. Ak sa obvod neustále preťažuje pri bežných prevádzkových podmienkach, nechajte si svoj čln ihneď skontrolovať predajcom.

AKUMULÁTOR (AKUMULÁTORY)

Batérie musia byť pripojené k člnu a póly musia byť zakryté. Pravidelne kontrolujte a čistite svorky terminálu.



KC-4080

Elektrolyt batérie je kyselina. Pracujte s ňou opatrne. Ak sa elektrolyt dostane do styku s pokožkou alebo inou časťou vášho tela, opláchnite ju vodou a vyhľadajte lekársku pomoc.

Udržujte pripojenia batérie čisté, dotiahnuté a izolované, aby ste predišli iskreniu, skratovaniu a tým aj výbuchu a požiaru.

Buďte opatrní pri pripájaní alebo odpájaní batérie. Skontrolujte bezpečnosť upevnení a pripojení a súčasne skontrolujte, či sú svorky zakryté ochrannými krytmi. NENABÍJAJTE batériu v lodi a neupchávajte vetracie otvory batérie.



VAROVANIE

RIZIKO POŽIARU/VÝBUCHU

Výbuch alebo požiar zapríčinený vodíkovými plynmi vytvorenými olovenými batériami s kyselinou spôsobia smrť alebo vážne zranenia.

- Pri práci s batériami alebo okolo nich noste osobné ochranné pomôcky.
- **NENABÍJAJTE** alebo nepoužívajte pomocnú batériu na spustenie vášho motora.
- Batériu nabíjajte mimo člna.
- **NEFAJČITE** a nepoužívajte plameň v blízkosti batérie.
- **NEMAJTE** hlavu priamo nad batériou pri vytváraní alebo prerušení elektrických prípojok.
- Ak dôjde k zapáleniu iskrou alebo plameňom, plyn môže prudko vybuchnúť, čo spôsobí postriekanie batérie kyselinou alebo fragmentáciu batérie.
- **NEPOUŽÍVAJTE** kovový predmet na iskrenie medzi kolíkmi batérie, ak chcete skontrolovať, či je batéria nabitá.

ELEKTRICKÉ SYSTÉMY

NEBEZPEČENSTVO



NEBEZPEČENSTVO POŽIARU / VÝBUCHU / ZASIAHNUTIA ELEKTRICKÝM PRÚDOM

Nesprávne používanie striedavých a jednosmerných systémov spôsobí požiar, výbuch alebo zasiahnutie elektrickým prúdom, čo má za následok usmrtenie alebo vážne zranenia. **NEPRACUJTE** so systémom pripojeným k elektrickému napájaniu alebo neplávajte v blízkosti člna, ak je pripojený k elektrickej sieti v prístave. Buďte opatrní pri pripájaní a odpojaní energie z brehu.

Niektoré člny sú vybavené dvomi elektrickými systémami: jednosmerný systém napájaný batériou (=) a systém striedavého prúdu napájaný generátorom alebo elektrickou sieťou v prístave (str.). Tieto systémy majú záťažový centrálny panel, ktorý slúži ako hlavný distribučný panel. Jednosmerný systém dodáva elektrickú energiu do všetkých elektrických obvodov člna (svetlá, čerpadlá, ventilátory, zapalovanie atď.)

VAROVANIE

Nepracujte na elektrickej inštalácii, pričom je systém zapojený alebo sa na nej vykonávajú zmeny alebo zmeny na príslušných výkresoch. Inštaláciu, zmeny a údržbu elektrického systému by mal vykonávať kompetentný námorný elektrotechnik. Nemeňte alebo nemodifikujte menovitý prúd nadprúdových ochranných zariadení a používajte len elektrické spotrebiče alebo zariadenia s komponentmi, ktoré neprekračujú menovitý prúd obvodu. Po opustení člna vypnite všetky elektrické systémy s výnimkou automatického čerpadla na dne lode, protipožiarnej ochrany a poplašných obvodov.

Striedavý systém dodáva energiu do elektrických zásuviek a striedavých systémov (elektrický sporák, ohrievač vody, mikrovlná rúra, chladnička atď.) ak je čln ukotvený v prístave.

VAROVANIE

Nemodifikujte elektrické systémy alebo príslušné výkresy. Inštaláciu, zmeny a údržbu by mal vykonávať kompetentný námorný elektrotechnik. Systém kontrolujte najmenej raz za dva roky. Pripojte kovové skrine alebo kryty nainštalovaných elektrických spotrebičov na ochranný vodič systému v člne (zelený alebo zelený vodič so žltým pásikom) a použite elektrické spotrebiče s dvojnásobnou izoláciou alebo uzemnením. Nepoužívajte elektrický systém, ak je aktivovaný ukazovateľ obrátenej polarität. Pred aktivovaním elektrického systému na člne opravte chybu polarität. Nemeňte konektory kábla pripojenia na elektrickú sieť prístavu. Používajte len kompatibilné konektory.

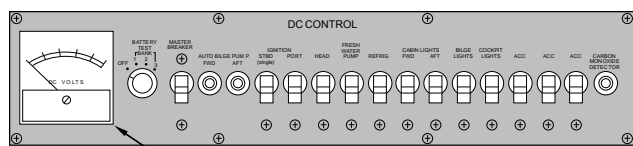
Na zníženie nebezpečenstva zasiahnutia elektrickým prúdom alebo vzniku požiaru:

- Pred pripojením alebo odpojením kábla elektrickej prípojky v prístave vypnite vypínač elektrickej prípojky v prístave.
- Pred pripojením elektrického zdroja v prístave pripojte kábel elektrickej prípojky v prístave do zásuvky člna.
- Kábel elektrickej prípojky v prístave najprv odpojte od zdroja elektrickej energie v prístave.
- Ak je aktivovaný ukazovateľ obrátenej polarität, ihneď odpojte kábel.
- Tesne uzavrite kryt zásuvky elektrickej prípojky v prístave.

SK



Hlavný panel jednosmernej elektrickej energie (veľmi nízke napätie)



KC-1633_1

Typický hlavný panel jednosmernej elektrickej energie zvyčajne obsahuje voltmeter, testovací vypínač batérie, sériový vypínač a prepínateľné ističe obvodu ako aj hlavný vypínač.

Merač napätia (A)

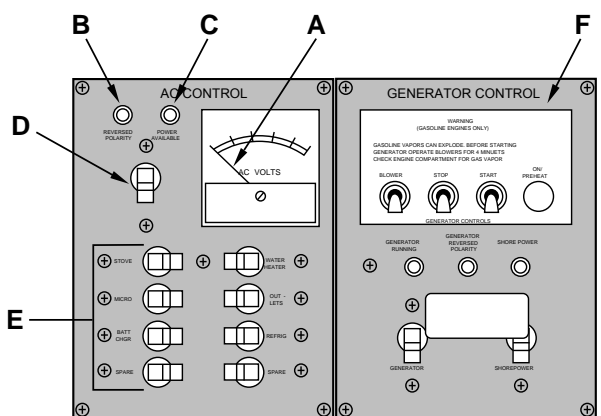
Tento merač vám umožňuje skontrolovať stav batérií. Pomocou hlavného vypínača vo vypnutej polohe zapnete skúšobný vypínač batérie a tak skontrolujete napätie batérie.

DÔLEŽITÉ

Nikdy nevynulujte spustený prerušovač obvodov bez predošlého zistenia anapravenia príčiny problému.

Ističe obvodu v podobe vypínača majú dve funkcie. Umožňujú vám manuálne aktivovať alebo prerušiť obvod prepnutím na on alebo off (zapnúť alebo vypnúť) ochráni systém prijímajúci prúd automatickým otvorením obvodu, ak sa vyskytnú podmienky skratu, alebo preťaženia.

Striedavý/generátorový ovládací panel (nízke napätie)



KC-1634_1

Množstvo ovládacích panelov AC pozostáva z voltmetra alebo prerušovača AC, svetelného indikátora opačnej polarity a samostatných prerušovačov obvodov.

Merač napätia (A)

Ak je súčasťou výbavy voltmeter, umožňuje sledovať striedavé napätie.

Svetielko obrátenej polarity (B)

Kontrolka obrátenej polarity zobrazuje, že je polarita elektrickej prípojky v prístave obrátená, ale nezobrazuje, ak je obrátená polarita člna (zapojenie).

! NEBEZPEČENSTVO



NEBEZPEČENSTVO POŽIARU / VÝBUCHU / ZASIAHNUTIA ELEKTRICKÝM PRÚDOM

Obrátená polarita alebo nesprávne používanie striedavého systému spôsobí požiar, výbuch alebo zasiahnutie elektrickým prúdom, čo má za následok usmrtenie alebo vážne zranenia. **NEPOUŽÍVAJTE** elektrický zdroj v prístave, ak je polarita obrátená. Vypnite elektrický zdroj a odpojte kábel elektrického napájania v prístave. **NEMODYFIKUJTE** kábel elektrického napájania v prístave.

Svetielko dostupnosti energie (C)

Kontrolka elektrického napájania zobrazuje, že je v rozvážacom paneli k dispozícii elektrická energia z prístavu alebo generátora. Tento indikátor musí svietiť predtým, ako zapnete hlavný prerušovač AC.

Hlavný prerušovač AC (D)

Hlavné striedavé vypínače zapínajú a vypínajú celý systém striedavej elektrickej energie. To vám umožňuje skontrolovať správne napätie a polaritu okamžite po zapojení energie zbrehu, predtým ako sú aktivované samostatné obvody.

Samostatné prerušovače obvodov (E)

Jednotlivé vypínače obvodov vám umožnia zapnúť alebo vypnúť obvod zapnutím alebo vypnutím vypínača. Takisto chráni systém prijímajúci energiu automatickým prerušením obvodu, ak sa vyskytne skrat alebo preťaženie.

DÔLEŽITÉ

Nikdy nevynulujte prerušovač, ktorý bol automaticky zapnutý, bez predošlého zistenia a opravenia príčiny problému.


Ovládací panel generátora (F)

Ak je váš čln vybavený generátorom, ovládací panel obsahuje ovládanie spustenia/vypnutia a ovládanie na prepínanie medzi energiou z brehu a energiou zgenerátora.

Pri prevádzke generátora zapnite ventilátor v priestore motora najmenej štyri minúty pred spustením a nechajte ho bežať stále počas prevádzky generátora, čím sa odstráni nebezpečné plyny alebo pary. Prevádzka generátora vyžaduje určité postupy prevádzky. Pred prvým spustením generátora si prečítajte jeho užívateľskú príručku. Informácie o prevádzke a Údržbe nájdete v návode na obsluhu generátora.




VAROVANIE



RIZIKO POŽIARU/VÝBUCHU

Benzínové výpary sÚ vysoko výbušné, ak sÚ vystavené otvorenému plameňu alebo iskreniu, čo môže spôsobiť usmrtenie alebo vážne zranenia. Spustíte ventilátor najmenej na štyri minÚty PRED zapnutím elektrických zariadení alebo spustením motora.

VAROVANIE



NEBEZPEČENSTVO ZACHYTENIA

Kontakt s pohyblivými dielmi môže spôsobiť pomliaždeniny, porezanie a spôsobiť smrť alebo vážne zranenia. Stojte mimo pohyblivých dielov.

Prípojka elektrickej energie v prístave

NEBEZPEČENSTVO



NEBEZPEČENSTVO POŽIARU / VÝBUCHU / ZASIAHNUTIA ELEKTRICKÝM PRÚDOM

Nesprávne používanie striedavých a jednosmerných systémov spôsobí požiar, výbuch alebo zasiahnutie elektrickým prúdom, čo má za následok usmrtenie alebo vážne zranenia. NEPRACUJTE so systémom pripojeným k elektrickému napájaniu alebo neplávajte v blízkosti člna, ak je pripojený k elektrickej sieti v prístave. Buďte opatrní pri pripájaní a odopájaní energie z brehu.

Elektrická prípojka v prístave vyžaduje špeciálny námornický trojvodičový kábel pre správne pripojenie k prístavu. Prípojky v prístave a prípojky na pripojenie elektrickej energie v prístave sÚ zásuvky. Prípojky sa tiež zaisťujú pomocou objímky so závitom. Presvedčte sa, že je kryt pripojenia k elektrickej energii v prístave na svojom mieste, ak sa prípojka nepoužíva.

Nenechajte koniec kábla pripojenia na elektrickú energiu v prístave visieť vo vode. Elektrické pole môže spôsobiť zranenie alebo smrť plavcov, ktorí plávajú v blízkosti.

Na pripojenie:

- Na ovládacom paneli vypnite Hlavný vypínač striedavej elektrickej energie člna.
- Ak má zásuvka v prístave vypínač, vypnite ho.
- Najprv pripojte kábel pripojenia elektrickej energie v prístave z člna.
- Nechajte dlhší kábel, než sÚ kotviace laná.
- Kábel pripojte k elektrickej prípojke v prístave.
- Ak je plavidlo vybavené generátorom, prepnite prepínač Prístav/Generátor (Shore/Generator) do polohy PRÍSTAV (SHORE).
- Prepnite vypínač prípojky v prístave do polohy ZAP (ON).
- Ak sa na ovládacom paneli aktivuje výstražná kontrolka obrátenej polarít, okamžite vyťahnite kábel zo zásuvky elektrickej prípojky v prístave a spojte sa s vaším predajcom.

Pri odpojení:

- Vypnite hlavné vypínače plavidla.
- Ak má zásuvka elektrickej prípojky v prístave vypínač, vypnite ho.
- Vyťahnite zásuvku elektrickej prípojky v prístave.
- Vyťahnite kábel zo zásuvky plavidla a uzavrite kryt.

Spotrebiče

Plavidlo môže byť vybavené viacerými spotrebičmi, ako sÚ sporáky, varné dosky, gril, mikrovlnná rúra, chladnička alebo mraznička. Spotrebiče majú dosť veľký prúd alebo môžu využívať palivo, ktoré spotrebovávajú kyslík v uzavretom priestore. Informácie o použití, Údržbe a bezpečnosti týchto výrobkov nájdete v ich návode na použitie. Spotrebiče NEPOUŽÍVAJTE na kúrenie alebo chladenie kuchynky alebo kajuty.

DOPLŇANIE PALIVA

Ak sÚ vo výbave, uzavrite všetky dvere, okná, otvory a prípojky, ktoré by umožnili, aby sa pary paliva dostali do uzavretých priestorov. Neprepĺňajte palivové nádrže. Nechajte aspoň 2% priestoru na palivo pri dopĺňaní. Ak je teplota paliva 0°C (32°F) alebo nižšia, nechajte aspoň 6% pre rozpínanosť paliva.

Prvýkrát naplňte palivovú(é) nádrž(e) plavidla a po každom opätovnom naplnení paliva skontrolujte celý palivový systém, či je utesnený a či nie je poškodený. Netesnosti a/alebo poškodené časti musia byť opravené a oblasť musí byť vyvetraná, aby boli odstránené výbušné plyny.



VAROVANIE



RIZIKO POŽIARU/VÝBUCHU!

Benzínové výpary sÚ vysoko výbušné, ak sÚ vystavené otvorenému plameňu alebo iskreniu, čo môže spôsobiť usmrtenie alebo vážne zranenia. Spustíte ventilátor najmenej na štyri minÚty PRED zapnutím elektrických zariadení alebo spustením motora.

- Zastavte všetky motory a ventilátory predtým, ako začnete dopĺňať palivo.
- Nefajčite a nenechajte otvorené plamene alebo iskrenie v blízkosti 15 m (50 stôp) palivového priestoru.
- Udržujte kontakt medzi palivovou tryskou a palivovou nádržou, aby sa zabránilo elektrostatickému iskreniu. **NEPOUŽÍVAJTE** plastový lievik.

Tankujte len na schválených miestach ako napr. v námorných palivových dokoch alebo samohybných služobných palivových staniách. Schválené miesta majú zabezpečenia, ktoré znižujú riziko statických výbojov.

Prečítajte si a postupujte podľa VŠETKÝCH upozornení na čerpadle alebo v okolí čerpadla.

Udržujte vždy kontakt medzi palivovou tryskou a plniacim potrubím, pred apočas tankovania, aby ste predišli elektrostatickému iskreniu.

Počas dopĺňovania paliva **NEVSTUPUJTE** do vášho plavidla. Vchádzaním avychádzaním z vášho vozidla môžete vytvoriť elektrostatický náboj, ktorý môže zapáliť výpary okolo plniacej trubice.

Ak dôjde k požiaru, NEROBTE paniku.

- **NEVYBERAJTE** trysku z nádrže.
- **Evakuujte všetkých cestujúcich z plavidla, priestoru na plnenie paliva a ihneď povedzte návštevníkovi stanice, aby mohol použiť núdzový vypínač a hasiaci prístroj.**

Po tankovaní

- Bezpečne zatvorte uzáver(y) nádrže.
- Úplne očistite všetko rozliate palivo. Správne zlikvidujte handry na pobreží.
- Otvorte všetky dvere, okná, poklopy a otvory, aby ste vyvetrali všetky priestory. Skontrolujte palivové výpary predtým, ako zapnete akékoľvek motory alebo príslušenstvo.
- Ak ste ním vybavený, zapnite ventilátor minimálne 4 minÚty pred každým spustením motora.

Pri štartovaní

VAROVANIE



RIZIKO POŽIARU/VÝBUCHU

Benzínové výpary sÚ vysoko výbušné, ak sÚ vystavené otvorenému plameňu alebo iskreniu, čo môže spôsobiť usmrtenie alebo vážne zranenia. Spustíte ventilátor najmenej na štyri minÚty PRED zapnutím elektrických zariadení alebo spustením motora.



OHĽAD NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE

Ako jachtár oceníte krásu prírody a pokoj nádherných zákutí. Povinnosťou jachtára je chrániť prírodu a životné prostredie udržiavaním čistoty vodných ciest.

Nič nedávajte do vody, čo by ste nechceli jesť alebo piť!

Poznajte miestne zákony a rešpektujte ich kvôli vypúšťaniu nosných nádrží a odpadov.

MARPOL DOHODA

Medzinárodná konvencia na Prevenciu Znečisťovania zlodí, bežne označená ako Dohoda MARPOL (Námorné znečisťovanie), zakazuje vyhadzovanie akýchkoľvek plastov, chemikálií, odpadu a oleja do vody.

VYTEKANIE PALIVA A OLEJA

Vytekание paliva alebo oleja do našich vodných ciest kontaminuje životné prostredie a je nebezpečné pre divÚ zver. Nikdy nevypúšťajte palivo alebo olej do vody. Je to zakázané a môžete byť za to potrestaní. Existujú dva základné, náhodné typy znečisťovania.

- **Prečerpanie palivovej nádrže**
- **Pumpovanie kontaminovanej vody z podpalubia.**

VAROVANIE



NEBEZPEČENSTVO POŽIARU/ VÝBUCHU ALEBO UDUSENIA!

Pary horľavých rozpúšťadiel môžu spôsobiť požiar, výbuch alebo udusenie, čo má za následok smrť alebo vážne zranenie. **NEPOUŽÍVAJTE** horľavé rozpúšťadlá na čistenie dna lode.

Priestor dna lode udržiajte čistý od rozliateho paliva a oleja. Na palube NESKLADUJTE znečistené handry, vhodne ich likvidujte na pevnine.



ODHADZOVANIE A LIKVIDÁCIA ODPADU

Odpad značí v určitých vodách všetky formy odpadkov, plastov, recyklovateľných látok, potravín, dreva, čistiacich prostriedkov, splaškov a dokonca častí rýb - v krátkosti skoro všetko. Doporučujeme vám, aby ste si všetko čo zo sebou beriete priniesli naspäť a správne zlikvidovali na súši.

Ak máte k dispozícii námorné sanitárne zariadenie (námorný záchod a iné), používajte schválené zariadenie odčerpávania vo vašom prístave. Mnohé oblasti zakazujú vypúšťanie odpadu cez palubu alebo práve likvidáciu odpadu mimo palubu.

NADMERNÝ HLUK

Hluk znamená huk motora, rádia alebo dokonca krik. Množstvo priateľov vody si osvojilo určité hlukové limity. Nepoužívajte výfuk cez stenu, pokiaľ nie ste na otvorenom mori. Hudba a hlasná konverzácia môže byť počutá na veľké vzdialenosti na vode, hlavne v noci.

EFEKT WAKE AND WASH (OMÝVANIE POBREŽIA NÁRAZOVOU VLNOU)

Všímajte si zóny NO WAKE (zákaz vytvárania nárazovej vlny). Môžete byť zodpovední za všetky škody alebo zranenia spôsobené rýchlou plavbou vášho plavidla. Pred vstupom do zóny ZÁKAZ RÝCHLEJ PLAVBY spomaľte loď na najmenšiu možnú rýchlosť.

VÝFUKOVÉ EMISIE

Zvýšené výfukové (uhlíkovodíkové) emisie znečisťujú naše vody a vzduch. Udržiavajte si váš motor naladený a vonkajší trup člnu čistý pre najlepší výkon. Obráťte sa na užívateľskú príručku od predajcu a na príručku k motoru pre informácie.

NÁTERY

Ak sa váš člň zdržiava vo vodách, kde je problém rast morských rastlín, použitie antivegetatívnej náterovej farby môže znížiť ich rast. Buďte si vedomý environmentálnych noriem, ktoré môžu určovať výber vášho náteru. Skontaktujte vaše miestne plavebné Úrady pre ďalšie informácie.

ČISTIACE PROSTRIEDKY

Domáce čistiace prostriedky by sa mali používať opatrne tak, aby neboli vypúšťané do vody. Nikdy nemiešajte čistiace prostriedky a zaistíte dostatočnú ventiláciu v uzavretých priestoroch. NEPOUŽÍVAJTE výrobky, ktoré obsahujú fosfáty, chlór, rozpúšťadlá, biologicky neodstrániteľné výrobky alebo výrobky na báze petroleja. Čistiace prostriedky na báze citrusov pre námorné čistiace účely sú bezpečné pre vás aj pre životné prostredie. Obráťte sa na ÚDRŽBU pre ďalšie informácie.



ÚDRŽBA

KORÓZIA SPÔSOBENÁ SLANOU VODOU

Ľhneď po použití slanej vody sa musí celý člň opláchnuť čistou vodou. Ak sa člň používa predovšetkým v slanej vode, navoskujte trup každý mesiac a použite ochranný prostriedok proti korózii na všetkých kovových častiach lode.

ČISTENIE

Časté, pravidelné čistenie udrží povrch vášho člnu v dobrom stave. U vášho predajcu sú k dispozícii špeciálne čistiace produkty na odstránenie plesne. Člň ponechávajú vonku sa postupne opotrebovávajú od slnečného žiarenia, vody, nečistôt a chemikálií vo vzduchu.

VAROVANIE

NEBEZPEČENSTVO KLZKÉHO POVRCHU

Čistenie povrchu plavidla môže spôsobiť klzký stav povrchu, čo môže mať za následok smrť alebo vážne zranenie. Pri čistení pomocou čistiacich prostriedkov a dôkladnom oplachovaní buďte opatrní.

Pri čistení vášho člnu zaistíte používanie jemných saponátov a roztoku teplej vody. NEPOUŽÍVAJTE abrazívne čistiace prostriedky, rozpúšťadlá, amoniak alebo chlór, lebo by poškodili povrch želatínovej povrchovej vrstvy. Neaplikujte vosk na dekoratívne upravené alebo bežne využívané podlahy, plošiny alebo zábradlia. V prípade extrémnych podmienok je možné na odstránenie rastu morských rastlín použiť špeciálne čistiace prostriedky, napr. na kal alebo riasy z trupu lode. Poradte sa s vašim predajcom.

ÚDRŽBA SPODNEJ ČASTI ČLNA

Každý nárast rastlín na trupe lode vytvorí brzdiacu vrstvu, ktorá ovplyvní výkon člna a jeho účinnosť. Nikdy nepoužívajte drôtené kefy alebo drsné handry na spodnú časť vášho člnu. Malé škrabance môžu hromadiť nečistoty a povlaky.

Osmotické vytváranie opuchov je prirodzený stav. Opuchy sa môžu vyskytnúť na akomkoľvek povrchu ponorenom vo vode na dlhší čas.

Najlepším spôsobom, ako zabrániť vytvoreniu vrstvy je minimalizovať dobu, počas ktorej zostáva člň vo vode.

ČALÚNENIE

Pravidelné umývanie jemným saponátom, teplou vodou alebo vinylmi na lak je postačujúce pre udržanie vinylových povrchov v dobrom stave. Chráňte podkladovú vrstvu pred prevlhnutím avysúšajte ju dôkladne po umývaní aby ste predišli tvorbe plesne. Posilňujte podkladovú vrstvu v člne aby ste jej umožnili cirkuláciu vzduchu apostrekujte ju protiplesňovým prostriedkom.

DÔLEŽITÉ

Určité automobilové, domáce a priemyselné čistiace prostriedky môžu zapríčiniť poškodenie alebo stratu farby. Rozpúšťadlá, suché čistiace tekutiny alebo výrobky, ktoré obsahujú farbivá, napr. vosky je nutné používať opatrne.

KOBERCE

Rozliatia afl'aky by mali byť ihneď upratané. Čím dlhšie škrvna stojí, tým ťažšie ju bude odstrániť.

SK



DNO LODE A ČERPADLO

Elektricky ovládané čerpadlá na dne lode môžu mať poruchu a nie sú náhradou za častú kontrolu dna lode, hlavne počas období dlhých dažďov, vysokej hladiny oceánu alebo búrok. Je takisto dôležité udržiavať podpalubie čisté ako prevencia bezpečnosti.

Pravidelne kontrolujte podpalubné čerpadlo (čerpadlá), aby ste zaistili, že sú privodové mriežky čisté od usadenín. Nečistoty môžu upchať sitko alebo sa môžu usadiť vrotore podpalubného čerpadla, čo môže zapríčiniť jeho poruchu. Skontrolujte všetky príchytky ahadice či sú upevnené a ubezpečte sa, že sú morské kohútiky uzavreté, keď sa nepoužívajú.

Dodržiujte postupy kontroly a Údržby výrobcu čerpadla na dne lode. V prípade poruchy čerpadla na dne lode majte na palube vedro alebo kalovku. Zabezpečte, aby na dne lode nebola žiadna voda.

DÔLEŽITÉ

Čerpadlá a systémy čerpadiel na dne lode nie sú určené na kontrolu poškodenia. V pravidelných intervaloch kontrolujte funkciu čerpadiel na dne člna. Uvoľnite vstupy. Ak sú pred a za priečkami kohútiky, nechajte ich uzavreté a otvárajte ich len, ak chcete vypustiť vodu do hlavného priestoru na dne lode.

DÔLEŽITÉ

Nevypúšťajte olej alebo čistiace prostriedky do vody. Berte OHLAD NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE.

PLEXISKLO®

Plexisklo je možné poškrabať. Pri čistení vždy používajte čistú, vlažnú vodu a jemnú látku bez chuchvalcov.

NEHRDZAVEJÚCA OCEĽ

Nehrdzavejúca oceľ nie je úplne odolná voči korózii. Udržiavajte vybavenie z nehrdzavejúcej ocele v dobrom stave:

- Čistite všetko vybavenie z nehrdzavejúcej ocele mydlom a vodou. Nikdy na nehrdzavejúcu oceľ nepoužívajte neopracované drsné látky ako drôtenky, kyseliny alebo bieliadla.
- Odstráňte čo najskôr hrdzavé fláky pomocouchrómového alebo mosadzného leštidla. Môže sa vytvoriť napučaná hrda, ktorá ostáva na nehrdzavejúcich povrchoch.
- Použite dobrý, kvalitný automobilový vosk, aby ste ochránili prístroje z nehrdzavejúcej ocele.

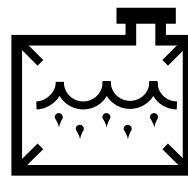
Pravidelne kontrolujte váš čln pre netesnosti adoliehanie skrutičiek, závitov, príchytiek a montovaní.

NÁMORNÁ HLAVA (TOALETA)

Informácie o správnom ošetrovaní a prevádzke nájdete v návode výrobcu. Nedovoľte hosťom ukladať handry, zdravotnícke obrúsky alebo tvrdé a pevné objekty do toalety.

ZBERNÁ NÁDRŽ

Ak má plavidlo nainštalovanú nádrž na odpad, na reguláciu zápachu a ako pomoc pri rozklade tuhých látok sú na trhu k dispozícii rôzne chemikálie. Predajca lodí vám pomôže vybrať si najlepší výrobok. Po vyprázdnení nádrže na odpad naplňte nádrž čistou vodou a znova ju odčerpajte, čím sa nádrž vypláchne.



KC-4055

DÔLEŽITÉ

Chemikálie použité na čistenie a zbavenie zápachu počas skladovania musia byť v zhode s vaším systémom zbernej nádrže. Nádrže by mali byť prázdne počas skladovania, dlhých období nepoužívania a ak mrzne. Vypúšťanie odpadu môže byť uskutočnené len v povolených oblastiach a v súlade s miestnymi predpismi pre vypúšťanie chemikálií alebo odpadu.

Existuje veľa prístavov, ktoré majú povolenie kodčerpaniu vašich zberných nádrží.

GALVANICKÁ KORÓZIA

Člny používané v slanej, znečistenej alebo poloslanej vode by mali byť vybavené zinkovou anódou namontovanou na priečke, ktorá bráni poškodeniu kovových dielov prichádzajúcich do styku s vodou. Zinok sa zámerne sám „obetuje“. Anóda sa pomaly stráca eródiou pomocou elektrolytického procesu a vyžaduje pravidelnú kontrolu opotrebovania. Ak zinok vykazuje extrémnu eróziu musí byť vymenený aby naďalej chránil, lebo môžu nastať poškodenia na iných kovových dieloch. Väčšina motorov je vybavená jednou alebo viacerými zinkovými anódami, ktoré musia byť takisto kontrolované pravidelne, či nie sú znehodnotené.



UPOZORNENIE

Nikdy nenatierajte alebo neobaľujte zinkové anódy alebo katódy akýmkoľvek látkami. Ak sú prekryté, neposkytujú ochranu pred galvanickou koróziou. Ak sú anódy znehodnotené na 50% a viac, vymeňte ich.

OPRAVY, DEMONTÁŽE A VÝMENY

Nepokúšajte sa robiť opravy pokiaľ k tomu nemáte osvedčenie, nemáte potrebné overené informácie anepoužívate schválené námorné náhradné diely.

MATERIÁLY AKOMPONENTY

Váš čln bol navrhnutý pre bezpečnosť v tvrdom morskom prostredí a dôkladne testovaný a schválený, v zhode s platnými bezpečnostnými normami. Pre možnosť rušenia s designom člnu nedoporučujeme vlastníkovi montovanie dodatočného vybavenia alebo modifikácie továrenského vybavenia.

Váš predajca je oprávnený vykonávať opravy, pridania alebo modifikácie vášho člnu, ktoré neporušia bezpečnosť, integritu vzhľadu alebo záručné krytie.



ZIMNÉ SKLADOVANIE

Skladovanie alebo zimné vyradenie z prevádzky vyžaduje zvláštnu prípravu, aby sa predišlo poškodeniu člnu. Bez správnej prípravy môže skladovanie zapríčiniť plesneň alebo koróziu na kovových dieloch, plesňové poškodenie kobercov a čalúnenia, alebo mrazové poškodenie kvôli vode prítomnej v dieloch a vpotrubíach.

Keďže poškodenie člnu nesprávnym skladovaním nie je pokryté v záruke, nechajte si váš čln pripraviť na skladovanie vašim predajcom.

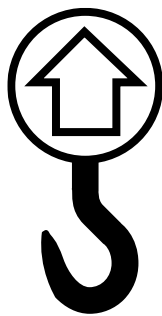
KONTROLA

Vizuálne skontrolujte všetky kovové diely, svorky a prípojky, či sú pevne dotiahnuté, všetky hadice, nádrže, otvory v trupe a tesnenia, či dobre tesnia. Pred plavbou na člne skontrolujte všetky vedenia, či nie sú skorodované, odreté alebo inak poškodené. Kontroly musia byť uskutočnené na začiatku každej sezóny a pravidelne počas sezóny. Váš predajca vám môže pomôcť.

ZAVESENIE/DVÍHANIE

Ak má byť váš čln vytiahnutý z vody bez prívesu, riadte sa podľa týchto pokynov:

- Nikdy nepripájajte zdvíhacie laná o dvojitý hák používaný na zaistenie lana, o ťahacie očka alebo ozábradlie. Pripojte laná len na označených pevných bodoch zdvihových očíek, na tráme arove.
- Prikryte zdvihové laná, aby ste predišli poškodeniu člnu.
- Pripojte hlavné línie na provu azadok lode, aby ste kontrolovali pohyb počas zdvíhania.
- So slučkovými hákmi, použite široké slučky remeňového typu, minimálne 130 mm široké.
- Nedovoľte remeňom aby sa dotýkali podvodných častí, ako napr. lodnej skrutky.
- Použite rozkladacie žrde s popruhmi, aby ste zabránili tlaku na stranách člnu.
- Držte provu trochu vyššie ako zadnú časť lode, aby ste predišli poškodeniu motora.



KC-5000

NATIERANIE

Pred výberom spodného náteru sa porozprávajte s inými lodníkmi a vášho predajcu aby ste určili, ktorý produkt je vo vašej oblasti najlepší. Na výber náteru môže vplyvať množstvo miestnych faktorov.

VAROVANIE



NEBEZPEČENSTVO POŽIARU/ VÝBUCHU/UDUSENIA

SÚčasti čistiacich prostriedkov a náterov môžu byť horľavé a/alebo výbušné, resp. je nebezpečné ich vdychovať. Zabezpečte, aby bolo vetranie dostatočné, noste správne ochranné pomôcky a na pevnine správne zlikvidujte handry.

Pary horľavých rozpúšťadiel môžu spôsobiť požiar, výbuch alebo udusenie, čo má za následok smrť alebo vážne zranenie.

V pracovnom priestore nesmú byť plamene alebo iskry. Náter vykonajte LEN v dobre vetraných priestoroch.

DÔLEŽITÉ

Obráťte sa na špecifikácie výrobku a pokyny pred jeho použitím.

Pred začatím natierania trupu sa poraďte s miestnymi Úradmi o ekologických predpisoch. Nezabudnite presne dodržať pokyny výrobcu náteru.



Táto strana je úmyselne ponechaná prázdna



VSEBINSKO KAZALO

UVOD	425
VAŠ ČOLN	425
OZNAKA PROIZVAJALCA	425
KATEGORIJA OBLIKE ČOLNA	425
OMEJITVE PLOVILA	426
Teža plovila	426
Maksimalna nosilnost	426
Maksimalno število oseb	426
Obremenitev	426
STABILNOST IN PLOVNOST	426
REŠEVANJE IZ VODE	426
PREVRNITEV PLOVILA IN OBRAČANJE V PRVOTNO STANJE	427
MOČNE TOČKE	427
PRIVEZNE IN SIDRNE VRVI	427
PRIKLOPNIKI	427
DELOVNA PALUBA	427
MOTOR(JI)	427
EMISIJE HRUPA	427
VARNOST PRI ČOLNARJENJU	427
VARNOSTNA OPOZORILA	427
Nivoji nevarnosti	427
Slikovni simboli	428
OBVEZNA VARNOSTNA OPREMA	428
PRIPOROČENA VARNOSTNA OPREMA	428
REŠILNI JOPIČI	428
REŠILNI SPLAV	428
OPREMA ZA GAŠENJE POŽARA	429
VIZUALNI SIGNALI V SILI	430
DROGE IN ČOLNARJENJE	430
NEVARNOSTI ZARADI OGLJIKOVEGA MONOKSIDA	430
VIDLJIVOST	431
SPLOŠNE INFORMACIJE	432
KOMANDE ČOLNA	432
Pred začetkom uporabe	432
Komanda za prestavljanje/plin	432
KRMARJENJE	433
Mehansko krmarjenje	433
Krmarjenje z dodatno močjo	434
Hidravlično krmiljenje	434
VENTILI	434
Zapiralni ventil dovoda goriva	434
Izbira rezervoarja za gorivo	434
Razdelilnik goriva	435
Naprave, ki za delovanje potrebujejo gorivo	435
SISTEM ZA GORIVO	435
VODNI SISTEMI	435
Rezervoar za sladko vodo	436
Ventili na trupu, ki nadzirajo dovod vode v plovilo	436
Shramba za ulov ("Livewell")	436
Preusmerjevalec vode	436
INSTRUMENTI	436
STIKALA IN PRIKAZOVALNIKI	438
Vžig	438
Stikalo za zaustavitev motorja	438
Stikalo akumulatorja	438
Izbirno stikalo akumulatorja	438
Ločilno stikalo akumulatorja	439
Sidrna luč	439
Navigacijske luči	439



Ventilator.....	439
Kalužna črpalka	439
Notranja osvetlitev	440
Brisalnik vetrobranskega stekla.....	440
Odpiranje loput	440
Nastavitev motorja	440
Stabilizatorji.....	440
Kazalec stanja goriva	440
DETEKTORJI	440
Bencinski hlapi	440
Hlapi ogljikovega monoksida (CO)	440
Opozorilni alarm	441
VAROVALKE IN PREKINJALA ELEKTRIČNIH TOKOKROGOV	441
AKUMULATOR(JI).....	441
ELEKTRIČNI SISTEMI	441
Glavna kontrolna plošča enosmernega toka (DC) (izredno nizka napetost)	442
Kontrolna plošča generatorja/izmeničnega toka (AC) (nizka napetost).....	442
Priključitev eksterne oskrbe z električno energijo	443
Naprave	444
OSKRBA Z GORIVOM.....	444
Po oskrbi z gorivom.....	444
Pri zagonu.....	445
OKOLJSKI VIDIKI.....	445
MEDNARODNA KONVENCIJA O PREPREČEVANJU ONESNAŽENJA MORJA Z LADIJ (MARPOL TREATY)	445
RAZLITJE GORIVA IN OLJA	445
RAZTOVARJANJE IN ODLAGANJE ODPADKOV	445
PREKOMERNI HRUP	445
GLISIRANJE IN POVZOČANJE VALOV	445
IZPUŠNI PLINI.....	445
BARVE	445
ČISTILA	445
VZDRŽEVANJE.....	445
KOROZIJA ZARADI SLANE VODE	445
ČIŠČENJE	446
VZDRŽEVANJE DNA.....	446
OBLAZINJENJE	446
PREPROGE	446
KALUŽA IN ČRPALKA	446
PLEKSI STEKLO	446
NERJAVNO JEKLO	446
LADIJSKO STRANIŠČE.....	446
ZBIRALNI REZERVOAR ODPLAK	446
GALVANSKA KOROZIJA.....	447
POPRAVILA, ODSTRANJEVANJE IN MENJAVE.....	447
MATERIALI IN SESTAVNI DELI.....	447
ZIMSKO SKLADIŠČENJE	447
PREVERJANJE.....	447
DVIGANJE/PRIVEZOVANJE Z ZANKAMI	447
BARVANJE.....	447



UVOD

Priročnik, ki ga imate pred seboj, vsebuje osnovne informacije, ki so potrebne za pravilno upravljanje plovila. V njem boste našli tudi informacije na temo varnosti ter nasvete za upravljanje in vzdrževanje plovila. Pozorno ga preberite. Plovilo pred uporabo dobro preučite. Če je to vaše prvo plovilo ali če ste zamenjali vrsto plovila in novega plovila pred tem še niste upravljali, vam svetujemo, da se za vaše udobje in varnost najprej nekoliko izurite v vodenju in upravljanju čolna, preden dejansko prevzamete nadzor nad svojim plovilom.

Ta priročnik ni nadomestilo za tečaj varnega upravljanja s plovilom. Pri tečaju upravljanja s plovilom boste dobili pomembne informacije o tem, kako upravljati s plovilom, ga zasidrati in z njim pristati v pristanišču. Vaš prodajalec, državna uprava za pomorstvo ali jadralni klub vam lahko posreduje informacije o inštruktorjih in tečajih v vašem kraju. Potrebno je dodati, da priročnik ni popoln vodnik o delovanju, vzdrževanju in ravnanju v primeru okvar plovila.

PRIROČNIK IN DRUGE PRILOGE HRANITE NA VARNEM MESTU. ČE PLOVILO PRODATE, NOVEMU LASTNIKU IZROČITE TUDI PRIROČNIK.

V skladu z našo politiko poslovanja, naše proizvode vseskozi izboljšujemo, zato se lahko ponazoritve, ki so uporabljene v tem priročniku, razlikujejo od dejanske podobe plovila. Ponazoritve so namenjene le temu, da bi si navodila lahko bolje predstavljali. Prav tako vaše plovilo morda nima nekaterih delov opreme, ki so opisani v tem priročniku.

Posamezen izdelovalec plovil vam lahko posreduje specifične informacije o delovanju opreme in sistemov, ki jih imate v vašem plovilu. Posredovane informacije dobro preberite in shranite. Preden začnete plovilo dejansko uporabljati, se morate vi in vaša posadka seznaniti s plovilom in z vso njegovo opremo.

Če želite na plovilu opraviti kakršne koli večje ali manjše spremembe, za njihovo izvajanje najemite izkušenega strokovnjaka. Ne spreminjajte varnostnih karakteristik plovila. Vsakršna sprememba teže v vertikalnem stanju plovila lahko močno vpliva na njegovo stabilnost. Tako lahko npr. že dodan stolp za ribarjenje, radarska naprava ali steber za natovarjanje plovilo preveč obremenijo. Prav tako lahko na stabilnost in/ali preobremenjenost plovila vpliva menjava motorja.

Če nameravate opraviti spremembe, ki bi lahko vplivale na varnost plovila, pridobite od izdelovalca plovila pisno izjavo, da nameravane spremembe ne bodo vplivale na varno upravljanje plovila.

Vsako plovilo, ne glede na to, kako je močno, lahko resno poškodujete, če z njim upravljate in ravnate neustrezno. Če želite pluti varno, ne izvajajte neodgovornih in nevarnih dejanj. Hitrost plovila vedno prilagodite razmeram na morju in se izogibajte pretiranim sunkom.

V sili se boste morda morali poslužiti izrednih ukrepov. Vedno dobro premislite, koliko lahko tvegate, da boste ljudi in opremo še vedno ustrezno zaščitili pred nevarnostmi. V izredni situaciji vedno ohranite trezno glavo in se zavedajte, da je varnost na prvem mestu.

Vse osebe na krovu naj imajo rešilni jopič ali drugo vrsto osebne varnostne opreme. Nekatere države zahtevajo, da uporabljate posebne rešilne jopiče, ki ustrezajo njihovim predpisom, ter da vse osebe v plovilu rešilne jopiče nosijo ves čas plovbe.

Plovilo mora biti opremljeno s primerno varnostno opremo (rešilni jopiči, pasovi itd.), odvisno od vrste plovila, podnebnih razmer itn. Če je vaše plovilo opremljeno z reševalnim splavom, si preberite navodila za njegovo uporabo in se dobro seznanite z njegovim delovanjem. Ta oprema je v nekaterih državah obvezna.

Priporočljivo je, da posadka pozna vso varnostno opremo in zna ukrepati v izrednih situacijah, kot je npr. reševanje iz vode, vleka plovila idr.

Predpisi Mednarodne pomorske organizacije za preprečevanje trčenj na morju (COLREGS) po celem svetu določajo pravila varne navigacije, uporabe navigacijskih luči itd. Prepričajte se, da ta pravila poznate in na plovbo vedno vzemite knjižico, v kateri so opisana omenjena pravila.

Tudi če je bilo vse dobro in varno načrtovano, je varna plovba v veliki meri odvisna od podnebnih razmer, stanja na morju ter izkušenj in fizične pripravljenosti posadke. Nihče ne more zagotoviti popolne varnosti. Kot lastnik ali upravljavec plovila morate poznati njegovo opremo, njegove zmožnosti ter ustrezne omejitve pri uporabi in delovanju.

Pred plovbo vedno poslušajte ali preberite vremensko napoved. Prepričajte se, da bosta veter in razmere na morju ustrezala kategoriji oblike plovila ter da ste vi in vaša posadka sposobni obvladati plovilo v teh razmerah. V slabem vremenu in pri visokih valovih ali ko načrtujete pospešek hitrosti zaprite vse bočne luči, okna, deske za pranje, vrata in lopute (ali prezračevalne odprtine).

V mnogih državah potrebujete dovoljenje ali pooblastilo za upravljanje plovila. Prav tako boste morda morali opraviti tečaj upravljanja s plovilom. Omenjena dovoljenja morate pridobiti še preden začnete upravljati s plovilom.

VAŠ ČOLN

Kot je bilo ugotovljeno, je vaše plovilo izdelano v skladu z ustreznimi deli Direktive o rekreacijskih plovilih (Recreational Craft Directive) 94/25/EC, ki jo je Evropski parlament nato dopolnil z direktivo 2003/44/EC. Oznaka CE pomeni, da vaš čoln ustreza vsem standardom in direktivam Mednarodne organizacije za standardizacijo (ISO), veljavnim v času izdelave čolna.



OZNAKA PROIZVAJALCA

Del informacij je podan na oznaki proizvajalca, ki je pritrjena na plovilo. Popolna razlaga teh informacij je podana v določenih poglavjih v tem priročniku.

KATEGORIJA OBLIKE ČOLNA

Značilna višina vala –

Značilna višina vala je povprečna višina najvišje tretjine valov, ki ustreza približno višini vala, ki jo oceni izkušeni opazovalec. Višina nekaterih valov bo dvakrat višja od te značilne višine.

OCEAN – A kategorija –

Čoln namenjen plovbi, kjer je lahko jakost vetra po Beaufortovi lestvici višja od 8 in značilna višina valov večja od 4 metrov in ki je v veliki meri samozadosten. Izjemni pogoji kot so npr. orkani so izključeni. Take pogoje je mogoče srečati na daljših potovanjih, npr. pri prečkanju oceana oz. tudi blizu obale, če ne obstaja zaščita pred vetrom in valovi v razdalji nekaj sto morskih milj.



PLOVBA IZVEN OBALE – B kategorija –

Plovilo je namenjeno plovbi, pri kateri moč vetra ne preseže 8. stopnje po Beaufortovi lestvici in pri kateri značilni valovi ne presežejo višine 4 metrov. Omenjene pogoje lahko srečamo pri daljših potovanjih stran od obale, vendar ne na odprtem morju, ali v obalnih območjih, ki so izpostavljena vetru in valovom v razdalji več ducatov morskih milj. Na take pogoje je mogoče naleteti tudi na jezerih na celini, če so le zadosti velika, da omogočajo nastanek tako visokih valov.

PRIOBALNA PLOVBA – C kategorija –

Plovilo je namenjeno plovbi, pri kateri moč vetra ne preseže 6. stopnje po Beaufortovi lestvici in kjer značilni valovi ne presežejo višine 2 metrov. Omenjene pogoje lahko srečate v izpostavljenih celinskih vodah, morskih rokavih in obalnih vodah pri normalnih podnebnih pogojih.

PLOVBA V VODAH, KI NISO IZPOSTAVLJENE VETRU – D kategorija –

Plovilo je namenjeno plovbi, kjer je lahko moč vetra po Beaufortovi lestvici največ 4 in pri temu ustrezni višini valov (občasni valovi do maksimalne višine 0,5 m). Omenjene pogoje lahko srečamo pri plovbi v celinskih vodah, ki niso izpostavljene vetru, in obalnih vodah v lepem vremenu.

OMEJITVE PLOVILA

OPOZORILO

NEVARNOST POTOPITVE ALI UTONITVE

NIKOLI ne prekoračite omejitev glede teže plovila, skupne teže vseh oseb na krovu, ladijske opreme in količine tekočin. Če omenjene omejitve presežete, se plovilo lahko potopi, kar povzroči smrt ali resne poškodbe oseb zaradi utopitve.

Teža plovila

Teža plovila v polno natovorjenem stanju je seštevek osnovne teže plovila, ko je brez kakršnega koli tovora, ter maksimalne nosilnosti.

Maksimalna nosilnost

Maksimalna nosilnost se nanaša na "proizvajalčevo priporočljivo maksimalno nosilnost." Ta ne sme presegati celotne nosilnosti, ki se lahko doda osnovni teži plovila, in mora ustrezati pogojem stabilnosti, nadvodja, plovnosti in sedenja, pri čemer morate vedno upoštevati kategorijo oblike plovila. Pri teži morate upoštevati vsaj naslednje omejitve:

- Število oseb, če ima vsaka od njih (povprečno) 75 kg. Če so del posadke otroci, lahko maksimalno število oseb presežete, v kolikor nihče od otrok ne presega (povprečne) teže 37,5 kg in ni presežena skupna teža oseb. To pomeni, da lahko dva otroka s 37,5 kg štejemo za eno odraslo osebo, ki ima 75 kg.
- Osnovna teža opreme znaša 10 kg, vendar pa ne sme znašati manj.
- Shranjeni predmeti in tovor oz. zaloge hrane, tekočine in razna druga oprema ni všteta v osnovno težo plovila.

Maksimalno število oseb

OPOZORILO

NEVARNOST PREOBREMITVE

Nikoli ne prekoračite priporočenega maksimalnega števila oseb. Ne glede na število oseb na čolnu skupna teža vseh oseb, pogonskih motorjev in tekočin nikoli ne sme presegati maksimalne priporočene nosilnosti čolna. Potniki morajo zmeraj uporabljati sedeže oziroma sedežne površine.

Pod pojmom "proizvajalčevo priporočeno maksimalno število oseb" se razume, da je plovilo pri določenem številu oseb zadostilo pogojem nadvodja, stabilnosti in plovnosti ter da je za vse te osebe v plovilu zagotovljena sedežna površina. Omejitev za maksimalno število oseb je podana na oznaki proizvajalca.

Obremenitev

OPOZORILO

NEVARNOST PREOBREMITVE

Kadar nakladate čoln, ne smete nikoli presegati maksimalne nosilnosti čolna. Čoln je zmeraj treba previdno natovoriti in enakomerno porazdeliti težo. Težkih tovorov ne postavljajte visoko, saj to lahko vpliva na stabilnost plovila.

Skupna teža vseh oseb, pogonskih motorjev in tekočin ne sme nikoli presegati maksimalne nosilnosti čolna. Plovilo vedno natovorite previdno in tovor enakomerno porazdelite. Postavitev težkega tovora visoko ali spreminjanje gravitacijskega centra plovila bo negativno vplivalo na stabilnost. Ladijska in druga oprema naj bo vedno dobro shranjena in zavarovana.

STABILNOST IN PLOVNOST

Sprememba teže plovila v vertikalnem stanju (npr. dodatni ribiški stolp, radarska naprava, steber za natovarjanje, menjava motorja, kalužna voda, ki se nabira na dnu plovila), lomljenje valov, dviganje ali vleka težkih predmetov, poškodovani rezervoarji za zrak lahko močno vplivajo na stabilnost plovila. Brez pisnega dovoljenja proizvajalca plovila ali njegovega zakonitega zastopnika ne spreminjajte ali vrtajte delov, ki lahko vplivajo na stabilnost ali plovnost plovila.

REŠEVANJE IZ VODE

Če želite preprečiti padce čez krov, je najbolje, da v času plovbe vsi potniki sedijo na prostorih, ki so temu namenjeni. NE dovolite, da kdorkoli sedi na premcu, medtem ko plovilo pluje z visoko hitrostjo. Če kdo od potnikov pade v vodo, takoj reagirajte in z njim vzpostavite kontakt. Osebo imejte ves čas pod nadzorom. Čim prej se varno vrnite k osebi v vodi in ji vrzite rešilni jopič. Ugasnite motor in pomagajte osebi, da pride nazaj v čoln.



PREVRNITEV PLOVILA IN OBRAČANJE V PRVOTNO STANJE

Plovilo se lahko prevrne ali potopi, ko to najmanj pričakujete. Kot pri požarih, imejte že vnaprej pripravljen načrt, kaj boste v omenjenem primeru storili. Poskušajte ugasniti motor. Če druge osebe niso na krovu, jih poskušajte najti in se prepričajte, ali so pri zavesti in znajo plavati. **NE ODDALJUJTE SE OD PLOVILA!** Splezajte na trup plovila in poskušajte dobiti pomoč. **NE** poskušajte plavati na obalo, saj je običajno dlje, kot se zdi.

MOČNE TOČKE

Vaše plovilo ima morda močne točke, ki jih lahko uporabite za vlečenje, dvigovanje, sidranje, pritrdjevanje itd. Bodite previdni pri njihovi uporabi.

OPOZORILO

NEVARNOST PRI VLEKI

- Vlečna moč vrvi/verig ne sme presegati 80 % moči pretrga določene močne točke.
- Plovilo vlecite oz. poskrbite, da drugi vaše plovilo vlečejo pri majhnih hitrostih. Nikoli ne prekoračite hitrosti trupa vlečnega plovila.
- Vlečna vrv mora biti vedno močno napeta, tako da jo lahko pri preveliki obremenitvi spustite.

Kot lastnik/upravljaec plovila morate poskrbeti, da so privezne, vlečne in sidrne vrvi, sidrne verige in sidra vedno ustrezajo namenjeni uporabi plovila. Lastniki morajo prav tako premisliti, kateri ukrepi so potrebni za varno pritrditev vlečne vrvi na krovu.

Če močne točke niso iz kovine, je potrebno upoštevati njihov krajši čas uporabe. Priporočljivo je, da jih zamenjate, takoj ko se pokažejo kakršni koli znaki obrabljenosti, vidne razpoke na površini ali trajne poškodbe.

PRIVEZNE IN SIDRNE VRVI

Uporabite dvakrat prepletene najlonske vrvi dobre kvalitete in dovolj bokobranov, ki plovilo varujejo pred poškodbami. Za učvrstitev plovila uporabljajte le bitve ter zatiče na premcu in krmi. **NE** uporabljajte oprijemal in vetrobrana. Oprijemala na sprednjem krovu uporabite le za "privez vrvi" v izrednih primerih.

PRIKLOPNIKI

OPOMBA

Preobremenjeni priklopniki lahko povzročijo škodo na plovilu ali samem priklopniku. Priklopnik naj bo v primerjavi s plovilom primerne velikosti in teže. Priklopnika **NE** preobremenjujte.

DELOVNA PALUBA

Pri nekaterih plovilih je delovna paluba omejena le na kabino, pri drugih pa lahko obsega celotno palubo, če so oprijemala, ki palubo obdajajo, primerno visoka. Paluba se lahko uporablja za reševanje osebe iz morja ali kot prostor za postavitve lestve. Nekatere od teh površin ne uporabljajte, ko se plovilo premika.

MOTOR(JI)

Informacije o vrsti motorja, količini, vrsti goriva in ohlajevalnega sredstva, ravnanja v primeru okvare in druge splošne informacije so podane v tem priročniku. Nadaljnje informacije o motorjih dobite v posameznih navodilih za uporabo motorja.

EMISIJE HRUPA

V nekaterih državah veljajo zakoni in predpisi, ki omejujejo emisije hrupa in izpušnih plinov iz rekreacijskih plovil in motorjev z namenom, da bi varovali zdravje ljudi, okolje in zdravje domačih živali, kjer je to primerno. Pri vseh rekreacijskih plovilih z motorji na krovu ali krmi z ali brez vgrajene izpušne cevi je potrebno poskrbeti, da plovilo in izpušni sistem pri normalni uporabi delujeta v skladu z opredeljenimi vrednostmi omejitve hrupa. Nadaljnje informacije o emisijah hrupa najdete v navodilih za uporabo motorja.



VARNOST PRI ČOLNARJENJU

VARNOSTNA OPOZORIILA



To poglavje opisuje osnovno varnost pri čolnarjenju. V priročniku se vseskozi pojavljajo posebna opozorila in simboli, ki dajejo informacije na temo varnosti.

Obstajata dve vrsti opozoril, ki se lahko uporabljata posamezno ali tudi skupaj za posredovanje sledečih informacij:

Nivoji nevarnosti

NEVARNOST

Označuje skrajno nevarnost, ki bi imela za posledico veliko verjetnost nesreč s smrtnim izidom ali hudimi telesnimi poškodbami, če se ne upoštevajo ustrezni varnostni ukrepi.

OPOZORILO

Označuje nevarnost, ki lahko ima za posledico telesne poškodbe ali nesreče s smrtnim izidom, če se ne upoštevajo ustrezni varnostni ukrepi.

POZOR

Označuje opozorila za upoštevanje pravih varnostnih postopkov oz. označuje nepravilne nevarne postopke, ki bi za posledico lahko imeli poškodbe oseb, poškodovanje čolna ali njegovih komponent.

SL



OPOMBA

OPOMBA naslavlja dejanja, ki niso povezana z osebnimi poškodbami.

Slikovni simboli

Spodaj prikazani slikovni znaki so namenjeni samo za referenco. Dejanski simboli se razlikujejo glede zadevne vsebine.



Opozorilni znaki - Identificirajo nevarnost.



Znaki za ukrepanje - Prikazujejo obvezne ukrepe, ki jih je treba upoštevati za preprečevanje nevarnosti.



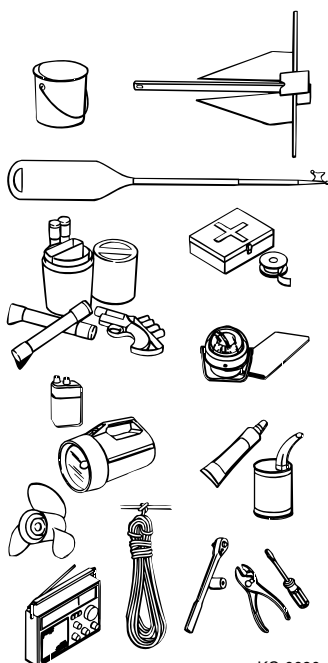
Znaki prepovedi - Prikazujejo dejanja, ki jih ne smete storiti.

OBVEZNA VARNOSTNA OPREMA

Kot lastnik čolna ste odgovorni za posedovanje in vzdrževanje vse obvezne varnostne opreme. Obvezna varnostna oprema, ki jo morate imeti v plovilu, se lahko razlikuje glede na državo ali vrsto voda. Za dodatne informacije o obvezni opremi se, prosimo, obrnite na svoje krajevne organe za čolnarjenje.

PRIPOROČENA VARNOSTNA OPREMA

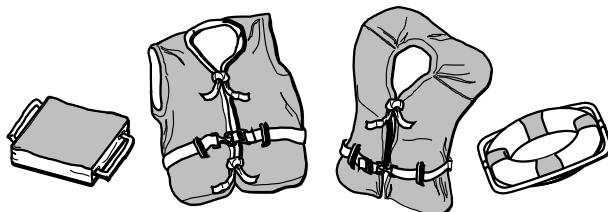
- Obvezna reševalna oprema
- Obvezna oprema za gašenje požara
- EPIRB signal
- Ročna oprema za črpanje vode iz čolna (vedro, ročna črpalka, itd.)
- Sidro z verigo ustreznih dolžine
- Radarski reflektor
- Vrvi in bokobrani za privezovanje
- Rezervna žepna svetilka in baterije
- Daljnogled
- Sončna očala in zaščitna mazila pred soncem
- Zaloge vode in hrane (daljša križarjenja)
- Rezervni ključi čolna in pomožni akumulator za zagon motorja
- Rezervne varovalke in žarnice
- Mobilni telefon



KC-0090

REŠILNI JOPIČI

Rešilni jopič vam lahko reši življenje, a le če ga nosite. Rešilne jopiče hranite na lahko dostopnem mestu - nikoli v zaprtih predalih ali pod drugo opremo. **Poleg tega mora biti tudi druga rešilna oprema nemudoma na razpolago za uporabo.**



KC-0041_2a



OPOZORILO

NEVARNOST UTOPIVTE

Če rešilnega jopiča nimate na krovu ali ga v izredni situaciji ne uporabite, se lahko to pri nesreči konča s smrtjo ali težjimi poškodbami. Plovilo naj bo opremljeno z zadostnim številom in pravo vrsto rešilnih jopičev.

Še posebej pomembno je, da otroci, invalidi in neplavalci zaradi svojih posebnih potreb nosijo rešilni jopič, ki se jim dobro prilega na telo, ves čas plovbe. Otroci in neplavalci potrebujejo posebna navodila za uporabo rešilnih jopičev. Vsem potnikom pokažite, kje se nahaja varnostna oprema, oprema za reševanje iz vode in prostor, namenjen postavitvi lestve.

Redno pregledujte stanje rešilnih jopičev. Pomerite rešilne jopiče, preden jih razdelite in jih nastavite za udobno nošenje. Preberite vsebino nalepke na rešilnem jopiču in natančno upoštevajte vsa navodila.

REŠILNI SPLAV

Večje plovilo, ki pluje izven obalnega pasu, izpolnjuje pogoje za uporabo rešilnega splava. Rešilni splav zmeraj hranite na predvidenem in označenem mestu, in sicer v pločevinasti škatli ali kovčku za zaščito pred atmosferskimi vplivi. Če ni specifičnega mesta za shranjevanje rešilnega splava, ga je treba hraniti na dostopnem mestu, toda oddaljenega od območja gibanja ljudi, saj se lahko v nasprotnem primeru poškoduje. Vedno upoštevajte navodila proizvajalca za uporabo in vzdrževanje.



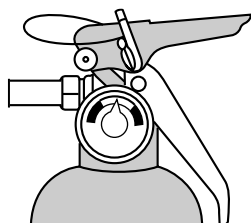
OPREMA ZA GAŠENJE POŽARA

⚠ NEVARNOST

NEVARNOST POŽARA/ EKSPLOZIJE

Nikoli:

- ne namestite prosto visečih zaves ali drugega blaga v bližino ali nad kuhalnike ali druge naprave z odprtim plamenom; ne odložite gorljivih materialov v prostor, kjer se nahaja motor. Če negorljive materiale shranite v prostoru z motorjem, se prepričajte, da ne bodo padli med stroje in pri tem ovirali dostopa v ali iz omenjenega prostora.
- ne ovirajte prehodov do izhodov in loput;
- ne ovirajte varnostnih mehanizmov, kot npr. ventilov za gorivo in plin, stikal električnega sistema;
- ne ovirajte dostopa do prenosnih gasilnih aparatov, ki so spravljani v omaricah;
- ne pustite plovila brez nadzora, ko so v uporabi naprave za kuhanje in/ali ogrevanje;
- ne spreminjajte katerih koli sistemov v plovilu (še posebno električnega in plinskega sistema ter sistema za gorivo) oz. ne dovolite, da neusposobljene osebe spreminjajo sisteme na plovilu;
- ne polnite rezervoarjev za gorivo ali zamenjajte plinskih posod, ko je motor prižgan ali ko so v uporabi naprave za kuhanje ali ogrevanje;
- ne kadite, ko ste v stiku z gorivom ali plinom.



KC-0083_1

Na večini čolnov je potrebna odobrena oprema za gašenje požarov. Protipožarna oprema mora biti vedno pripravljena za uporabo. Vsi potniki naj bi vedeli, kje je protipožarna oprema shranjena in kako jo uporabljati ter kje so izstopne odprtine, poti in izhodi.

Gasilni aparat uporabljajte z varne razdalje in se nato ognju približajte

še, ko začne pojenjati. Niso vsi gasilni aparati upravljivi z iste razdalje. Prepričajte se, da poznate priporočene razdalje za vaš gasilni aparat.

Protipožarno opremo dajte pregledati v rednih časovnih presledkih, kot je označeno na opremi. Če je rok uporabe prenosnih gasilnih aparatov pretekel ali če so prazni, jih zamenjajte z aparati iste vrste, ki imajo enake zmožnosti gašenja požarov. Nepremične sisteme napolnite ali zamenjajte, če jim je potekel rok uporabe ali če so prazni. Nadaljnje informacije najdete v navodilih za uporabo posameznega gasilnega aparata.

Pri modelih, ki so opremljeni s samodejnim sistemom za gašenje požara, se sistem samodejno aktivira pri dosegu določene prednastavljene temperaturne mejne vrednosti. V primeru aktiviranja se najprej zasliši glasen pokajoč zvok, sledi šum pihajočega zraka. V primeru izpusta je treba nemudoma izključiti vse električne in mehanske sisteme ter električno prezračevanje.

⚠ OPOZORILO



NEVARNOST POŽARA/ EKSPLOZIJE

Gasilni aparat s plinom izpodrine kisik, da "zaduši" požar. NE odpirajte loput. Kisik je hrana za ogenj, zato lahko pri njegovi sprostitvi pride do ponovnega izbruha požara, kar povzroči smrt ali hujše poškodbe.

Če gasilni sistem na krovu izpušča pline, počakajte vsaj 15 minut preden odprete odprtino z motorji.

⚠ POZOR

Preden začnete izpuščati plin, ugasnite motorje in ventilatorje. Zapustite predel za bivanje.

⚠ OPOZORILO

Predel z motorji ima nepremični sistem za gašenje. Z namenom, da se izognete zadužitvi, prostor pred izpuščanjem plina zapustite. Po izpuščanju prostore prezračite še preden vanje spet vstopite.

⚠ OPOZORILO

Ta gasilni aparat kot sredstvo za gašenje uporablja CO₂. Uporablja se samo za gašenje požarov na električnem sistemu ali v kuhinji. Z namenom, da se izognete zadužitvi, prostor po izpustitvi plina takoj zapustite in ga prezračite preden vanj spet vstopite.



OPOZORILO



GIBAJOČI DELI

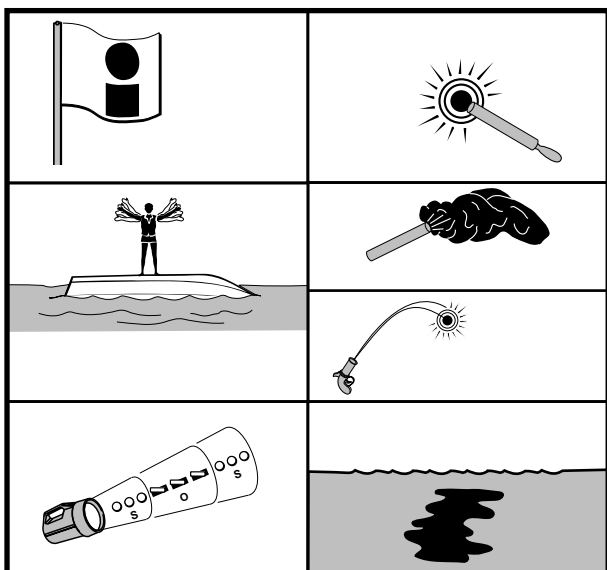
Pri kontaktu z gibajočimi deli se lahko vanje zapletete ali urežete, lahko pa pride celo do smrti ali hujših poškodb. Ne približujte se gibajočim delom.

Nikoli se ne dotikajte delujočega mehanizma gibajočih delov, tj. motorjev, generatorjev ali propelerjev.

Posledice kontakta z gibajočimi deli so lahko izguba delov telesa, zadušitev, opekline in/ali velika izguba krvi, ki se konča s hudimi poškodbami ali smrtjo. Med delovanjem motorja morajo biti nameščena vsa varovala.

VIZUALNI SIGNALI V SILI

Za večino čolnov, ki pluje v obalnih vodah, je obvezna oprema za oddajanje signalov v sili. Vprašajte krajevne oblasti.



KC-0082_2

OPOZORILO



NEVARNOST POŽARA/ EKSPLOZIJE

Piretehnična signalna sredstva lahko povzročijo požar in/ali eksplozijo, smrt, resne poškodbe ali gmotno škodo, če z njimi ne ravnamo pravilno. Pri uporabi ročnih signalnih sredstev vedno upoštevajte navodila proizvajalca.

DROGE IN ČOLNARJENJE

Ne upravljajte čolna, ko ste pod vplivom drog ali alkohola.

Kombinacija hrupa in vibracij, sonca, vetra in premikanja povzroči utrujenost na vodi. Vplivi alkohola na vodi so večji kot na kopnem. Droga in čolnarjenje ne spadata skupaj.

Upravljanje plovila v pijanem stanju ali pod vplivom drog je nevarno in nezakonito. Poslabšan vid ali omejena razsodnost na vodi lahko zelo hitro vodita do hude nesreče.



OPOZORILO

NEVARNOST POSLABŠANEGA UPRAVLJANJA

Če plovilo upravljate, ko ste pijani ali pod vplivom drog, lahko pri nesreči povzročite smrt ali težje poškodbe. NE upravljajte čolna, ko ste pod vplivom drog ali alkohola.

NEVARNOSTI ZARADI OGLJIKOVEGA MONOKSIDA

Zastrupitve z ogljikovim monoksidom ne zamenjajte z morskimi boleznimi, stanju opojnosti ali vročinskimi udarom. Če se oseba pritožuje zaradi razdraženih oči, glavobola, morske bolezni, slabosti ali omotice oziroma sumite na zastrupitev z ogljikovim monoksidom, tej osebi nemudoma zagotovite zadosti svežega zraka, ugotovite vzrok in ustrezno ukrepajte. Po potrebi poiščite zdravniško pomoč.

NEVARNOST



NEVARNOST ZARADI OGLJIKOVEGA MONOKSIDA

Izpostavljanje ogljikovemu monoksidu povzroča smrt ali težke poškodbe. Ploščad za vkrcanje uporabljajte samo za vkrcavanje v plovilo ali priprave za odhod v vodo in je NE uporabljajte, ko motor obratuje.

NEVARNOST

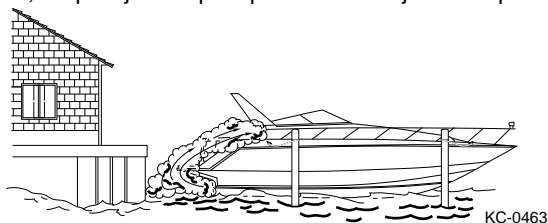
NEVARNOST ZARADI OGLJIKOVEGA MONOKSIDA

Plin ogljikov monoksid (CO) je brezbarven, brez vonja in skrajno nevaren. Vsi motorji in naprave na gorivo proizvajajo plin CO. Izogibajte se neposredni in daljši izpostavljenosti ogljikovemu monoksidu (CO). Ogljikov monoksid (CO) povzroča MOŽGANSKE POŠKODBE oz. SMRT. Znaki za izpostavljenost ogljikovemu monoksidu (CO) so npr. slabost, omotica in zaspanost.

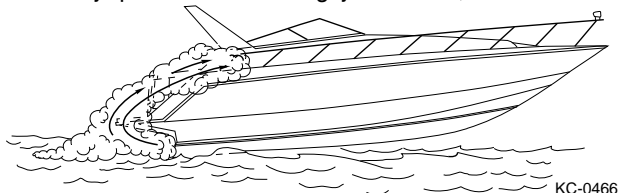


Viri ogljikovega monoksida (CO) so:

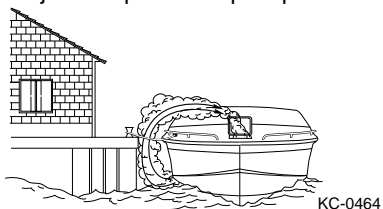
- ovire, ki vplivajo na izpust plinov na zadnjem delu plovila;



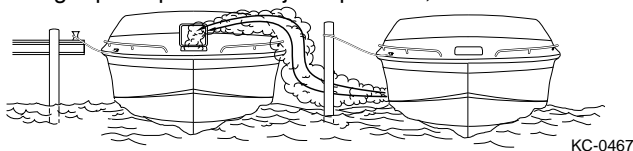
- delovanje plovila v močno nagnjenem kotu;



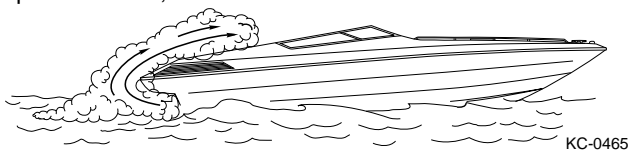
- ovire, ki vplivajo na nepravilen izpust plinov ob straneh;



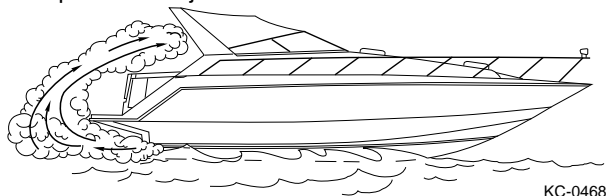
- drugi izpušni plini v utesnenih predelih;



- plovba plovila pri majhnih hitrostih ali puščanje plovila v praznem teku;



- uporaba platnenih pokrovov in stranskih zaves v prostorih brez prezračevanja.



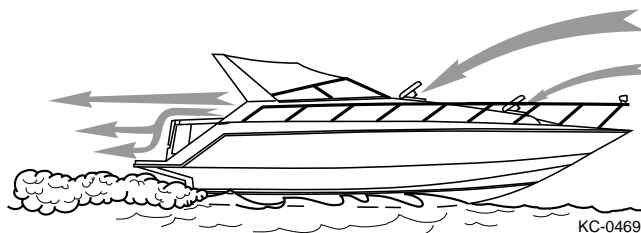
NEVARNOST



NEVARNOST ZARADI OGLJIKOVEGA MONOKSIDA

Naprave z odprtim plamenom, ki za delovanje potrebujejo gorivo, trošijo kisik v kabini in ostanke pri izgorevanju spuščajo v plovilo. Potrebno je prezračevanje, ko so naprave v uporabi. Odprite temu namenjene odprtine za prezračevanje, medtem ko so naprave v uporabi. Nikoli ne ovirajte odprtini za prezračevanje in poskrbite, da bodo naprave na gorivo delovale pravilno.

Za zmanjševanje stopnje ogljikovega monoksida (CO) je treba notranje prostore čolna prezračevati tako, da odprete okna in/ali pokrov za zagotovitev ustreznega prezračevanja. Odprtine na krovu lahko odprete pri manjših hitrostih ali ko je plovilo v praznem teku, zapreti pa jih morate, ko nameravate pospešiti hitrost, da bi tako preprečili vdor vode, poškodbe na plovilu ali možne osebne poškodbe.



**PREPRIČAJTE SE, DA JE V PLOVILU IN OKOLI NJEGA
VEDNO PRETOK SVEŽEGA ZRAKA.**

VIDLJIVOST

Vidljivost upravljavca čolna s krmila je lahko ovirana zaradi velikega prevesa plovila ali drugih dejavnikov, ki jih lahko povzročijo naslednje okoliščine:

- pogonski motor v prevesnih kotih (pri plovilih, ki imajo sistem za nastavljanje naklona pogonske enote - "power trim system");
- stabilizatorji na trupu v prevesnih kotih (pri plovilih, ki so opremljeni z električno vodenimi stabilizatorji na zrcalni krmil);
- natovarjanje in razporejanje tovora;
- hitrost;
- hitro pospeševanje;
- prehajanje med načinom izpodrivanja in drsenja;
- razmere morja;
- dež in pršenje vode;
- tema in megla;
- notranje luči;
- položaj pokrival in zaves;
- osebe ali oprema, ki se premika v vidljivem polju upravljavca plovila.

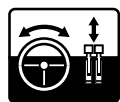
Mednarodni predpisi za preprečevanje trčenj na morju (COLREGS) in predpisi poti zahtevajo, da ima upravljevalec ves čas plovbe ustrezno vidljivost in nadzoruje pravilno pot plovbe. Upoštevanje teh pravil je bistveno.



Pri plovilu, ki ima več krmil, je lahko vidljivost iz enega ali več krmil omejena. Izogibajte se trkom. Ko uporabljate krmilo z omejeno vidljivostjo, ohranite potrebno vidljivost naprej in nazaj v skladu s predpisi COLREG in prometnimi predpisi.

OPOMBA

V slabem vremenu ali ko načrtujete pospešek hitrosti zaprite vse bočne luči, okna, deske za pranje, vrata in lopute ali prezračevalne odprtine.



SPLOŠNE INFORMACIJE

KOMANDE ČOLNA

POMEMBNO

Pri čolnu s preveliko močjo lahko posledično izgubite nadzor, zato postane čoln nevaren. NIKOLI ne preobremenjujte svojega čolna in ne uporabljajte motorja, ki presega moč, navedeno na tablici z opisom zmogljivosti čolna.

Pred začetkom uporabe

Pri čolnarjenju in uporabi opreme bodite razumni..

- Plovila NE uporabljajte v zaprtih prostorih.
- Vrvico stikala za ustavev motorja pritrdite na upravljavca in se prepričajte, da je ročica za prestavljanje v nevtralni poziciji, preden vklopite motor.
- Seznanite se z delovanjem svojega čolna in razmerami na področju, kamor načrtujete svojo plovo.
- Izdelajte načrt plovo in obvestite tretje osebe o nameravani vrnitvi.
- Zavarujte ali pospravite prosto viseče predmete, da vam ne bodo v napoto.
- Izogibajte se nenadnim manevrom pri velikih hitrostih in zmanjšajte hitrost v primeru valov.
- Če plovilo nima tablice z opisom zmogljivosti čolna, stopite v kontakt s prodajalcem ali proizvajalcem plovila.

Komanda za prestavljanje/plin

⚠ OPOZORILO

NEVARNOST TRKA

Motor, ki ima preveč pogona zaradi izgube kontrole nad plinom, lahko povzroči trčenje, ki se konča s smrtjo ali resnimi poškodbami oseb. Prepričajte se, da so vsi sistemi komand redno pregledani in ustrezno vzdrževani.

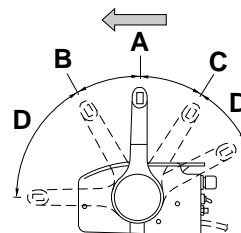
Komande za prestavljanje/plin se lahko malenkostno razlikujejo, kar je odvisno od modela in konfiguracij motorja. Vse sisteme komand je za zanesljivo in varno uporabo treba redno vzdrževati. Redni pregledi so nujni; obrnite se na svojega prodajalca.

OPOMBA

Rekreacijske kontrole za prestavljanje/plin so običajno opremljene z nevtralnim varnostnim stikalom za začetek pogona. To varnostno stikalo redno pregledujte. NE upravljajte plovila, če sumite, da nevtralno varnostno stikalo ne deluje pravilno.

Enojna ročica – viden položaj

Ta enojna ročica za upravljanje z eno roko istočasno deluje kot prestava in ročica za dodajanje plina.



KC-0620_1

A. NEVTRALNA pozicija – Varnostno stikalo dovoljuje vžig izključno v tej poziciji.

B. Pozicija za plovo NAPREJ - Za omogočanje prestavljanja v pozicijo za NAPREJ (oz. NAZAJ) pritisnite gumb za sprostitvev, ki se nahaja pod ročico.

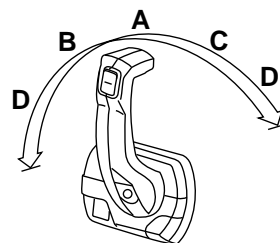
C. Pozicija za NAZAJ - Nikoli ne prestavljajte naglo iz pozicije za NAPREJ v pozicijo za pomikanje NAZAJ.

D. Pozicija PLINA - Potiskanje naprej v poziciji za NAPREJ oz. vlečenje NAZAJ v poziciji za nazaj poveča število vrtljajev motorja.

Nikoli ne poskušajte prestavljati, kadar motor ne obratuje. Za ogrevanje motorja se na ročici nahaja posebni vzvod za dodajanje plina, ko je prestava v NEVTRALNI poziciji.

Enojna ročica – skrit položaj

Ta enojna ročica za upravljanje z eno roko istočasno deluje kot prestava in ročica za dodajanje plina.



KC-0671_1

A. NEVTRALNA pozicija – Varnostno stikalo dovoljuje vžig izključno v tej poziciji.

B. Pozicija za plovo NAPREJ - Za omogočanje prestavljanja v pozicijo za NAPREJ (oz. NAZAJ) pritisnite gumb za sprostitvev, ki se nahaja pod ročico.

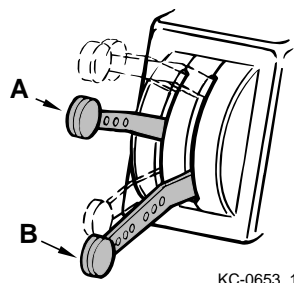
C. Pozicija za NAZAJ - Nikoli ne prestavljajte naglo iz pozicije za NAPREJ v pozicijo za pomikanje NAZAJ.

D. Pozicija PLINA - Potiskanje naprej v poziciji za NAPREJ oz. vlečenje NAZAJ v poziciji za nazaj poveča število vrtljajev motorja.

Nikoli ne poskušajte prestavljati, kadar motor ne obratuje. Za ogrevanje motorja je na spodnjem delu ročice nameščen gumb, ki v primeru aktiviranja omogoča dodajanje plina, medtem ko prestava ostane v NEVTRALNI poziciji.



Dvojna ročica – enojni motor



Pri dvojni krmilni ročici imate ločeni ročici za premikanje prestav in pospešek motorja.

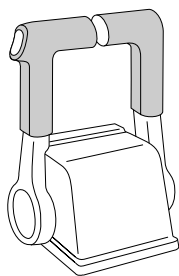
A. Ročica za prestavljanje - NEVTRALNA prestava se nahaja v srednji poziciji; za pomikanje naprej je treba ročico potisniti NAPREJ; za pomikanje NAZAJ je treba ročico potegniti nazaj.

B. Ročica za plin - Poln plin je v skrajni zgornji poziciji; prosti tek v skrajni spodnji poziciji.

Za ogrevanje motorja je treba ročico za prestavljanje prestaviti v NEVTRALNO pozicijo in ročico za plin potisniti rahlo naprej (če je potrebno).

Enojna ročica – dvojni motor

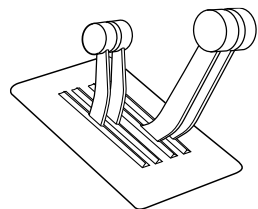
Krmilna ročica za dvojni motor omogoča samostojno prestavljanje in pospeševanje za vsak motor posebej, kar olajša manevriranje v ozkih predelih. Obe krmilni ročici imata istočasno funkcijo prestavne ročice in ročice za dodajanje plina leva ročica za motor na levem boku čolna in desna ročica za motor na desnem boku čolna.



Zaradi varnosti pri zagonu sta obe ročici zaskočeni v NEVTRALNI poziciji (obrnjeni navzgor). Prestavljanje se opravi tako, da se ročica premakne za prvih 15° svojega hoda; za pomikanje naprej je treba ročico potisniti NAPREJ, za pomikanje NAZAJ se ročica potegne nazaj. Če premaknete ročico dlje kot 15°, boste prešli iz območja za prestavljanje v območje za plin.

Za ogrevanje motorja pritisnite gumb, ki se nahaja na spodnjem delu ročice. V primeru aktiviranja omogoča dodajanje plina, medtem ko prenos ostane v NEVTRALNI poziciji. Za manevriranje pri nizki hitrosti je včasih primerno, da obratuje en motor v poziciji za NAPREJ in drugi v poziciji za NAZAJ.

Dvojna ročica – dvojni motor



Dvojna krmilna ročica na čolnu z dvojnimi motorji ima ločene ročice za premikanje prestav in pospešek motorja, levi ročici za motor sta na levem boku ladje in desni ročici za motor na desnem boku ladje. Dvojna krmilna ročica je običajno narejena tako, da sta ročici za prestavljanje (obe enake velikosti in barve) razvrščeni skupaj

na eni strani, ročici za plin (obe iste velikosti in barve, vendar običajno večji od ročice za prestavljanje) pa na drugi strani.

NEVTRALNA pozicija ročice/c za prestavljanje je končna pozicija na sredini poti ročice. S potiskanjem ročice naprej oz. navzgor boste prestavili pogon v pozicijo za pomikanje NAPREJ. Če potegnete ročico nazaj oz. navzdol boste prestavili pogon v pozicijo za premikanje NAZAJ. Pri ročicah za plin nastavite polni plin tako, da potisnete ročico(i) za plin v celoti naprej oz. navzgor. Če potegnete ročico(i) za plin v celoti nazaj oz. navzdol, bo motor obratoval v prostem teku.

Za ogrevanje motorja je treba ročico(i) za prestavljanje prestaviti v NEVTRALNO pozicijo in ročico(i) za plin rahlo potisniti naprej (če je potrebno). Za manevriranje pri nizki hitrosti je včasih primerno, da obratuje en motor v poziciji za NAPREJ in drugi v poziciji za NAZAJ.

KRMARJENJE

Vse sisteme za krmarjenje čolna je treba redno vzdrževati, saj boste le tako lahko zagotovili brezhibno in varno uporabo. Preverite delovanje krmarjenja in pred začetkom upravljanja plovila pregledajte, ali je kakšen del opreme slabo pritrjen oz. izgubljen. Če sumite, da je sistem krmarjenja poškodovan, obiščite vašega prodajalca. NE upravljajte plovila, če sumite, da sistem za krmarjenje plovila ne deluje pravilno.

Če je plovilo opremljeno s krmilno napravo za uporabo v izrednih situacijah, se pozanimajte, kje se nahaja in kako deluje. Če je plovilo opremljeno z dvojnimi motorji, lahko krmarjenje nadzorujete samo z ročko za plin in z upravljanjem enega motorja.

Pri krmarjenju čolna je potrebna pozornost, saj se čoln ne stabilizira samodejno. Vedno imejte primeren doseg do krmila, da ohranite nadzor nad plovilom. Nepravilno vzdrževani kontrolni aparati čolna so nevarni.

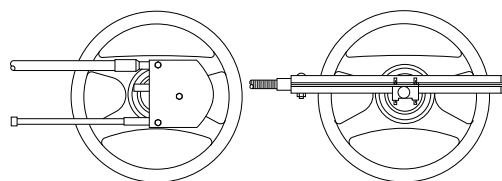
⚠ OPOZORILO

IZGUBA NADZORA IN TVEGANJE PRI NE VARNEM ČOLNU

Tveganje pri neprimernem vzdrževanju sistema krmarjenja je nevarno in lahko povzroči smrt ali hujše poškodbe zaradi nenadne izgube nadzora. Opremo za krmarjenje, kable in nivoje tekočine redno pregledujte in vzdržujte.

Mehansko krmarjenje

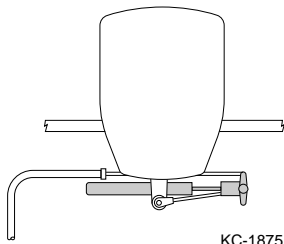
Preko krmila se rotacijsko gibanje iz krmarskega kolesa prenaša na ravno gibanje v kable, ko je krmilno kolo nastavljeno na mehanski sistem krmarjenja. Kabel poriva ali vleče krmilno ročico.



KC-1871

Krmarjenje z dodatno močjo

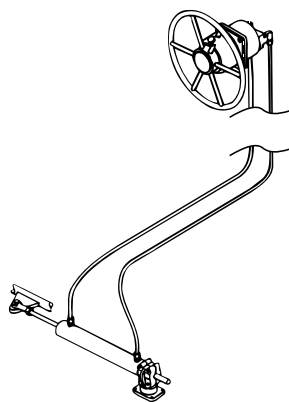
Preko krmila se rotacijsko gibanje iz krmarskega kolesa prenaša na ravno gibanje v kable, ko je krmilno kolo nastavljeno na sistem krmarjenja z dodatno močjo. To dejanje poriva ali vleče kable. Sistem zazna premikanje kabla in posreduje signal hidravlični črpalki, ki premakne hidravlični cilinder pritrjen na krmilno ročico.



Hidravlično krmiljenje

Pri hidravličnih sistemih je črpalka neposredno povezana s krmilom, in sicer preko dveh vodov, ki vodita od črpalke do hidravličnega cilindra. Kadar se premika krmilo, se premika tudi hidravlični cilinder, ki je povezan s krmilno ročico. Rezervoar, bodisi ločen ali združen s črpalko, vsebuje posebno tekočino, ki preprečuje vstop zraka v sistem.

Nivo tekočine v hidravličnem sistemu je treba redno preverjati; obrnite se na svojega prodajalca.



VENTILI

Ventili se po potrebi uporabljajo pri sistemu za gorivo, napravah, ki za delovanje rabijo gorivo, vodnih sistemih in shrambi za ulov ("livewell") za nadzor goriva in tekočin.

Seznajte se o tveganjih, ki so povezana s sistemi za gorivo in drugimi sistemi, ki za delovanje uporabljajo gorivo.

Preprečite poškodbe dovodov goriva in priključkov kot tudi stik goriva z vročimi površinami delov motorja. Razlito gorivo je treba nemudoma očistiti in umazane krpe primerno odstraniti na kopnem.

Opozorila glede ventilov uporabljenih pri teh vrstah sistemov, so navedena v poglavju OSKRBA Z GORIVOM in VODNI SISTEMI.

⚠ OPOZORILO



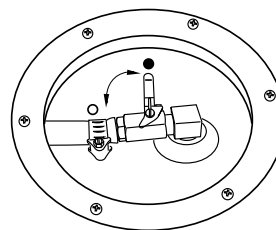
NEVARNOST POŽARA/ EKSPLOZIJE

Pod določenimi pogoji so bencin in druga goriva lahko zelo vnetljiva in visoko eksplozivna.

- NE kadite in preprečite prisotnost odprtega plamena ali isker v bližini čolna, kadar ga oskrbujete z gorivom.
- NE ovirajte ventilov za gorivo.
- Goriva NE shranjujte v posodah ali razdelkih, ki niso namenjeni shranjevanju goriva in teh prostorov za shranjevanje NE uporabljajte za druge namene.

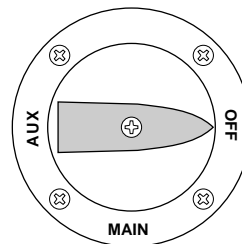
Zapiralni ventil dovoda goriva

Zapiralni ventili za gorivo preprečijo dovod goriva v motor. Priporočamo, da so ti ventili zaprti, če čolna za dlje časa ne nameravate uporabiti oziroma med skladiščenjem čolna.



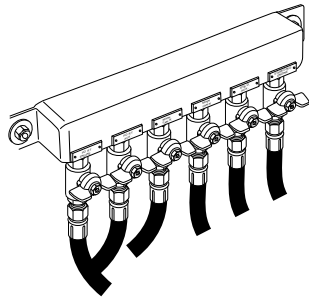
Izbira rezervoarja za gorivo

Modeli z dvema ali tremi rezervoarji so opremljeni z ventilom za izbiranje rezervoarja.



Razdelilnik goriva

Razdelilniki goriva, ki se večinoma nahajajo v oddelku motorja, se uporabljajo skupaj z več rezervoarji in motorji. Ventile uporabljajte za črpanje goriva iz enega v več rezervoarjev ali za prekinitve dovoda goriva v enega ali več motorjev.



KC-1004

Naprave, ki za delovanje potrebujejo gorivo

Naprave, ki za delovanje potrebujejo gorivo in naprave z odprtim plamenom, trošijo kisik v kabini in v plovilo spuščajo ostanke izogorevanja. Pri upravljanju ali menjavi cilindrov za gorivo, ki se uporabljajo za omenjeno vrsto naprav, je potrebno zagotoviti ustrezno prezračevanje. Zagotovite ustrezno prezračevanje in pravilno delovanje naprav. Teh naprav NE uporabljajte za ogrevanje kuhinje ali prostorov v kabini.

! NEVARNOST




**NEVARNOST ZARADI
OGLJIKOVEGA MONOKSIDA**

Naprave z odprtim plamenom, ki za delovanje potrebujejo gorivo, trošijo kisik v kabini in ostanke pri izogorevanju spuščajo v plovilo. Potrebno je prezračevanje, ko so naprave v uporabi. Odprite temu namenjene odprtine za prezračevanje, medtem ko so naprave v uporabi. Nikoli ne ovirajte odprtih za prezračevanje in poskrbite, da bodo naprave na gorivo delovale pravilno.

SISTEM ZA GORIVO

! OPOZORILO



**NEVARNOST POŽARA/
EKSPLOZIJE**

Pod določenimi pogoji so bencin in druga goriva lahko zelo vnetljiva in visoko eksplozivna.

- **NE** kadite in preprečite prisotnost odprtega plamena ali isker v bližini čolna, kadar ga oskrbujete z gorivom.
- **NE** ovirajte ventilov za gorivo.
- **Goriva NE** shranjujte v posodah ali razdelkih, ki niso namenjeni shranjevanju goriva in teh prostorov za shranjevanje **NE** uporabljajte za druge namene.

Preden prižgete kakršne koli električne naprave ali zažene motor, preverite stanje prekatov motorja za izparevanje bencina, nato pa naj ventilator deluje vsaj štiri minute. Ventilator uporabite vedno, ko je vaša hitrost manjša od hitrosti jadriranja.

Cevi za odvajanje zraka iz rezervoarja so običajno nameščene na trupu plovila ali zrcalni krmi pod ali v istem delu kot cevi za polnjenje goriva. Prepričajte se, da v ceveh za polnjenje goriva in odvajanje zraka iz rezervoarja ni ovir ali zank. Filtre za gorivo pregledujte v rednih časovnih razmakih in jih po potrebi očistite.

Prepričajte se, da cevi za gorivo ter cevi za prezračevanje in izčrpavanje ne puščajo. Nekateri modeli imajo snemljive nadzorne plakete za preverjanje elementov sistema za gorivo. Če pri polnjenju gorivo pušča iz cevi, je morda potrebno le zategniti objemko cevi. Če gorivo še vedno pušča, takoj zamenjajte cev ali drugo opremo, da preprečite kopičenje tekočin ali plinov. Če cev na površini poka, je obrabljena in jo morate zamenjati. Uporabljajte dele sistema za gorivo, ki so namenjeni le uporabi v pomorstvu, in jih ne zamenjajte z avtomobilskimi deli.

Informacije o prostornini, vrsti goriva in mestih, ki so primerna za polnjenje goriva, najdete v posebnih informacijah o plovilu, ki vam jih priskrbi proizvajalec plovila.

POMEMBNO

Zaradi prevesa ali obremenitve plovila morda ne boste mogli koristiti vse kapacitete rezervoarja. 20% prostornine rezervoarja mora biti namenjene rezervi.

VODNI SISTEMI

To poglavje opisuje osnovne komponente vodnih sistemov. Vodni sistem morate očistiti, pripraviti za zimo in vzdrževati, da ga popolnoma zavarujete. Držite se navodil proizvajalca za uporabo, skrb in vzdrževanje sistema in njegovih delov.



Rezervoar za sladko vodo

Če ima plovilo rezervoar za sladko vodo, je njegova čistoča pri oskrbi z vodo zelo pomembna. Za nasvet se prosimo obrnite na prodajalca v marini. NE dovolite, da bi sladka voda v sistemu ostala za daljše obdobje. Sistem redno izpirajte in dezinficirajte. Sistem polnite le s sladko vodo. Zaradi pozicija plovila (preves in nagib) morda ne bo uporabna vsa sladka voda v sistemu.

⚠ OPOZORILO

IZOGIBANJE UPORABE STRUPOV V REZERVOARJU S SLADKO VODO

Kemikalije, ki jih uporabljate pri čiščenju sistema ali med shranjevanjem, morajo biti primerne za vaš rezervoar s sladko vodo. Rezervoar naj bo prazen, če ga skladiščite ali dolgo ne uporabljate.

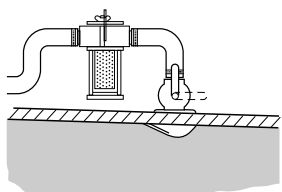
⚠ OPOZORILO

ONESNAŽEVANJE OKOLJA

Kemikalije lahko iz plovila izpuščate samo v za to določenih območjih in v skladu z lokalnimi predpisi za izpust kemikalij.

Ventili na trupu, ki nadzirajo dovod vode v plovilo

Kakršno koli dovajanje ali iztekanje vode pod vodno črto poteka preko ventilov na trupu, ki nadzirajo dovod vode v plovilo. Pipe, ki se nahajajo na armaturah trupa, je treba zapreti, če čoln za dlje časa ne nameravate uporabljati. Odprite jih le, če jih dejansko potrebujete.



KC-2165_1

⚠ OPOZORILO

NEVARNOST POPLAV ALI UTONITVE

Zaradi napak na delih vodnega sistema lahko pride do poplav ali nevarnosti utonitve, kar lahko povzroči smrt ali hujše poškodbe. Vzdržujte vse dele vodnega sistema in ventile za dovod vode v plovilo zaprite, če jih ne uporabljate.

Nekateri ventili za dovod vode so opremljeni s cedili, ki iz dovodne vode odstranjujejo odpadne snovi, da ne pride do prekinitve pretakanja vode. Za zagotovitev ustreznega pretoka vode je treba filtre redno pregledovati in dnevno očistiti.

OPOMBA

Za preprečevanje poškodb motorja je treba pred zagonom filter očistiti in odpreti pipo za hlajenje motorja.

Če ima plovilo ventile za dovod vode na prednji in zadnji nepropustni pregradi tanka, naj bodo vedno zaprti, razen če nameravate vodo odvajati v glavni del ladijskega dna.

Shramba za ulov ("Livewell")

Obstajajo različne vrste ventilov za shrambo za ulov ("livewell"). Običajni so kontrolni ventili, ki se uporabljajo za polnjenje oz. praznjenje shrambe ("livewell").

Če odprete odtočne ventile na shrambi ("livewell"), boste izpustili vodo do vodne gladine. Za popolno praznjenje shrambe je treba vodo ročno odstraniti oz. čoln dvigniti iz vode.

OPOMBA

V slabem vremenu ali ko načrtujete pospešek hitrosti zaprite vse bočne luči, okna, deske za pranje, vrata in lopute ali prezračevalne odprtine.

Preusmerjevalec vode

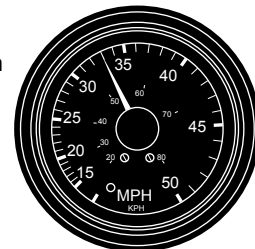
Ventil preusmerjevalca vode omogoča, da si dva različna sistema delita dovod vode in pipo za spuščanje vode v čoln. V času uporabe preusmerjevalca lahko bodisi obratuje prvi sistem bodisi drugi, medtem ko obratovanje obeh sistemov hkrati ni možno.

INSTRUMENTI

Če ima vaš čoln več motorjev, lahko imate več kompletov instrumentov, ki so opisani v tem poglavju – en komplet za vsak motor. Občasna nihanja v prikazih prikazovalnih naprav niso neobičajna. Normalni razponi so opredeljeni v navodilih za uporabo motorja.

Merilnik hitrosti

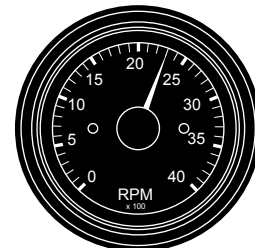
Meri hitrost čolna v kilometrih, vozlih ali miljah na uro.



KC-0710

Števec števila vrtljajev motorja

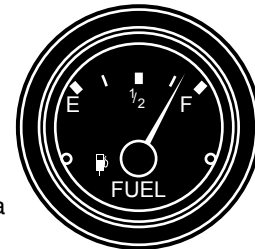
Meri vrtilno frekvenco motorja v vrtljajih na minuto.



KC-0700

Gorivo

Meri približno nivo goriva v rezervoarju za gorivo. Ker je natančnost meritev odvisna od pozicije čolna (preves in nagib), uporabite eno tretjino goriva, da pridete stran od obale, eno tretjino za vrnitev in eno za rezervo.



KC-0720

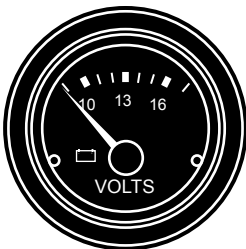


POMEMBNO

Zaradi prevesa ali obremenitve čolna morda ne boste mogli koristiti vse kapacitete rezervoarja. 20% prostornine rezervoarja mora biti namenjene rezervi.

Voltmeter

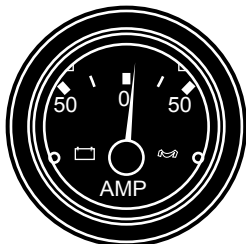
Meri enosmerno napetost na glavnem ali pogonskem akumulatorju v voltih. Če pade vrednost pod 11,5, je treba pregledati polnilni sistem in stanje akumulatorja.



KC-0750

Ampermeter

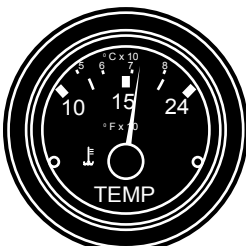
Meri tok v električnem sistemu. Razponi pri normalnem delovanju so opredeljeni v navodilih za uporabo motorja.



KC-0760

Temperatura vode v motorju

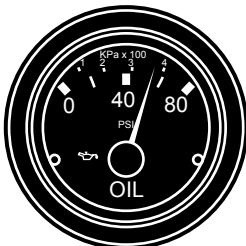
Meri temperaturo hladilnega sredstva motorja. Razponi pri normalnem delovanju so opredeljeni v navodilih za uporabo motorja.



KC-0770

Tlak motornega olja

Meri tlak motornega olja. Razponi pri normalnem delovanju so opredeljeni v navodilih za uporabo motorja.



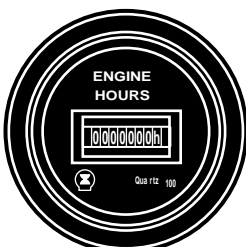
KC-0780

Temperatura motornega olja

Meri temperaturo motornega olja. Razponi pri normalnem delovanju so opredeljeni v navodilih za uporabo motorja.

Števec obratovnih ur

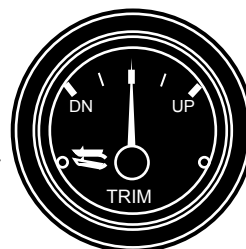
Zabeleži čas obratovanja motorja za namene vzdrževanja.



KC-0782

Preves

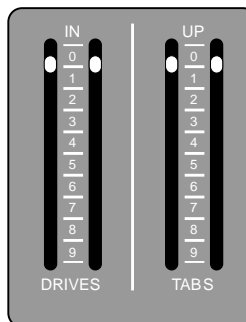
Prikazuje pozicijo zunanje pogonske enote in relativno pozicijo premca glede na vodoravno ploskev. To prikazovalno napravo uporabljajte za preverjanje prevesa čolna.



KC-0740

Kazalec pozicije stabilizatorja

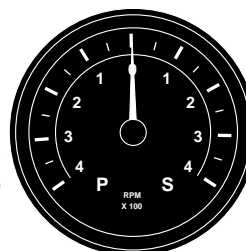
Prikazuje zgornjo oz. spodnjo pozicijo stabilizatorja.



KC-0707

Usklajevalna naprava motorjev

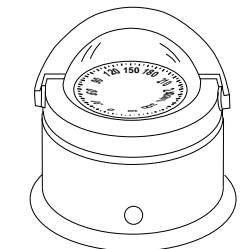
Prikazuje odnos med vrednostmi vrtljajev na minuto dvojnih motorjev za usklajevanje števila vrtljajev. Če je igla na ničli, sta motorja usklajena. Če igla ni na ničli, prilagodite hitrost motorja, tako da bo spet na ničli.



KC-0708

Kompas

Se uporablja za navigacijo. Kompas kaže v smeri magnetnega SEVERA.



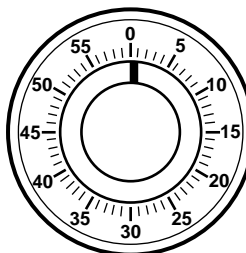
KC-0709

POMEMBNO

Preden lahko kompas uporabite za navigacijo, ga mora umeriti usposobljen strokovnjak. Če kompas ni umerjen, bo dajal napačne meritve. Natančne informacije o kompasu dobite v navodilih za uporabo kompasa.

Globinomer

Prikazuje razdaljo med dnom čolna in morskim dnom neposredno pod senzorjem. Za preprečevanje nasedanja v plitvih vodah je treba od prikaza globinometra odšteti rezervno razdaljo.



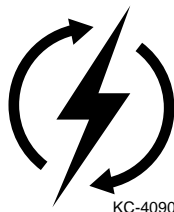
KC-0910

SL



STIKALA IN PRIKAZOVALNIKI

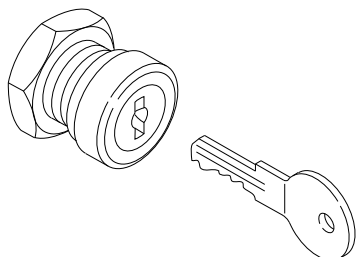
Vsak električni tokokrog na vašem čolnu je opremljen s kontrolnim stikalom.



KC-4090

Vžig

Motor se zažene tako, da obrnete ključ v smeri urnega kazalca do konca. Ko motor steče, popustite ključ, ki se vrne v pozicijo za kontakt (on).



KC-0985

Stikalo za zaustavitev motorja

⚠ OPOZORILO

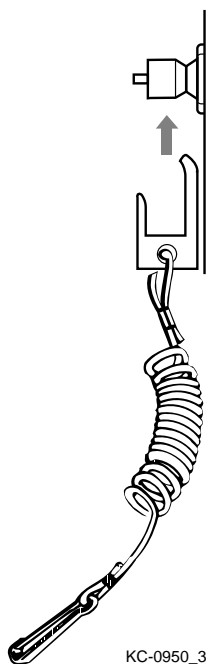
IZGUBA NADZORA IN TVEGANJE PRI NE VARNEM ČOLNU

Če stikalo za zaustavitev motorja ni v uporabi ali če ne deluje pravilno, lahko to povzroči smrt ali hujše poškodbe. NE upravljajte plovila, če sistem stikala za zaustavitev motorja ne deluje pravilno.

Preden se zažene motor, mora biti upravljaivec čolna povezan z vrvjo stikala za zaustavitev motorja. S tem preprečite, da bi plovilo ušlo iz nadzora, če upravljaivec po nesreči pade v vodo.

Stikalo za zaustavitev motorja v izredni situaciji ustavi motor, ko upravljaivec čolna nadzorno mesto zapusti zaradi nevarne situacije, tj. nepričakovano izgubi raznotežje ali pade oz. ga vrže čez palubo.

Stikalo za zaustavitev je sestavljeno iz stikala, nameščenega na krmilo, in iz zaponke za stikalo/vrvice/zaponke za vrvico, ki povezuje stikalo za zaustavitev in upravljavca. Če morate motor hitro ugasniti, bo za zaustavitev motorja zadostovalo, da povlečete vrv in tako sprostite zanko iz stikala.



KC-0950_3

Za ponastavitev stikala po sprožitvi je treba ponovno namestiti zaponko stikala. Za obratovanje motorja mora biti zaponka nameščena.

POMEMBNO

Stikalo za zaustavitev motorja se sme uporabljati le v izrednih razmerah. NE uporabljajte ga za normalno zaustavitev motorja.

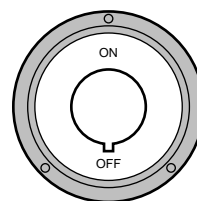
Stikalo za zaustavitev motorja je lahko učinkovito samo v primeru, da ga redno in dobro vzdržujete. Upoštevajte sledeče:

- Nikoli ne odstranite ali spremenite stikala za zaustavitev motorja in/ali vrvi stikala.
- Vrvce ne sme ovirati nič, kar bi motilo njeno delovanje.

ENKRAT MESEČNO: Preverite, ali stikalo za zaustavitev deluje pravilno, in se prepričajte, da vrvica ni obrabljena ali poškodovana. Ko motor obratuje, potegnite vrvico. Če se motor ne ustavi, obiščite prodajalca, ki naj vam stikalo za zaustavitev nemudoma zamenja.

Stikalo akumulatorja

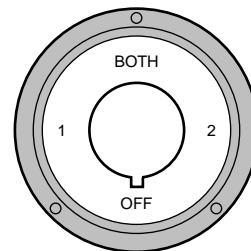
Ločuje napajanje akumulatorja od čolna z izjemo samodejne(ih) kalužne(ih) črpalk(e), če je čoln tako opremljen. Če je čoln opremljen s sistemom dveh akumulatorjev, se prepričajte, da je izbirno stikalo vsaj enega akumulatorja v poziciji VKLOPLJEN (ON). Stikalo akumulatorja prav tako omogoča namen izklop akumulatorja za zaščito pred okvaro in izpraznitvijo akumulatorja. Kadar čolna ne uporabljate, obrnite stikalo v pozicijo IZKLOPLJEN (OFF). Za dodatne informacije si preberite navodila proizvajalca.



KC-0704_2

Izbirno stikalo akumulatorja

Ločuje čoln od akumulatorjev in preklopi na prvi, drugi ali na oba akumulatorja. Pod običajnimi pogoji je bolje, da je stikalo v poziciji VKLOPLJEN (ON) za en akumulator, kot pa v poziciji VKLOPLJEN (ON) za oba akumulatorja. Na ta način ostane drugi akumulator kot rezerva, če bi se prvi izpraznil. Izberite želeni akumulator, kadar motor ni v obratovanju in dnevno izmenjujete izbiro akumulatorja. V poziciji (OFF) bo čoln ločen od akumulatorjev z izjemo samodejne(ih) kalužne(ih) črpalk(e), če je čoln tako opremljen. Z izbirnim stikalom akumulatorjev lahko prav tako povežete oba akumulatorja, če potrebujete večjo zagonsko moč. Kadar čolna ne uporabljate, obrnite stikalo v pozicijo IZKLOPLJEN (OFF). Za dodatne informacije si preberite navodila proizvajalca.



KC-0705_2



POMEMBNO

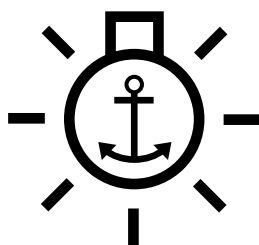
Namen izbirnega stikala akumulatorjev je imeti en akumulator za rezervo. V primeru, da sta oba akumulatorja v poziciji VKLOPLJENO (ON) in da enega uporabljate za zagon motorja, drugega pa za oskrbo opreme z električno energijo, se bosta izpraznila oba. Iz tega razloga ne boste več imeli na razpolago rezervnega akumulatorja, zaradi česa obstaja nevarnost, da motorja ne boste mogli več zagnati.

Ločilno stikalo akumulatorja

Omogoča polnjenje več akumulatorjev hkrati. Stikalo določa, koliko je posamezni akumulator potrebno polniti. Preprečuje prekomerno polnjenje in ne dopušča praznjenja enega akumulatorja v drugega. Za dodatne informacije si preberite navodila proizvajalca za ločilno stikalo.

Sidrna luč

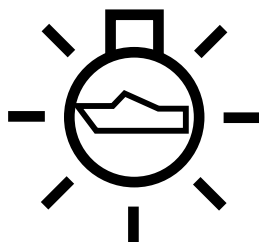
Aktivira izključno belo vsestransko luč za nočno sidranje.



KC-4065

Navigacijske luči

Aktivira signalne luči in luči za sidranje ter osvetlitev merilnikov za nočno uporabo.



KC-4060

POMEMBNO

V času med sončnim zahodom in sončnim vzhodom nikoli ne smete čolna uporabljati brez vklopljenih signalnih luči. Signalne luči so ponoči nujno potrebne za naznanitev smeri plovbe in določanje prednosti.

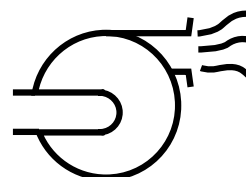
Ventilator

⚠ OPOZORILO

**NEVARNOST POŽARA/
EKSPLOZIJE**

Ko so izpostavljeni odprtemu plamenu ali iskram, so bencinski hlapci izredno eksplozivni in povzročajo smrt ali težke poškodbe. Zaženite ventilator vsaj za štiri minute, PREDEN prižgete katero koli električno napravo ali zaženete motor.

Aktivira prezračevanje oddelka motorja za odstranjevanje eksplozivnih hlapov s tega območja.



KC-4040

POMEMBNO

ZAŽENITE kalužni(e) ventilator(je) za vsaj štiri minute **PREDEN** vklopite katero koli električno napravo ali zaženete motorja(ev). Sicer pa uporaba sistema s kalužnim ventilatorjem **NI JAMSTVO** za to, da so eksplozivni hlapci v celoti odstranjeni. **PREDEN** vklopite katero koli električno napravo ali zaženete motor(je), **VEDNO** preverite, ali so v območju motorja in kaluže bencinski hlapci. V primeru, da "zavohate" gorivo, **NE** vklopite električne naprave in **NE** zaženite motor(ja). Takoj poiščite vzrok(e). Vklopite ventilator samo pri plovbi pod hitrostjo jadriranja.

Kalužna črpalka

⚠ OPOZORILO

**NEVARNOST POTOPITVE ALI
UTONITVE**

Sistem kalužne črpalke ni ustvarjen za kontrolo škode. Kombinirana zmogljivost sistema ni namenjena drenaži plovila v primeru poškodbe.

SL



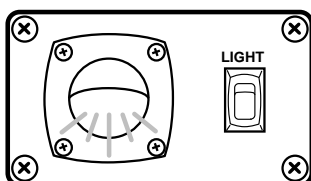
OPOMBA

V rednih časovnih presledkih preverite delovanje vseh kalužnih črpalk. Odstranite naplavine z vhodov črpalk. Če so na sprednji in zadnji neprepustni pregradi vgrajeni podvodni ventili, morajo ostati zaprti in jih odprite le, da voda odteče v glavne kaluže.

Ročno vklopi/izklopi kalužno črpalko. Za informacije o upravljanju in servisiranju si preberite navodila proizvajalca za črpalko.

Notranja osvetlitev

Preklopna stikala za vklop/izklop notranjih luči in luči na komandni mizi. Za vklop osvetlitve mora biti stikalo glavnega prekinjala enosmernega toka (glavna oskrba) v poziciji VKLOPLJENO (ON).



KC-0935_1

Brisalnik vetrobranskega stekla

Aktivira delovanje brisalnikov vetrobranskega stekla.



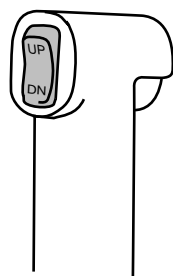
KC-4070

Odpiranje loput

Dviguje in spušča električno upravljane lopute oddelka motorja.

Nastavitev motorja

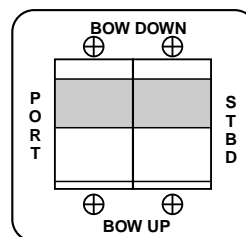
To stikalo sproži funkcijo prevesa/nagiba. Pritisnite in držite stikalo tako dolgo, dokler ne dosežete zelen kot motorja. Za maksimiranje zmogljivosti čolna na vodi je treba to stikalo zmeraj uporabljati v kombinaciji z merilnikom prevesa. S stikalom za nastavitev nagiba dvignete pogonsko enoto za nakladanje čolna na prikolico.



KC-0931_2

Stabilizatorji

S temi preklopnimi stikali uravnate stabilizatorje na levem in desnem boku čolna. Z nastavitvijo stabilizatorje bo izboljšana plovba čolna in odpravljeno nagibanje sem ter tja iz različnih vzrokov.



KC-0932_1

Kazalec stanja goriva

Omogoča preverjanje količine goriva v rezervoarju za gorivo, kadar so navigacijske luči oz. kadar je stikalo za vžig izklopljeno.

DETEKTORJI

Detektorji kontrolirajo prisotnost nevarnih plinov, ki se bi lahko kopičili na vašem čolnu.

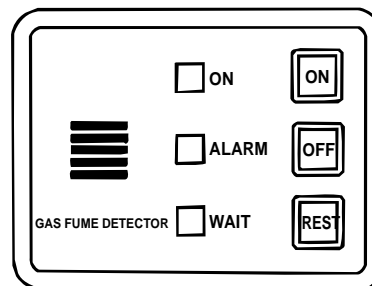
Bencinski hlapci

⚠ OPOZORILO

**NEVARNOST POŽARA/
EKSPLOZIJE**

Ko so izpostavljeni odprtemu plamenu ali iskram, so bencinski hlapci izredno eksplozivni in povzročajo smrt ali težke poškodbe. Zaženite ventilator vsaj za štiri minute, PREDEN prižgete katero koli električno napravo ali zaženete motor.

Če se odkrijejo bencinski hlapci, se aktivira alarm. Vključite kalužni ventilator za izsesavanje hlapov. Senzor za odkrivanje hlapov se nahaja v kalužnem prostoru, kjer pogosto prihaja do kopičenja hlapov. Pred vsako plovbo je treba preveriti, ali enota pravilno deluje.



KC-0936

Hlapci ogljikovega monoksida (CO)

Če se odkrijejo hlapci CO, se aktivira alarm. Potnikom nemudoma zagotovite zadosti svežega zraka in prezračite območje.



NEVARNOST



NEVARNOST ZARADI OGLJIKOVEGA MONOKSIDA

Izpostavljanje ogljikovemu monoksidu (CO) povzroča smrt ali težke poškodbe. CO je brezbarven, brez vonja in izredno nevaren. Vsi motorji in naprave na gorivo proizvajajo plin CO. Neposredna in daljša izpostavljenost ogljikovemu monoksidu (CO) bo POŠKODOVALA MOŽGANE ali POVZROČILA SMRT. Znaki za izpostavljenost ogljikovemu monoksidu (CO) so npr. slabost, omotica in zaspanost. Prepričajte se, da detektor ogljikovega monoksida pravilno deluje.

Opozorilni alarm

V primeru, da slišite opozorilni alarm, je treba pregledati merilnike in zaustaviti motor. Alarm opozori na pregrevanje motorja in/ali nezadostni nivo olja. Nekateri modeli so opremljeni s testnim alarmom, ki se aktivira pri vsakem zagonu motorja.



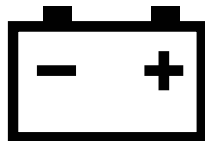
KC-5020

VAROVALKE IN PREKINJALA ELEKTRIČNIH TOKOKROGOV

Vsi tokokrogi so zaščiteni pred prenapetostjo s pomočjo varovalk ali prekinjal. V primeru prenapetosti ali kratkega stika bo varovalka počila oz. aktiviralo se bo prekinjalo. V primeru, da pogosto pride do prenapetosti v običajnih pogojih, mora čoln nemudoma pregledati prodajalec.

AKUMULATOR(JI)

Akumulator(ji) mora(jo) biti zaščiten(i) ter njihovi priključki morajo biti pokriti. Priključki akumulatorja(ev) morajo zmeraj biti čisti in redno vzdrževani.



KC-4080

Akumulatorski elektrolit je kisel. Z njim rokujte previdno. V primeru, da pride elektrolit v stik s kožo ali drugimi deli telesa, je treba prizadete dele izpirati z vodo in poiskati zdravniško pomoč.

Priključki akumulatorja morajo biti čisti, tesni in izolirani. V nasprotnem primeru se lahko pojavijo oblaki in kratki stiki, ki lahko posledično povzročijo eksplozijo ali požar.

Bodite previdni, kadar priključite ali ločite akumulator. Zagotovite, da so instalacije in priključki varni ter da priključke baterije pokrijete z zaščitnimi pokrovi. NE polnite akumulatorja v samem plovilu in/ali ovirajte prezračevalnih kanalov akumulatorja.

OPOZORILO

NEVARNOST POŽARA/ EKSPLOZIJE

Eksplozija ali požar zaradi vodikovih plinov, ki jih proizvajajo svinčevi kisli akumulatorji povzroča smrt ali težke poškodbe.

- Nosite osebno zaščitno opremo ko izvajate dela na akumulatorjih ali v njihovi bližini.
- NE polnite akumulatorja preko kablov ali uporabljajte kable za zagon motorja.
- Polnite akumulator izven plovila.
- NE kadite ali prinašajte plamena v bližino akumulatorja.
- NE držite glave neposredno nad akumulatorjem, ko vzpostavljate ali prekinjate električne povezave.
- Iskra ali plamen lahko povzročita silovito eksplozijo plina, kar lahko povzroči razpršitev kisline akumulatorja ali razdrobitev akumulatorja.
- NE uporabljajte kovinskega predmeta za iskrenje med poloma, da bi preverili, ali je akumulator poln.

ELEKTRIČNI SISTEMI

NEVARNOST



NEVARNOST POŽARA/ EKSPLOZIJE/SMRTI ZARADI ELEKTRIČNEGA UDARA

Neustrezna uporaba sistemov izmeničnega (AC) in enosmernega (DC) toka bo povzročila požar, eksplozijo ali električni udar, kar povzroča smrt ali težke poškodbe. NE izvajajte del na sistemih pod napetostjo ali plavajte v bližini plovila, ko je povezano z eksterno oskrbo z električno energijo. Bodite previdni, kadar priključite oz. ločite eksterno oskrbo z električno energijo.

Nekateri čolni so opremljeni z dvema električnima sistemoma: sistem enosmernega toka (DC) z napajanjem preko akumulatorja in sistem izmeničnega toka (AC) z napajanjem preko generatorja ali eksterne oskrbe z električno energijo. Ti sistemi so opremljeni s centralno ploščo, ki ima funkcijo glavne razdelilne plošče. Sistem enosmernega toka (DC) oskrbuje vse tokokroge čolna z električno energijo (luči, črpalke, ventilatorje, vžig ipd.)

SL



⚠ OPOZORILO

Ne izvajajte del na električni instalaciji, medtem ko je sistem pod napetostjo ali spreminjajte električnega sistema ali ustrezne risbe. Instalacijo, spremembo in vzdrževanje električnega sistema mora izvesti izkušen pomorski strokovnjak za elektriko. Ne spreminjajte nazivne jakosti toka zaščitnih naprav za prevelik tok in uporabljajte samo električne aparate ter naprave s komponentami, ki ne presegajo nazivne jakosti toka tokokroga. Ko plovilo zapuščate, izklopite vse električne sisteme razen samodejne kalužne črpalke, požarne zaščite in tokokrogov alarmov.

Sistem izmeničnega toka (AC) oskrbuje električne izhode in sisteme napajane z izmeničnim tokom (AC) (električni številnik, grelnik vode, mikrovalovna pečica, hladilnik itd.) z električno energijo, kadar je čoln privezan na privezu ali na klančini za spust v vodo.

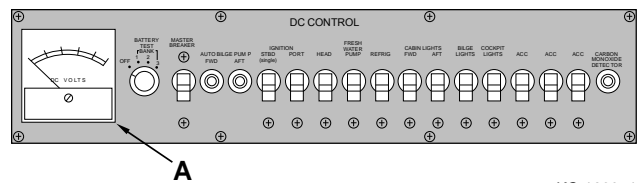
⚠ OPOZORILO

Ne spreminjajte električnih sistemov ali ustreznih risb. Instalacijo, spremembo in vzdrževanje mora izvesti izkušen pomorski strokovnjak za elektriko. Preglejte sistem vsaj dvakrat letno. Povežite kovinska ohišja ali pokrove instaliranih električnih aparatov z zaščitnim prevodnim sistemom plovila (zelen prevodnik ali zelen prevodnik z rumeno progno) in uporabite dvojno izolirane ali ozemljene električne naprave. Električnega sistema ne uporabljajte, če je aktiviran indikator obrnjene polarnosti. Preden aktivirate električni sistem plovila, odpravite napačno polarnost. Ne spreminjajte kabljskih priključkov eksterne oskrbe z električno energijo. Uporabljajte le ustrezne priključke.

Za čim večje zmanjšanje nevarnosti udara ali požara:

- Izklopite stikalo za priključek eksterne oskrbe z električno energijo, preden priključite ali ločite kabel eksterne oskrbe z električno energijo.
- Priključite kabel eksterne oskrbe z električno energijo na vhode plovila, preden ga priključite na vir eksterne oskrbe z električno energijo.
- Ločite kabel eksterne oskrbe z električno energijo najprej z vira eksterne oskrbe z električno energijo.
- Če je aktiviran indikator obrnjene napetosti, nemudoma ločite kabel.
- Dobro zaprite pokrov vhoda eksterne oskrbe z električno energijo.

Glavna kontrolna plošča enosmernega toka (DC) (izredno nizka napetost)



KC-1633_1

Tipična glavna kontrolna plošča enosmernega toka (DC) lahko sestoji iz voltmetra, testnega stikala akumulatorja, vrsto ponastavljivih prekinjalov preklopne tipa in glavnega prekinjala.

Merilnik napetosti (A)

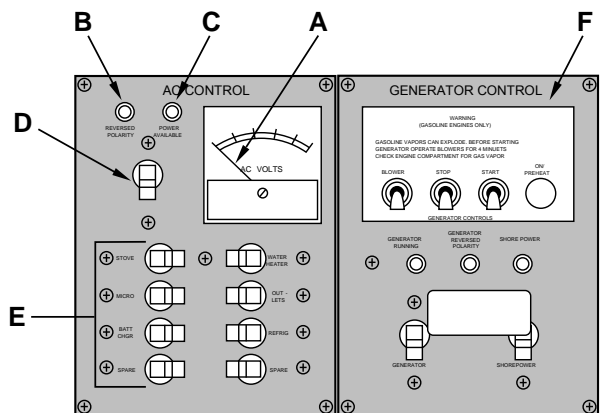
Ta merilnik omogoča pregled nad stanjem akumulatorjev. Ko je stikalo glavnega prekinjala v poziciji IZKLOPLJEN (OFF), obrnite testno stikalo akumulatorja, da preverite napetost akumulatorja.

POMEMBNO

Nikoli ne ponastavite sproženega prekinjala, brez da bi poprej ugotovili in odstranili vir te težave.

Prekinjala preklopne tipa imajo dve funkciji. Omogočajo vam ročno izbiranje delovanja ali prekinitve tokokroga. Poleg tega zavarujejo sistem pred vstopom toka tako, da samodejno odprejo krog, če pride do stanja prenapetosti ali do kratkega stika.

Kontrolna plošča generatorja/izmeničnega toka (AC) (nizka napetost)



KC-1634_1

Številne AC plošče so opremljene z voltmetrom ali glavnim prekinjalom izmeničnega toka (AC). Poleg tega imajo kontrolno lučko za obrnjeno polarnost in posamezna prekinjala.

Merilnik napetosti (A)

Če je del opreme, omogoča merilnik napetosti nadzor napetosti izmeničnega toka (AC).

Indikator obrnjene polarnosti (B)

Indikator obrnjene polarnosti nakazuje, da je bila obrnjena polarnost vira eksterne oskrbe z električno energijo, toda ne nakazuje, če je obrnjena polarnost (ožičenja) čolna.



! NEVARNOST



**NEVARNOST POŽARA/
EKSPLOZIJE/SMRTI ZARADI
ELEKTRIČNEGA UDARA**

Obrnjena napetost ali neustrezna uporaba sistemov izmeničnega toka (AC) bo povzročila požar, eksplozijo ali električni udar, kar povzroča smrt ali težke poškodbe. **NE** uporabljajte vira eksterne oskrbe z električno energijo, če je obrnjena polarnost. Izklopite vir energije in ločite vodnik eksterne oskrbe z električno energijo. **NE** spreminjajte kabla eksterne oskrbe z električno energijo.

Indikator razpoložljive energije (C)

Indikator razpoložljive energije nakazuje, da ima plošča za razdelitev na voljo energijo z zunanjega vira ali generatorja. Ta indikator mora svetiti, preden vklopite glavno prekinjalo izmeničnega toka (AC).

Glavno prekinjalo izmeničnega toka (AC) (D)

Glavno prekinjalo izmeničnega toka (AC) vklopi in izklopi celotni sistem izmeničnega toka (AC). To vam omogoča preverjanje ustrezne napetosti in polarnosti takoj po priključitvi na zunanji vir električne energije in pred vklopom individualnih tokokrogov.

Posamezna prekinjala (E)

Z vklopom ali izklopom stikala posamezna prekinjala omogočajo vklop ali izklop tokokroga. Poleg tega zavarujejo sistem pred vstopom toka tako, da samodejno izklopijo tokokrog v primeru stanja prenapetosti ali kratkega stika.

POMEMBNO


Nikoli ne ponastavite prekinjala, ki se je samodejno sprožilo, brez da bi poprej ugotovili in odstranili vir te težave.

Kontrolna plošča generatorja (F)

V primeru, da je vaš čoln opremljen z generatorjem, vsebuje kontrolna plošča ustrezne elemente za zagon/zaustavitev ter kontrolne elemente za preklapljanje iz oskrbe z eksterno energijo na oskrbo z generatorsko energijo.

Vedno ko upravljate generator pred zagonom za vsaj štiri minute vklopite ventilator oddelka motorja ter neprekinjeno pri upravljanju generatorja, da se odstranijo nevarni plini ali hlapi. Za upravljanje generatorja je treba izvesti določene delovne postopke. Pred prvo uporabo si preberite vsa navodila generatorja. Za informacije o upravljanju in vzdrževanju si preberite navodila za uporabo generatorja.


! OPOZORILO



**NEVARNOST POŽARA/
EKSPLOZIJE**

Ko so izpostavljeni odprtemu plamenu ali iskram, so bencinski hlapi izredno eksplozivni in povzročajo smrt ali težke poškodbe. Zaženite ventilator vsaj za štiri minute, **PREDEN** prižgete katero koli električno napravo ali zaženete motor.

! OPOZORILO



NEVARNOST ZAPLETANJA

Pri kontaktu z gibajočimi deli se lahko vanje zapletete ali urežete, lahko pa pride celo do smrti ali hujših poškodb. Ne približujte se gibajočim delom.

Priključitev eksterne oskrbe z električno energijo

! NEVARNOST



**NEVARNOST POŽARA/
EKSPLOZIJE/SMRTI ZARADI
ELEKTRIČNEGA UDARA**

Neustrezna uporaba sistemov izmeničnega (AC) in enosmernega (DC) toka bo povzročila požar, eksplozijo ali električni udar, kar povzroča smrt ali težke poškodbe. **NE** izvajajte del na sistemih pod napetostjo ali plavajte v bližini plovila, ko je povezano z eksterno oskrbo z električno energijo. **Bodite previdni, kadar priključite oz. ločite eksterno oskrbo z električno energijo.**

Za eksterno oskrbo z električno energijo je potreben poseben tripredvodniški kabel pomorske kakovosti, da je mogoča pravilna priključitev na eksterno oskrbo. Pristaniški priključki in priključki eksterne oskrbe z električno energijo so vtični. Priključki so tudi zaprti z navojnimi obroči. Prepričajte se, da je pravilno nameščen pokrov priključka eksterne oskrbe z električno energijo, kadar priključek eksterne oskrbe z električno energijo ni v uporabi.

Konec kabla eksterne oskrbe z električno energijo ne sme lebdeti v vodi. To lahko povzroči nastanek električnega polja, kar pri plavalcih v bližini plovila povzroča poškodbe ali smrt.



Za priključitev:

- Na kontrolni plošči izklopite GLAVNO prekinjalo izmeničnega toka (MAIN AC) plovila.
- Če ima izhod na privezu izklopno stikalo, ga izklopite.
- Priključite kabel eksterne oskrbe z električno energijo najprej na plovilo.
- Naj bo manj napet kot privezne vrvi.
- Priključite kabel na vir energije na privezu.
- Če je plovilo opremljeno z generatorjem, obrnite stikalo eksterne oskrbe/generatorja (Shore/Generator) v pozicijo EKSTERNA OSKRBA (SHORE).
- Nastavite izklopno stikalo priveza na pozicijo VKLOPLJEN (ON).
- Če je na kontrolni plošči sprožena opozorilna lučka obrnjene polarnosti, nemudoma ločite kabel od izhoda eksterne oskrbe in se obrnite na svojega prodajalca.

Za ločitev:

- Izklopite glavna prekinjala plovila.
- Če ima eksterna oskrba izklopno stikalo, ga izklopite.
- Ločite izhod priveza eksterne oskrbe z električno energijo.
- Ločite kabel od plovila in zaprite pokrov.

Naprave

Plovilo je lahko opremljeno z različnimi napravami, kot so štedilniki, kuhalne površine, žar, mikrovalovna pečica, hladilnik ali ledomat. Te naprave običajno rabijo veliko elektrike ali goriva, kar lahko porablja kisik iz zaprtih prostorov. Informacije o uporabi, vzdrževanju in varnosti naprav najdete v njihovih navodilih za uporabo. Teh naprav NE uporabljajte za ogrevanje kuhinje ali prostorov v kabini.

OSKRBA Z GORIVOM

Zaprte vsa vrata, okna, lopute in odprtine, skozi katere bi lahko v zaprte prostore plovila prišli hlapci goriva. NE prenapolnite rezervoarjev za gorivo. Pri oskrbi čolna z gorivom je treba pustiti najmanj 2% prostora zaradi naknadnega raztezanja goriva. Če je temperatura goriva 0°C (32°F) ali celo nižja, je treba pustiti najmanj 6% za naknadno raztezanje goriva.

Ko prvič polnite rezervoar za gorivo in nato vedno, ko ga napolnite znova, na celotnem sistemu za gorivo preverite, če kje pušča in/ali če je kje poškodovano. Netesna mesta in/ali poškodovane dele je treba popraviti in za odstranjevanje eksplozivnih hlapov tudi prezračevati območje.

OPOZORILO



NEVARNOST POŽARA/ EKSPLOZIJE!

Ko so izpostavljeni odprtemu plamenu ali iskram, so bencinski hlapci izredno eksplozivni in povzročajo smrt ali težke poškodbe. Zaženite ventilator vsaj za štiri minute, PREDEN prižgete katero koli električno napravo ali zaženete motor.

- **Pred oskrbo z gorivom zaustavite vse motorje in ventilatorje. S preklopom stikal boste določen tokokrog vklopili/ izklopili.**
- **Ne kadite in preprečite prisotnost odprtega plamena ali isker v območju 15 m (50 ft) od prostora za gorivo.**
- **Obdržite kontakt med nastavkom in rezervoarjem za gorivo, da preprečite nastanek elektrostatickih isker. NE uporabljajte plastičnega lijaka.**

Polnite sistem za gorivo le na ustreznih mestih, kot so npr. marine in bencinske črpalke za vozila. Take črpalke so zaščitene z ukrepi, ki zmanjšajo verjetnost statične razelektritve.

Preberite si in upoštevajte VSA opozorila na črpalci in v njeni bližini.

Za preprečevanje elektrostatickih isker je treba zmeraj - pred in v času oskrbovanja z gorivom - vzdrževati kontakt med nastavkom in polnilno cevjo.

NE vstopajte v plovilo med oskrbovanjem z gorivom.

Premikanje iz čolna na kopno in obratno lahko povzroči statično naelektritev, kar lahko ima za posledico vžig hlapov na polnilni cevi.

Če pride do požara, NE povzročajte panike.

- **NE potegnite nastavka iz rezervoarja.**
- **Vsi potniki naj zapustijo plovilo in prostor oskrbovanja z gorivom, prav tako pa takoj obvestite uslužbenca črpalke, da bodo lahko naredili izreden izklop in uporabili gasilni aparat.**

Po oskrbi z gorivom

- Pokrov(e) rezervoarja(jev) je treba tesno zapreti.
- Razlito gorivo je treba v celoti pobrisati. Onesnažene krpe je treba na kopnem ustrezno odstraniti.
- Odprite vsa vrata, okna, odprtine in priključke za prezračevanje prostorov. Pred zagonom motorja ali drugih naprav je treba preveriti, če so eventualno prisotni bencinski hlapci.
- Če je čoln tako opremljen, je treba pred vsakim zagonom motorja vklopiti ventilator za najmanj štiri minute.



Pri zagonu

⚠ OPOZORILO



**NEVARNOST POŽARA/
EKSPLOZIJE**

Ko so izpostavljeni odprtemu plamenu ali iskram, so bencinski hlapi izredno eksplozivni in povzročajo smrt ali težke poškodbe. Zaženite ventilator vsaj za štiri minute, PREDEN prižgete katero koli električno napravo ali zaženete motor.



OKOLJSKI VIDIKI

Kot uporabnik čolna ste že začeli ceniti lepoto narave in mir na prostem. Odgovornost vsakega uporabnika čolna je, da varuje naravno okolje tako, da ohrani vodne poti čiste.

V vodo ne mečite stvari, ki jih tudi sami ne bi hoteli jesti ali piti!

Seznajte se s krajevno zakonodajo in upoštevajte vse predpise za praznjenje zbiralnih rezervoarjev in odstranjevanje odpadkov.

MEDNARODNA KONVENCIJA O PREPREČEVANJU ONESNAŽENJA MORJA Z LADIJ (MARPOL TREATY)


Mednarodna konvencija o preprečevanju onesnaževanja morja z ladij, navadno konvencija "MARPOL" (MARine POLLution), prepoveduje odstranjevanje vseh plastičnih mas, kemikalij, smeti in olj v vodo.

RAZLITJE GORIVA IN OLJA

Razlitje goriva ali olja v vodne poti zastruplja okolje in ogroža prosto živeče živali. Nikoli ne izpuščajte ali odlagajte goriva ali olja v vodo, saj je to prepovedano, zato vas lahko kaznujejo s plačilom denarne kazni. Obstajata dve običajni, neželeni vrsti spuščanja:

- Prekomerno polnjenje rezervoarja za gorivo
- Črpanje kontaminirane kalužne vode

⚠ OPOZORILO



**NEVARNOST POŽARA/
EKSPLOZIJE ALI ZADUŠITVE!**

Hlapi vnetljivih topil lahko povzročijo požar, eksplozijo ali zadušitev, kar se lahko konča s smrtjo ali hujšimi poškodbami. NE uporabljajte vnetljivih topil za čiščenje kaluže.

Prostor s kalužo očistite razlitih goriv ali olj. Umazanih krp NE shranjujte v plovlilo, temveč jih ustrezno odstranite na kopnem.

RAZTOVARJANJE IN ODLAGANJE ODPADKOV

Kot odpadki se smatrajo vse vrste smeti, plastičnih mas, predmetov, ki se dajo reciklirati, vse vrste hrane, lesa, čistilnih sredstev kot tudi odplake in celo deli rib v nekaterih vodah - na kratko: domala vse. Predlagamo, da pripeljete nazaj vse, kar ste vzeli s seboj in da poskrbite za ustrezno odstranjevanje odpadkov na kopnem.

Če je čoln opremljen s sanitarno napravo (straniščem z električnim ali ročnim izplakovanjem) je treba uporabiti ustrezno odsesovalno napravo v vaši marini. V mnogih predelih je odvajanje fekalij ali celo obdelanih odplak v vodo prepovedano.

PREKOMERNI HRUP

Kot hrup se smatra hrup motorja, poslušanje radia in celo kričanje. Na številnih vodah veljajo omejitve glede hrupa. Izpušnih cevi na zrcalni krmi ne uporabljajte, dokler niste daleč od obale. Glasba in glasni pogovori se na vodi širijo daleč naokrog, posebej ponoči.

GLISIRANJE IN POVZOČANJE VALOV

Bodite pripravljeni na območje OMEJENE HITROSTI. Morda boste morali odgovarjati za škodo in poškodbe, ki bi nastale zaradi povzročenih valov. Preden vstopite v območje OMEJENE HITROSTI, preidite iz hitre plovbe na najpočasnejšo hitrost, ki jo lahko upravljate.

IZPUŠNI PLINI

Zvišane stopnje izpušnih plinov (ogljikovodik) onesnažujejo naše vode in zrak. Za čim boljše lastnosti čolna mora biti motor redno vzdrževan ter trup čist. Za dodatne informacije se prosimo obrnite na svojega prodajalca in si preberite navodila za uporabo motorja.

BARVE

Če imate čoln v vodah, ker je obraščanje morskih organizmov problem, lahko uporaba antivegetativne barve zmanjša stopnjo rasti. Pri izbiri barve bodite ozaveščeni o okoljskih predpisih. Za informacije se prosimo obrnite na svoje krajevne organe.

ČISTILA

Gospodinjska čistila se naj uporabljajo varčno in se ne smejo odvajati v vodne poti. Čistil nikoli ne smete mešati. Zagotovite zadostno prezračevanje v zaprtih prostorih. NE uporabljajte izdelkov, ki vsebujejo fosfate, klor ali topil ter izdelkov, ki so biološko nerazgradljivi ali ki imajo za osnovo nafto. Čistila na osnovi citrusov so za čiščenje ladij odlična, poleg tega pa so varna za vas in za okolje. Za dodatne informacije si preberite odstavek VZDRŽEVANJE.



VZDRŽEVANJE

KOROZIJA ZARADI SLANE VODE

Celoten čoln takoj po uporabi v slani vodi sperite s sladko vodo. Če uporabljate čoln predvsem v slani vodi, trup vsak mesec prevlečite z voskom in na vso opremo nanesite sredstvo proti koroziji.

SL



ČIŠČENJE

Z rednim čiščenjem boste ohranili dober videz površine čolna. Za odstranjevanje plesni so na razpolago posebna čistila, ki jih lahko kupite pri svojem prodajalcu. Videz čolnov na prostem se bo postopno poslabšal zaradi izpostavljenosti sončni svetlobi, vodi, prahu in kemikalijam v zraku.



OPOZORILO

NEVARNOST DRSLJIVE POVRŠINE

Pri čiščenju površin plovila lahko te postanejo spolzke, kar lahko povzroči smrt ali hujšo poškodbo. Pri čiščenju s čistili bodite previdni in jih temeljito izperite.

Za čiščenje čolna uporabljajte le blago čistilno sredstvo in toplo vodo. NE uporabljajte čistil, ki bi plovilo razjedali, topil, amoniaka in klora, ker bodo poškodovali površino s premazom. NE povoskajte teksturiranih ali redno uporabljenih delov tal, krova ali robnic. V skrajnih pogojih lahko uporabimo posebna čistila, da iz trupa odstranimo vodne organizme, kot so usedline ali alge. Obrnite se na prodajalca.

VZDRŽEVANJE DNA

Naselitev morskih živali predstavlja breme za čoln in vpliva na njegove lastnosti in učinkovitost. Nikoli ne uporabljajte žične krtače ali brusilne plošče za čiščenje dna čolna. V majhnih praskah se lahko nabira umazanija.

Nastajanje mehurčkov na zgornji plasti (osmozno nastajanje mehurčkov) je običajni pojav. Mehurčki lahko nastanejo na vsaki zaščitni površini, ki je izpostavljena vodi dlje časa.

Najboljši način za preprečevanje nastajanja mehurčkov je, da plovilo v vodi puščate čim manj časa.

OBLAZINJENJE

Redno čiščenje z blagim čistilnim sredstvom in toplo vodo ali z vinilnim čistilom za vozila je zadostno za ohranitev vinilnih plasti v dobrem stanju. Blazine se ne smejo v celoti premočiti. Po pranju jih temeljito osušite; tako boste preprečili nastajanje plesni. Za prezračevanje postavite blazine na čolnu pokonci in jih zaščitite s sredstvom proti plesni.

POMEMBNO

Nekatera čistila za vozila, gospodinjstvo in za v industrijske namene lahko povzročijo poškodbe in spremembo barve. Topila in tekočine ali izdelke za mokro čiščenje, ki vsebujejo barvila, kot npr vosek, uporabljajte previdno.

PREPROGE

Razlitja in madeže je treba takoj očistiti. Dlje časa čakate z odstranjevanjem madežev, težje jih bo kasneje odstraniti.

KALUŽA IN ČRPALKA

Pri delovanju kalužnih črpalk, ki delujejo na elektriko, lahko pride do napak, prav tako pa črpalke niso nadomestilo za redno pregledovanje kaluže, še posebno med daljšimi obdobji dežja, visokih valovih in v viharjih pogojih. Kot varnostni ukrep je tudi pomembno, da je kaluža čista.

Redno preverite delovanje kalužne(ih) črpalke(e) in zagotovite, da vstopne zaščite niso umazane. Obloge lahko zamašijo zaščito ali blokirajo pogonsko kolo kalužne črpalke, kar lahko ima za posledico izpad črpalke. Redno preverite, če so držala in cevi pravilno in tesno pritrjena in zagotovite, da so pipe za spuščanje vode v čoln zaprte, kadar jih ne uporabljate.

Vedno upoštevajte navodila proizvajalca za uporabo in vzdrževanje kalužnih črpalk. Na krovu imejte vedro ali zajemalko za primer, če kalužna črpalka ne bi delovala. Količina kalužne vode naj bo vedno minimalna.

POMEMBNO

Kalužne črpalke in sistemi kalužnih črpalk niso namenjeni nadzoru škod. V rednih časovnih presledkih preverite delovanje vseh kalužnih črpalk. Odprite cevi obvarujte pred odpadnimi snovmi. Če so ventili za dovod vode v plovilo nameščeni na sprednji in zadnji nepropustni pregradi, naj bodo ves čas zaprti; odprite jih samo, če hočete vodo odvajati v glavni prostor kaluže.

POMEMBNO

Ne odvajajte olja ali čistil v vodo. Preberite si odstavek OKOLJSKI VIDIKI.

PLEKSI STEKLO®

Pleksi steklo je občutljivo na praske. Za čiščenje pleksi stekla zmeraj uporabljajte le čisto, mlačno vodo in ga obrišite z gladko in mehko krpo.

NERJAVNO JEKLO

Nerjavno jeklo ni v celoti odporno na korozijo. Opremo iz nerjavnega jekla je treba držati v zelo dobrem stanju:

- Redno očistite vso opremo iz nerjavnega jekla z milom in vodo. Za čiščenje nerjavnega jekla nikoli ne uporabljajte grobih abrazivnih in drugih neprimernih sredstev, kot so npr. jeklena volna, kisline ali belila.
- Rijaste pike je treba čimprej odstraniti s polirnim sredstvom za krom ali medenino. Lahko se razvije luknjičavost, ki ostane trajna na površinah nerjavnega jekla.
- Za zaščito opreme iz nerjavnega jekla uporabljajte le kakovostni vosek za vozila.

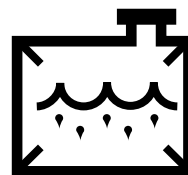
Redno preverite, če so vsi vijaki, sorniki, držala in armature pravilno privite.

LADIJSKO STRANIŠČE

Za dodatne informacije o pravilni negi si preberite navodila proizvajalca. Ne dovoljajte gostom, da mečejo krpe, sanitarne vložke ali trde predmete v stranišče.

ZBIRALNI REZERVOAR ODPLAK

Če je v plovilu nameščen zbiralni rezervoar odplak, lahko uporabite različna kemična sredstva za izboljšanje vonja in lažje razkranjanje trdih snovi. Posvetujte se s prodajalcem v marini, da določi najboljši proizvod za uporabo. Ko je zbiralni rezervoar prazen, ga napolnite s sladko vodo in jo spet izčrpajte, da rezervoar očistite.



KC-4055



POMEMBNO

Kemikalije, ki jih uporabljate za čiščenje in odstranjevanje smradu, morajo biti združljive z vašim sistemom zbiralnih rezervoarjev. Rezervoarji naj bodo prazni, če jih skladiščite ali dolgo ne uporabljate pri temperaturah blizu ledišča. Odvajanje odpadkov v vodo se lahko vrši le na ustreznih območjih in ob upoštevanju vseh krajevnih predpisov za odvajanje kemikalij in odpadkov.

Številne marine imajo ustrezna dovoljenja za izsesavanje zbiralnih rezervoarjev.

GALVANSKA KOROZIJA

Čolni, ki plujejo v slanih, onesnaženih ali brakičnih vodah, naj bodo opremljeni s cinkovo anodo, nameščeno na zrcalni krmi, s čimer se prepreči škoda na kovinskih delih, ko pridejo v stik z vodo. Cink se, sam po sebi, potroši. Anoda počasi erodira zaradi elektroliznih učinkov in zahteva redne preglede stanja. V primeru, da je cink že močno erodiral, je za ohranitev zaščite potrebna zamenjava. V nasprotnem primeru lahko pride do poškodb drugih kovinskih delov. Domala vsi motorji so opremljeni z eno ali več anodami iz cinka, ki jih je treba prav tako redno pregledovati.

! POZOR

Nikoli ne barvajte ali prevlecite anod iz cinka z drugimi snovmi. V primeru, da jih prevlečete, ne nudijo več zaščite pred galvansko korozijo. Če se anode obrabile za 50% ali več, jih je treba zamenjati.

POPRAVILA, ODSTRANJEVANJE IN MENJAVE

Ne poskušajte sami izvršiti popravila, razen če ste ustrezno usposobljeni in imate vse potrebne informacije za popraviljanje. Uporabljajte le certificirane rezervne dele, ki so primerni za uporabo v vodah.

MATERIALI IN SESTAVNI DELI

Vaš čoln je bil zasnovan za uporabo v ostrem morskem okolju ter temeljito preskušen. Poleg tega je certificiran po ustreznih varnostnih standardih. Zaradi možnosti nezdržljivosti z obliko čolna, ne priporočamo instalacije dodatne opreme ali spreminjanja tovarniške opreme.

Vaš prodajalec je usposobljen za popravila, dodajanje opreme ali spreminjanje čolna. Posegi prodajalca ne bodo vplivali na varnost, celovitost oblike ali garancijsko kritje.

ZIMSKO SKLADIŠČENJE

Skladiščenje in zimsko parkiranje zahtevata posebne priprave za preprečevanje poškodb čolna. Brez pravilne priprave lahko ima skladiščenje za posledico rjavenje ali korozijo kovinskih delov, plesnenje oblog in blazin ali škode zaradi zamrznitve kot posledica vode v sestavnih delih ali pipah.

Garancija ne zajema poškodb čolna, ki so posledica nepravilnega skladiščenja. Zaradi tega razloga naj prodajalec pripravi čoln za skladiščenje.

PREVERJANJE

Preden začnete pluti vizualno pregledajte, če oprema, objemke in armature dobro tesnijo, če cevi, rezervoarji, votli priključki na trupu in špranje puščajo ter če so žice korozivne, obrabljene ali kako drugače poškodovane. Na začetku sezone in tekom sezone je treba izvršiti vse potrebne preglede. Obrnite se na svojega prodajalca.

DVIGANJE/PRIVEZOVANJE Z ZANKAMI

Če je treba čoln iz vode dvigniti brez prikoliče, je treba upoštevati sledeče smernice:

- Nikoli ne pritrdite vrvi na letve, vlečna ušesa za smučanje na vodi ali oprijemala. Pritrdite vrvi samo na označena mesta za dviganje na prečnem brunu in nosu čolna.
- Pokrijte vrvi za preprečevanje poškodb čolna.
- Pritrdite usmerjevala na nos in zadnji del čolna. Tako boste lahko pri dvigovanju usmerjali gibanje.
- Uporabljajte le jermenske zanke minimalne širine 130 mm.
- Na vsak način preprečite stik zank z elementi čolna, ki so pod vodo, npr. z gredjo propelerja.
- Skupaj z vrvo za vleko čolna uporabljajte razcepna vodila, da preprečite nastajanje pritiska na stranice čolna.
- Za preprečevanje poškodb motorja mora biti sprednji del čolna malo višji od zadnjega.



KC-5000

BARVANJE

Pri izbiri osnovne barve se posvetujte z drugimi lastniki čolna in prodajalcem. Tako boste lahko določili, kateri izdelek je najprimernejši za zeleno območje. Številni krajevni parametri lahko vplivajo na izbiro barve.

! OPOZORILO



NEVARNOST POŽARA/ EKSPLOZIJE/ZADUŠITVE

Sestavine čistil in barv so lahko vnetljive in/ali eksplozivne ali nevarne za vdihavanje. Prepričajte se, da je prezračevanje ustrezno, nosite primerno zaščito, umazane krpe pa primerno odstranite na kopnem.

Hlapi vnetljivih topil lahko povzročijo požar, eksplozijo ali zadušitev, kar se lahko konča s smrtjo ali hujšimi poškodbami.

Odprt plamen ali iskre naj ne pridejo v kontakt z delovno površino. Barvajte samo v dobro prezračenih prostorih.

POMEMBNO

Pred uporabo si preberite specifikacije izdelka.



Pred barvanjem trupa se pri krajevnih oblasteh seznanite s predpisi za varstvo okolja. Pri barvanju je treba natančno upoštevati vsa navodila proizvajalca.



INNEHÅLL

INLEDNING	451
OM DIN BÅT	451
TILLVERKARENS PLÅT	451
BÅTKONSTRUKTIONSKATEGORI	451
BÅTENS BEGRÄNSNINGAR	452
Båtens massa.....	452
Maximal last	452
Högsta antal personer	452
Lastning	452
STABILITET OCH FLYTFÖRMÅGA	452
LIVRÄDDNING I VATTEN (MAN ÖVERBORD)	452
KAPSEJSNING OCH ÅTERHÄMTNING	452
STARKA PUNKTER.....	453
ANGÖRINGS- OCH FÖRTÖJNINGSLINOR	453
BOGSERING MED SLÄPVAGN.....	453
ARBETSDÄCK	453
MOTORER.....	453
BULLER.....	453
BÅTSÄKERHET	453
SÄKERHETSVARNINGAR.....	453
Risknivåer	453
Bildsymboler	453
NÖDVÄNDIG SÄKERHETSUTRUSTNING	454
REKOMMENDERAD SÄKERHETSUTRUSTNING.....	454
LIVVÄSTAR	454
RÄDDNINGSFLOTTE	454
BRANDUTRUSTNING	455
VISUELLA NÖDSIGNALER	456
SPRIT OCH BÅTLIV	456
KOLOXIDFAROR	456
SIKT	457
ALLMÄN INFORMATION	458
REGLAGE.....	458
Innan du startar.....	458
Växel/gasreglage	458
STYRNING	459
Mekanisk styrning	459
Servostyrning	459
Hydraulstyrning	459
VENTILER	459
Bränsleavstängningskran	460
Val av bränsletank	460
Bränslegrenrör.....	460
Bränsledrivna enheter	460
BRÄNSLESYSTEM	460
VATTENSYSTEM	461
Färskvattentank	461
Bottenförskruvning/skrovöppningar	461
Fisksumpen.....	461
Vattenavledare	462
INSTRUMENT.....	462
KONTAKTER OCH INDIKATORER.....	463
Tändning.....	463
Nödstoppskontakt.....	463
Cellkopplare	464
Batteriväljare	464
Batteriisolator	464
Ankarlanterna	464
Lanternor	464



Fläkt	464
Länspump	465
Ytter- och innerbelysning	465
Vindrutetorkare	465
Lyft för motorrumslucka	465
Motortrim	465
Trimroder	465
Bränslemätare	465
DETEKTORER	465
Avgaser	465
Koloxidångor (CO)	466
Varningslarm	466
SÄKRINGAR OCH ÖVERSPÄNNINGSSKYDD	466
BATTERI(ER)	466
ELSYSTEM	466
DC huvudpanel (extra låg spänning)	467
Kontrollpanel för växelström/generator (låg spänning)	467
Landströmsanslutning	468
Apparater	469
BRÄNSLEPÅFYLLNING	469
Efter tankning	469
Vid start	469
MILJÖHÄNSYN	469
MARPOL-FÖRDRAGET	469
BRÄNSLE- OCH OLJEUTSLÄPP	470
TÖMNING OCH HANTERING AV AVFALL	470
ÖVERDRIVET BULLER	470
HÖGA VÅGOR	470
AVGASUTSLÄPP	470
FÄRGER	470
RENGÖRINGSMEDEL	470
UNDERHÅLL	470
SALTVATTENSKORROSION	470
RENGÖRING	470
UNDERHÅLL AV BÅTBOTTEN	470
DYNOR	470
MATTOR	471
KÖLSVIN OCH PUMP	471
PLEXIGLAS	471
ROSTFRITT STÅL	471
MARIN TOALETT	471
FÖRVARINGSTANK	471
GALVANISK KORROSION	471
REPARATIONER, DEMONTERINGAR OCH UTBYTEN	471
MATERIAL OCH KOMPONENTER	472
VINTERUPPSTÄLLNING	472
UNDERSÖKNING	472
UPPHISSNING/LYFTNING	472
MÅLNING	472



INLEDNING

Den här handboken innehåller den minimiinformation som krävs för att sköta båten på rätt sätt. Den innehåller även vissa säkerhetsavsnitt och råd för användning och underhåll. Läs den noga. Bekanta dig även med båten innan den används. Om det här är din första båt eller om du byter till en båt som du inte har använt tidigare ska du för din egen säkerhet och komfort skaffa dig lite övning i att hantera och driva båtar.

Handboken är inte en ersättning för en kurs i sjösäkerhet. En kurs i sjösäkerhet ger dig viktig information om hur du navigerar, ankrar och angör. Återförsäljaren, en nationell båtklubb eller en lokal segelbåtsklubb kan ge dig information om skolor och instruktörer. Den här handboken är inte en omfattande vägledning om drift, underhåll och felsökning.

FÖRVARA HANDBOKEN OCH TILLHÖRANDE INFORMATION PÅ EN SÄKER PLATS. GE HANDBOKEN TILL DEN NYA ÄGAREN OM BÅTEN SÄLJS.

Vi strävar ständigt efter att förbättra våra produkter, därför kanske illustrationerna i handboken skiljer sig från din båt. Illustrationerna är endast avsedda för referens. Vissa utrustningar som beskrivs i handboken kan vara alternativa tillbehör för båten.

Båttillverkaren tillhandahåller specifik information om användningen av utrustningarna och systemen på båten. Läs, förstå och spar all information som medföljer. Både du och besättningen ska bekanta er med båten och alla utrustningar innan den används.

Låt en utbildad fackman utföra eventuella ändringar på båten, oavsett om de är stora eller små. Ändra inte båtens säkerhetsegenskaper. En ändring av vikten i båtens vertikala position kan avsevärt påverka båtens stabilitet. Om du t.ex. lägger till en fiskeplattform, en radarenhet eller en stuvbar mast kan båtens överdel bli för tung. Om motorn byts ut kan båtens stabilitet påverkas och/eller det kan överbelasta båten.

Om du planerar att göra ändringar som kan påverka båtens säkerhet, ska du kontakta tillverkaren och skaffa ett skriftligt intyg att den föreslagna ändringen inte påverkar båtens säkerhet.

Alla båtar, oavsett hur starka de är, kan skadas allvarligt om de hanteras eller sköts på fel sätt. Oansvariga och riskfyllda handlingar är inte förenliga med sjösäkerhet. Justera alltid båtens hastighet efter förhållandena till sjöss och undvik överdrivna stötar.

I nödsituationer kanske du måste vidta särskilda åtgärder. Överväg alltid eventuella faror och tänk på att skydda personer och egendom. Håll dig lugn i en nödsituation och tänk alltid på säkerheten först.

Alla som befinner sig på däck ska bära lämplig livväst eller flytanordning. I vissa länder måste speciella livvästar och flytanordningar användas som uppfyller nationella föreskrifter och det kan även vara ett krav att räddningsväst bärs hela tiden.

Båten bör vara utrustad med alla säkerhetsanordningar (livvästar, selar osv.) som är lämpliga för båttypen, väderförhållandena osv. Om båten har en livbåt ska du läsa dess bruksanvisning och lära dig hur den används säkert. Utrustningen är obligatorisk i vissa länder.

Besättningen bör känna till alla säkerhetsanordningar. Besättningen bör även känna till de åtgärder som krävs i nödsituationer, t.ex. för livräddning, bogsering och andra nödsituationer.

International Maritime Organization Collision Regulations (COLREGS) definierar reglerna för säker navigering, navigeringsbelysning osv. för hela världen. Se till att du känner till reglerna och att du har ett häfte som beskriver reglerna ombord.

Även om allt har planerats väl och konstruerats på ett säkert sätt, är en säker båtfärd beroende av väderleksförhållandena, havets eller sjöns tillstånd samt besättningens erfarenhet och fysiska kondition. Det går inte att garantera fullständig säkerhet. Du som ägare eller operatör ansvarar för att du känner till båtens utrustningar, dess prestanda, båtens avsedda användning och begränsningar.

Lyssna på eller läs alltid en väderprognos innan du ger dig ut på sjön. Kontrollera att båtens konstruktionsklass kan klara vind- och vattenförhållandena samt att du och besättningen kan hantera båten under sådana förhållanden. Håll babordslanteror, fönster, skvättbord, dörrar och skeppsluckor (eller ventilationsöppningar) stängda vid dålig väderlek och grov sjö samt när båten används på planingshastighet.

I många länder måste du ha ett förarintyg eller liknande auktorisering. du kanske även måste ha gått en kurs i båtens hantering. Kontrollera att du uppfyller sådana lagliga krav innan båten används.

OM DIN BÅT

Båten har testats och uppfyller tillämpliga delar i direktivet om fritidsbåtar 94/25/EC med ändringar i 2003/44/EC från Europaparlamentet. CE-märkningen innebär att din båt uppfyller alla aktuella ISO-normer och direktiv som gällde vid tiden för tillverkningen.



TILLVERKARENS PLÅT

En del av informationen finns på båtens tillverkarplåt. En fullständig beskrivning av informationen finns i tillämpliga delar av den här handboken.

BÅTKONSTRUKTIONSKATEGORI

Signifikant våghöjd –

Signifikant våghöjd - den genomsnittliga höjden på den högsta tredjedelen av vågorna, vilket ungefär motsvarar våghöjden som uppskattas av en erfaren åskådare. En del vågor är dubbelt så höga som denna höjd.

OCEAN – Kategori A –

Båtar som är konstruerade att klara vindstyrka som kan överstiga Beaufort 8 i betydande våghöjder på 4 m och över, och som är i stort sett självförsörjande. Onormala omständigheter som orkan undantages. Sådana förhållanden kan påträffas på långresor, exempelvis över haven, eller inomskärs utan skydd mot vind och vågor under flera hundra sjömil.

SV



UTANFÖR ÖPPEN KUST OCH UTOMSKÄRS – Kategori B

Båtar utformade att användas i vindstyrkor upp till Beaufort 8 och tillhörande höjd på vågor och en signifikant våghöjd upp till 4 m. Sådana förhållanden kan uppträda på färder på tillräckligt långt avstånd från kusten och i kustfarvatten där det saknas skydd från vind och vågor i dussintals sjömil. Dessa förhållanden kan även förekomma på sjöar som är tillräckligt stora för att våghöjden skall uppstå.

KUSTFARVATTEN OCH INOMSKÄRS – Kategori C –

Båtar utformade att användas i vindstyrkor upp till Beaufort 6 och tillhörande höjd på vågor och en signifikant våghöjd upp till 2 m. Sådana förhållanden kan uppträda i utsatta insjövattnen, vid flodmynningar och kustfarvatten vid måttliga väderförhållanden.

SKYDDADE FARVATTEN – Kategori D –

Båtar som är konstruerade att klara vindstyrka upp till Beaufort 4 och tillhörande våghöjder (emellanåt maximala vågor på 0,5 m höjd). Sådana förhållanden kan uppträda i skyddade insjövattnen och kustfarvatten vid fin väderlek.

BÅTENS BEGRÄNSNINGAR

VARNING

RISK FÖR ATT SÄNKAS ELLER DRUNKNA

Överskrid **ALDRIG** båtens gräns för massa, totala vikt för alla personer och kapaciteter för växlar och vätskor. Om båtens begränsningar överskrids kan något sänkas eller någon drunkna vilket kan leda till dödsfall eller allvarliga personskador.

Båtens massa

Båtens massa i fullastat skick är summan av båtens massa, i lätt lastat skick, plus den maximala lasten.

Maximal last

Maximal last avser "tillverkarens rekommenderade maximala last". Den får inte överskrida den totala lasten som kan läggas till båtens lätt lastade massa utan att kraven på stabilitet, fribord, flytförmåga och säten överskrids och bör ta med i beräkningen båtens konstruktionsklass. Som minimum bör massan på följande tas med i beräkningen:

- Antalet personer på 75 kg (genomsnitt). Om barn ingår kan det maximala antalet personer överskridas, förutsatt att varje barns vikt inte överstiger 37,5 kg (genomsnitt) och att den totala massan för personer inte överskrids. Det innebär att två barn på 37,5 kg kan räknas som en person på 75 kg.
- Grundutrustning på minst 10 kg.
- Stuvbar last, vanlig last och torrproviant, drycker och övrig utrustning som inte ingår i båtens lätt lastade massa.

Högsta antal personer

VARNING

RISK FÖR ÖVERBELASTNING

Överskrid inte rekommenderat högsta antal personer. Oavsett antalet personer ombord får den sammanlagda vikten för samtliga personer, utrustning och vätskevolymmer aldrig överstiga maximalt rekommenderad last. Passagerarna skall alltid använda sätena eller sittplatserna.

Tillverkarens rekommenderade maximala antal personer anses vara det antal för vilket båten klarat kraven på fribord, stabilitet och flytförmåga samt för vilket det finns säten. Det maximala antalet personer anges på tillverkarens plåt.

Lastning

VARNING

RISK FÖR ÖVERBELASTNING

Överskrid aldrig maximalbelastning när båten lastas. Lasta alltid båten noga och fördela lasten jämnt. Placera inte tunga laster högt upp, det kan påverka båtens stabilitet.

Den sammanlagda vikten för samtliga personer, utrustning och vätskevolymmer får aldrig överstiga maximalbelastning. Lasta alltid båten noga och fördela lasten jämnt. Om tunga laster placeras högt upp eller båtens tyngdpunkt ändras kan stabiliteten påverkas negativt. Kontrollera att alla utrustningar och attiraljer är stuvade eller surrade.

STABILITET OCH FLYTFÖRMÅGA

Ändringar i den vertikala massan ombord (t.ex. montering av fiskeplattform, radarutrustning, stuvbar mast, ändring av motor, för mycket slagvatten), svallvågor, lyft av tunga föremål med dävert eller talja, bogsering av för hög vikt eller skadade lufttankar kan påverka båtens stabilitet avsevärt. Ändra, borra eller modifiera inte strukturer som kan påverka båtens stabilitet eller flytförmåga utan skriftligt tillstånd från tillverkaren eller dennes juridiske ombud.

LIVRÄDDNING I VATTEN (MAN ÖVERBORD)

Det bästa sättet att undvika att någon faller överbord är att se till att alla passagerare sitter på avsedda platser när båten drivs. Låt INTE någon sitta i sittbrunnen i fören när båten rör sig snabbt. Reagera omedelbart om någon faller överbord. Håll personen i sikte hela tiden. Styr tillbaka till personen så fort som möjligt. Kasta ut en livväst till personen. Stäng av motorn och hjälp personen upp i båten.

KAPSEJSNING OCH ÅTERHÄMTNING

En båt kan kapsejsa eller översvämmas när det är som minst väntat. I likhet med brand bör du ha en på förväg utformad plan vad som ska göras om båten översvämmas eller kapsejsar. Försök stänga av motorn. Om det finns andra personer ombord ska du lokalisera dem, kontrollera att de är vid medvetande och att de kan simma. **STANNA I NÄRHETEN AV BÅTEN!** Klättra upp på skrovet och försök tillkalla hjälp. Försök INTE simma iland. Det är ofta mycket längre än det ser ut.



STARKA PUNKTER

Båten kan vara utrustad med starka punkter för bogsering, lyft, ankring, montering osv. Var försiktig när du använder starka punkter.

VARNING

FARA VID BOGSERING

- Brothållfastheten för rep/kedjor ska i allmänhet inte överstiga 80 % av den starka punktens brothållfasthet.
- Använd alltid låg hastighet vid bogsering. Överskrid aldrig skrovhastigheten hos ersättningsfartyget när båten bogseras.
- En bogserlina ska alltid fästas på sådant sätt att den kan lossas under belastning.

Det är ägarens/användarens ansvar att se till att förtöjningslinor, bogserlinor, ankarkättingar, ankarlinor och ankare är lämpade för båtens avsedda ändamål. Ägaren bör även överväga vilka åtgärder som krävs när en bogserlina säkras ombord.

Om starka punkter som inte är av metall är monterade ska deras begränsade driftliv tas med i beräkningen. De måste bytas ut när de uppvisar tecken på förslitning, synliga sprickor eller permanent deformation.

ANGÖRINGS- OCH FÖRTÖJNINGSLINOR

Använd dubbelflätade nylonlinor av god kvalitet och tillräckligt med fendorar för att skydda båten från skador. Använd bara kryssbultar, öglorna i fören och aktern när båten görs fast. Använd INTE räckena eller vindrutan. Räckena på fördäcket ska bara användas för att fästa en livlina i nödsituationer.

BOGSERING MED SLÄPVAGN

MEDELANDE

En överbelastad släpvagn kan skada båten eller släpvagnen. Kontrollera att släpvagnen har rätt storlek för båten och dess massa. Överbelasta INTE släpvagnen.

ARBETSDÄCK

På vissa båtar är arbetsdäcket begränsat till sittbrunnen, på andra kan det vara hela däckytan när räckena som omger däcket har lämplig höjd. Däcket kan användas för att rädda någon som fallit överbord eller för placering av en stege. Vissa av dessa områden ska inte användas när båten rör sig.

MOTORER

Information om motortyp, kapacitet, bränsle och kylvätska, felsökning och allmän information medföljer den här handboken. Mer information om motorerna finns i motorns handbok.

BULLER

Lagar och föreskrifter finns i vissa medlemsländer som begränsar buller- och avgasnivåer från fritidsbåtar och motorer för att skydda människors hälsa, miljön och, om tillämpligt, hälsan hos tamdjur. På fritidsbåtar med inombordsmotor eller akterdrivna motorer med eller utan inbyggt avgassystem måste båten och avgassystemet hållas i ett skick som tillser att de angivna bullernivåerna inte överskrids vid vanlig användning. Information om bullernivåer finns i motorns handbok.



BÅTSÄKERHET

SÄKERHETSVARNINGAR



Detta avsnitt handlar om grundläggande båtsäkerhet. I den här handboken visas information som gäller säkerheten med speciella försiktighetsmeddelanden och symboler.

Det finns två typer av varningar som kan användas separat eller tillsammans för att ge information:

Riskenivåer

FARA

Anger att en extrem inre fara existerar som kan resultera i ett högst möjligt dödsfall eller en oreparabel skada om inte ordentliga försiktighetsåtgärder iakttas.

VARNING

Anger att en fara existerar som kan resultera i skada eller dödsfall om ordentliga försiktighetsåtgärder ej iakttas

OBS!

Anger en påminnelse om säkerhetsåtgärder eller ger direktiv om att vara uppmärksam beträffande osäker hantering som kan resultera i personlig skada eller skada på båten eller utrustningsdetaljer.

MEDELANDE

ANMÄRKNING används för punkter som inte gäller personskador.

Bildsymboler

De illustrerade symbolerna nedan är bara avsedda som referens. De faktiska symbolerna varierar beroende på ämnet.



Varningsmärken - kännetecknar faran.



Åtgärdsmärken - Anger en obligatorisk åtgärd som måste vidtas för att undvika risken.





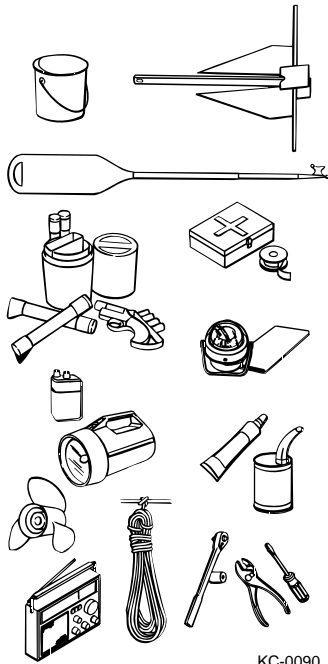
Förbudstecken - Anger förbjuden åtgärd.

NÖDVÄNDIG SÄKERHETSUTRUSTNING

Som ägare av båten är det Ditt ansvar att införskaffa och upprätthålla att nödvändig säkerhetsutrustning finns ombord. Den säkerhetsutrustning som måste finnas ombord kan variera beroende på region och vattendrag. För mera information beträffande nödvändig utrustning kontakta Sjöfartsverket.

REKOMMENDERAD SÄKERHETSUTRUSTNING

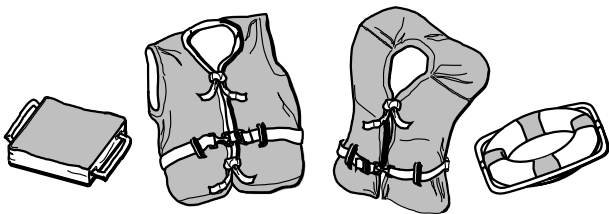
- Nödvändig livräddningsutrustning
- Nödvändig eldsläckningsutrustning
- Nödradio
- Manuell läsutrustning (hink, handpump etc.)
- Drivankare med lång lina
- Radarreflektor
- Förtöjningstamp och fendrar
- Extra handstrålkastare plus radiobatterier
- Kikare
- Solglasögon och solkräm
- Mat och vatten (för längre turer)
- Reservnycklar till båten plus extra startbatteri
- Reservsäkringar och -glödlampor
- Mobiltelefon



KC-0090

LIVVÄSTAR

En livväst kan rädda ditt liv, men bara om du har den på dig. Förvara livvästarna på en lättåtkomlig plats - inte i ett låst stuvfack eller under annan utrustning. **Dessutom måste kastbara flythjälpmedel finnas tillgängliga för omedelbar användning.**



KC-0041_2a

VARNING

DRUNKNINGSRISK

Det kan leda till dödsfall eller allvarliga personskador om du inte har livvästar ombord eller om de inte används i en nödsituation. Kontrollera att båten har lämpligt antal livvästar av rätt typ.

Det är speciellt viktigt att barn, handikappade och icke-simkunniga alltid bär livvästar med lämplig passning. Barn och icke-simkunniga måste få särskilda instruktioner i livvästens användning. Tala om för alla passagerare var säkerhets- och livräddningsutrustningarna är placerade och hur stegen används.

Kontrollera regelbundet livvästarnas skick. Sätt på livvästarna innan båtturen påbörjas och se till att de sitter korrekt. Läs etiketten på livvästen och följ instruktionerna exakt.

RÄDDNINGSFLOTTE

Större båtar som används utomskärs kanske har funktioner för en livbåt. Stuva alltid in räddningsflotten på dess bestämda, avsedda plats, i en plåtlåda eller ränsel som skyddar den mot väder och vind. Om det inte finns någon speciell förvaringsplats ska den läggas ur vägen på en tillgänglig plats för att inte skadas. Följ alltid tillverkarens instruktioner beträffande användning och underhåll.



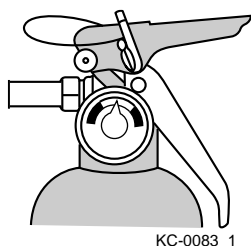
BRANDUTRUSTNING

FARA

BRAND-/EXPLOSIONSRISK

Fel:

- sätt aldrig upp löst hängande gardiner eller andra tyger i närheten av eller ovanför, spisar eller andra enheter med öppna lågor; stuva aldrig antändbart material i motorrummet. Om oantändbara material stuvats i motorrummet ska de säkras så att de inte kan trilla in i maskineriet och att de inte utgör ett hinder;
- placera aldrig hinder i passager som leder till utgångar och luckor;
- placera aldrig hinder i närheten av säkerhetsanordningar, t.ex. bränsleventiler, gasventiler eller elsystemets strömställare;
- placera aldrig hinder i vägen för bärbara brandsläckare som förvaras i skåp;
- lämna inte båten utan tillsyn när mat tillagas och/eller värmeanordningar används;
- ändra inte båtens system (speciellt inte el-, bränsle- och gassystem) och låt inte okvalificerad personal ändra båtens system;
- fyll inte på bränsletankar eller byt ut gasflaskor när maskineriet är igång, vid matlagning eller när värmeanordningar används;
- rök inte när bränsle eller gas hanteras.



KC-0083_1

Godkänd brandutrustning krävs på de flesta båtar. Se till att alla brandutrustningar är lätt åtkomliga. Alla passagerare ska känna till var alla brandutrustningar/-system finns och hur de används, samt var luckor, rutter och utgångar finns.

Använd brandsläckaren på säkert avstånd, flera meter bort, och närma dig bara branden när den börjar

falna. Olika avstånd gäller för olika brandsläckare. Se till att du känner till det rekommenderade avståndet för din brandsläckare.

Se till att brandutrustningen inspekteras med de mellanrum som anges på utrustningen. Byt ut bärbara brandsläckare som nått sitt utgångsdatum eller som förbrukats till enheter av samma typ och med samma kapacitet. Fyll på eller byt ut fasta system som nått sitt utgångsdatum eller som förbrukats. Mer information finns i brandsläckarens handbok.

Modeller utrustade med ett automatiskt eldsläckningssystem aktiveras automatiskt när temperaturen når en förutbestämd nivå. När aktivering sker hörs ett puffande ljud följt av ljudet av rusande luft. Stäng omedelbart av alla elektriska och mekaniska system och elektriskt driven ventilation, när systemet utlöses.

VARNING



BRAND-/EXPLOSIONSRISK

Gasen i ett brandsläckarsystem avlägsnar syret för att kväva branden. Öppna INTE luckan. Syre kan främja branden och bakeld kan orsaka dödsfall eller allvarliga personskador.

Om brandsystemet ombord aktiveras ska du vänta i minst 15 minuter innan motorluckan öppnas.

OBS!

Stäng av motorer och fläktar innan systemet aktiveras. Lämna utrymmet.

VARNING

Motorrummet har ett fast brandsläckarsystem. Lämna området innan systemet aktiveras för att undvika kvävning. Ventilera utrymmet efteråt innan luckan öppnas.

VARNING

Brandsläckaren använder CO₂ som brandsläckningsmedia. Det ska bara användas för elektriska bränder och bränder i kabyssen. Lämna området omedelbart efter det att systemet aktiverats och ventiler utrymmet efteråt för att undvika kvävning.

VARNING



RÖRLIGA DELAR

Kontakt med rörliga delar kan göra att du fastnar eller skär dig och kan leda till dödsfall eller allvarliga personskador. Håll dig borta från rörliga delar.

Stå aldrig så nära att du kommer i kontakt med rörliga delar i maskineriet, t.ex. motor, generator eller propeller.

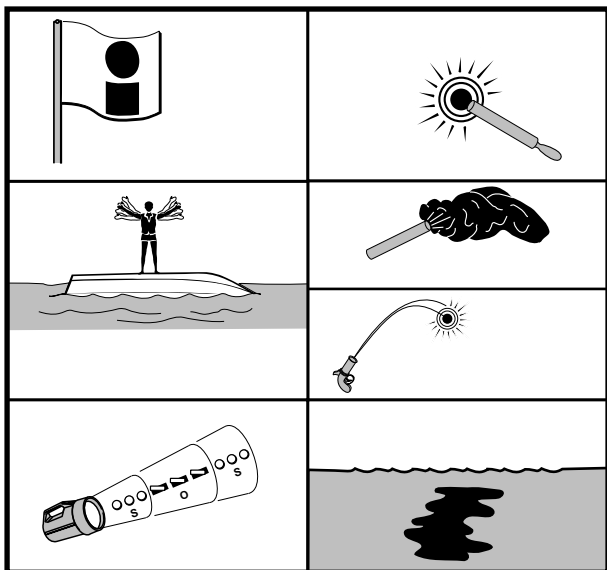
Du kan förlora en kroppsdel, strypas, få brännskador och/eller förlora stora mängder blod vilket kan leda till dödsfall eller allvarliga personskador. Håll alla maskinskydd på plats när maskineriet är igång.

SV



VISUELLA NÖDSIGNALER

De flesta båtar som går utomskärs är skyldiga att medföra godkända visuella nödsignaler. Kontrollera med Sjöfartsverket.



KC-0082_2

! VARNING



BRAND-/EXPLOSIONSRISK

Pyrotekniska signalanordningar kan orsaka bränder och/eller explosioner som kan leda till dödsfall, allvarliga personskador och egendomsskador om de hanteras fel. Följ tillverkarens anvisningar vid användning av handhållna signalanordningar.

SPRIT OCH BÅTLIV

Använd inte båten om du tagit droger eller har druckit alkohol.

Kombinationen av ljud och vibrationer, sol, vind och rörelse ger tillsammans en känsla av trötthet på sjön. Effekten av alkohol är större på sjön än på land. Sprit och andra droger hör inte ihop med båtfärder.

Att använda båten när du är berusad eller drogpåverkad är både farligt och olagligt. Försämrad medvetenhet och omdöme på vattnet kan snabbt leda till olyckor.



! VARNING

FARA FÖR FÖRSÄMRAD BÅTHANTERING

Att använda båten när du är berusad eller drogpåverkad kan leda till dödsfall eller allvarliga personskador. Använd INTE båten när du tagit kemiska substanser som påverkar hjärnan.

KOLOXIDFAROR

Förväxla inte koloxidförgiftning med sjösjuka, berusning eller överhettning. Om någon klagar över ögonirritation, huvudvärk, illamående, matthet eller yrsel, eller om du misstänker koloxidförgiftning, skall du omedelbart flytta ut personen i friska luften, undersöka orsaken och vidta de åtgärder som behövs. Kontakta läkare vid behov.

! FARA



KOLOXIDFARA

Koloxid kan orsaka dödsfall eller allvarliga personskador. Använd INTE fotsteget för andra ändamål än att borda båten eller som förberedelse för nedstigning i vattnet och använd INTE fotsteget när motorn är igång.

! FARA

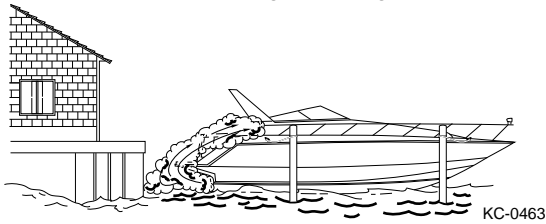
KOLOXIDFARA

Koloxid (CO) är färglös, luktfri och extremt farlig. Alla motorer och bränsle drivna enheter producerar CO som avgaser. Undvik direkt och långvarig kontakt med CO. CO kan orsaka HJÄRNSKADOR eller DÖDSFALL. Tecken på exponering för koloxid är kvälningar, yrsel och dåshet.

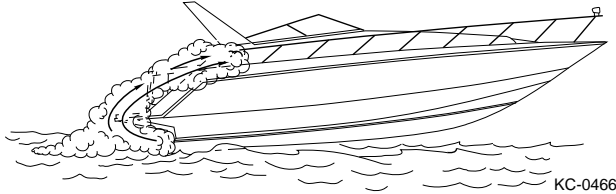


Koloxidkällor kan vara:

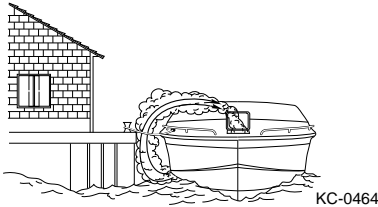
- Hinder som förhindrar att avgaser skingras baktill.



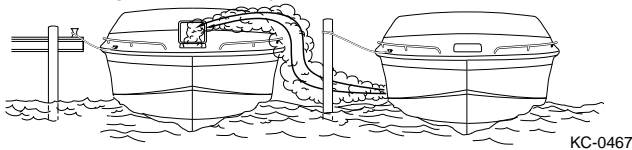
- En högt vinklad för.



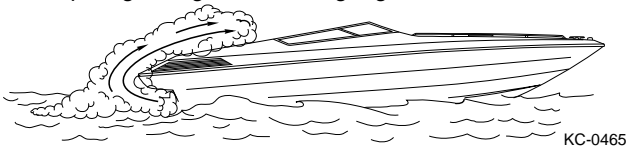
- Hinder som förhindrar att avgaser skingras längs sidorna.



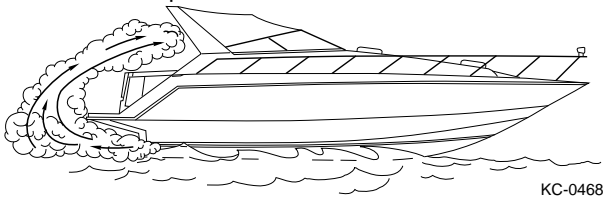
- Andra avgaser i små utrymmen.



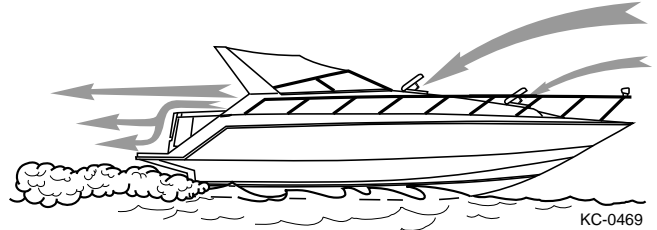
- Köra på låg hastighet eller tomgång.



- Vid färd med kapellet monterat utan ventilation.



Ventilera båtens inre genom att öppna rutor och/eller kapellet för att ge riktig ventilation och för att reducera koloxidkoncentration. Däckluckor kan öppnas på låg hastighet eller när båten går på tomgång, men de ska vara stängda när båten går på eller över planingshastighet för att förhindra att vatten tränger in, egendomsskador och eventuella personskador.



KONTROLLERA ATT FRISK LUFT KAN CIRKULERA I OCH RUNT BÅTEN!

SIKT

Sikten vid styrinrättningen kan bli sämre vid höga trimningsvinklar och andra faktorer som kan orsakas av en eller flera av följande situationer:

- trimningsvinklar på framdrivningsmotor (på båtar utrustade med ett drivet trimningssystem på framdrivningsenheten);
- trimmade planingsvinklar på skrovet (på båtar utrustade med drivna trimningsplan eller trimroder på akterspegeln);
- lastning och lastens fördelning;
- hastighet;
- snabb acceleration;
- övergång från displacement till planingsläge;
- sjöförhållanden;
- regn och stänk;
- mörker och dimma;
- innerbelysning;
- placeringen av överdelar och gardiner;
- personer eller rörliga anordningar som skymmer sikten.

International Regulations for Preventing Collisions at Sea (COLREGS) och sjöreglerna kräver att utkik hålls hela tiden och att väjningsreglerna efterlevs. Det är mycket viktigt att reglerna följs.

För båtar med mer än en styrinrättning kan sikten från en eller flera styrinrättningar vara begränsad. Undvik kollisioner. När styrinrättningar med begränsad sikt används ska utkik hållas förut och akterut i enlighet med COLREG och sjöreglerna.

! FARA



KOLOXIDFARA

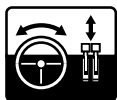
Bränsle drivna enheter med öppna lågor förbrukar syre i hytten och släpper ut förbränningsämnen i båten. Ventilation krävs när sådana enheter används. Öppna avsedda ventilationsöppningar när sådana enheter används. Blockera aldrig ventilationsöppningar och kontrollera att bränsle drivna enheter fungerar som de ska.

MEDDELANDE

Håll babordslanternor, fönster, skvättbord, dörrar, skeppsluckor och ventilationsöppningar stängda vid dålig väderlek och på planingshastighet.

SV





ALLMÄN INFORMATION

REGLAGE

VIKTIGT

En överbelastad båt kan leda till att du förlorar kontrollen vilket är farligt. Kör **INTE** båten för fort och använd ej heller en motor med högre hästkraftklassificering än vad som står på kapacitetsskylten.

Innan du startar

Var smart vid användning av båten och utrustningen.

- Driv **INTE** båten inomhus.
- Fäst dödmansgrepp vid operatören och kontrollera att växelspaken är i FRILÄGE innan motorn startas.
- Känn till båten och platsen där den ska användas.
- Gör upp en kryssningsplan och informera andra när du kan väntas tillbaka.
- Säkra eller stuva lösa föremål innan du ger dig av.
- Undvik plötsliga manövrar på hög hastighet och minska hastigheten i vågor.
- Om båten inte har en märkplåt ska du kontakta återförsäljaren eller tillverkaren.

Växel/gasreglage

⚠ VARNING

KOLLISIONSRISK

En motor som går på för hög hastighet på grund av att gasreglaget inte fungerar, kan orsaka en kollision med dödsfall eller allvarliga personskador som följd. Kontrollera att alla styrsystem regelbundet inspekteras och underhålls på rätt sätt.

Växel/gasreglage skiljer sig något mellan modeller och motorkonfigurationer. Alla reglagesystem kräver periodiskt underhåll för att fungera säkert och utan problem. Regelbunden kontroll är nödvändig, tala med din båthandlare.

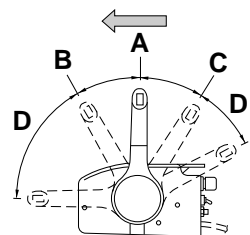
MEDDELANDE

Växel-/gasreglage på fritidsbåtar är vanligtvis utrustade med en säkerhetsomkopplare för frilägesstart. Inspektera säkerhetssystemet för frilägesstart regelbundet. Använd **INTE** båten om du misstänker att säkerhetssystemet för frilägesstart inte fungerar som det ska.

En spak - ytmonterad

Enspaksreglaget fungerar som både växelspåk och gasreglage.

- A. FRILÄGE** - Säkerhetsomkopplaren gör att det bara går att starta i det läget.
- B. Främre läge** - Tryck in frigöringsspärren under handtaget för att möjliggöra växling till läge framåt (eller bakåt).



KC-0620_1

- C. Bakre läge** - växla inte hastigt från fram till back.

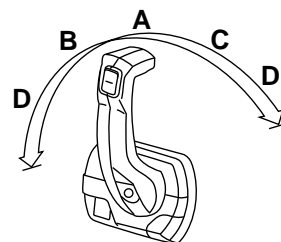
- D. Gasläge** - Genom att skjuta in framåt eller dra in bakåt ökar motorvarvet.

Försök aldrig växla utan att motorn går. För varmkörning av motorn finns en separat spak på reglaget för ökad gasgivning med motorn i neutralläge.

En spak - dold

Enspaksreglaget fungerar som både växelspåk och gasreglage.

- A. FRILÄGE** - Säkerhetsomkopplaren gör att det bara går att starta i det läget.
- B. Främre läge** - Tryck in frigöringsspärren under handtaget för att möjliggöra växling till läge framåt (eller bakåt).



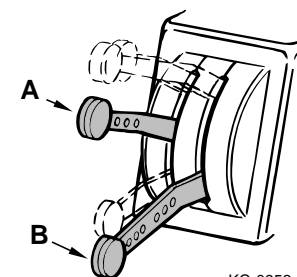
KC-0671_1

- C. Bakre läge** - växla inte hastigt från fram till back.

- D. Gasläge** - Genom att skjuta in framåt eller dra in bakåt ökar motorvarvet.

Försök aldrig växla utan att motorn går. För varmkörning av motorn finns en knapp vid spakens bas som, när den trycks ner, gör det möjligt att föra gasen framåt medan växeln ligger i neutralläge.

Dubbla spakar - en motor



KC-0653_1

höjs efter behov.

Reglage med två spakar har skilda spakar för växel och gas.

- A. Växelspåk** - Neutralläget ligger i centerspärlläget - skjut för framåt, dra för bakåt.

- B. Gasspåk** - Full gas är högst upp, tomgång är längst ner.

För varmkörning av motorn placeras växelspaken i neutralläget och gasspakarna



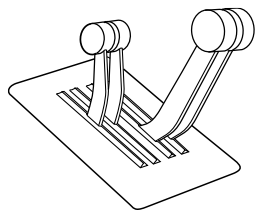
En spak - två motorer

Reglage för dubbla motorer gör att du kan växla och gasa motorerna oberoende av varandra vilket gör det enklare att manövrera på ställen där det är ont om plats. Varje reglagespak fungerar både som växel och gasspak för respektive motor: vänster spak för babords motor och höger spak för styrbords motor.

Spakarna är spärrade i neutralläget (rakt upp) av säkerhetsskäl under start. Växling utförs genom att spaken skjuts 15° framåt för körning framåt och dras 15° bakåt för körning bakåt. Genom att föra spaken mer än 15°, går du från växlingsfunktion till gasgivningsfunktion.

För varmkörning trycker du ner knappen vid spakens bas vilket innebär att du kan föra spaken framåt för gasgivning medan växeln ligger i neutralläge. För manövrering i låg fart är det många gånger önskvärt att köra ena motorn framåt och den andra bakåt.

Två spakar - två motorer



KC-0654_1

Tvåspaksreglage på båtar med dubbla motorer har skilda spakar för växel och gas för varje motor, den vänstra spaken styr babords motor och den högra spaken styr styrbords motor. Reglage för dubbla motorer har vanligtvis växelspakarna (alla med samma storlek och färg) grupperade tillsammans och gasspakarna (alla

med samma storlek och färg men oftast större än växelspakarna) grupperade tillsammans.

På växelspakar är FRILÄGET det spärrade läget i mitten av spakens rörelse. Genom att föra spakarna uppåt eller framåt går växeln in i i backläge. För gas spakarna är full gasposition när spakarna förs helt uppåt eller framåt och för tomgångsvarv förs spakarna helt neråt eller bakåt.

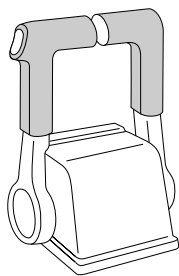
För varmkörning skall växelspakarna vara i neutralläge och gasspakarna förs framåt för önskad gasgivning. För manövrering i låg fart är det många gånger önskvärt att köra ena motorn framåt och den andra bakåt.

STYRNING

Alla styrsystem kräver periodiskt underhåll för att fungera bekymmersfritt och säkert. Kontrollera att styrningen fungerar och inspektera visuellt efter lösa eller saknade delar innan båten används. Kontakta återförsäljaren om du misstänker att styrsystemet är skadat. Använd INTE båten om du misstänker att styrsystemet inte fungerar som det ska.

Om båten har en styranordning för nödsituationer bör du känna till dess placering och användning. Om båten har dubbla motorer kan den styras med gasreglagen och en motor i taget.

Båtens styrning är inte självcentrerande. Håll alltid ordentligt fast i ratten så att du behåller kontrollen över båten. Felaktigt underhållna reglage är farliga.



KC-0651_3

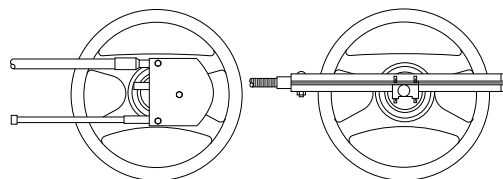
VARNING

RISK FÖR FÖRLUST AV KONTROLL OCH EN FARLIG BÅT

Bristfälligt underhåll av styrsystemet kan leda till faror med dödsfall eller allvarliga personskador som följd om du plötsligt förlorar kontrollen. Kontrollera att alla delar av styrningen, kablar och vätskenivåer regelbundet inspekteras och underhålls.

Mekanisk styrning

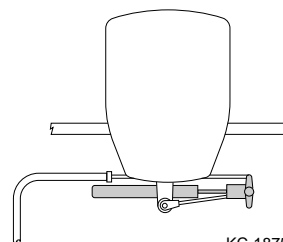
Vridrörelser på styrinrättningen överförs till linjära rörelser i kabeln när ratten vrids i ett mekaniskt styrsystem. Kabeln trycker eller drar i roderarmen.



KC-1871

Servostyrning

Vridrörelser på styrinrättningen överförs till linjära rörelser i kabeln när ratten vrids i ett servostyrt system. Det trycker eller drar i kabeln. Kabelrörelsen känns av och en signal sänds till en hydraulisk pump som sätter igång en hydraulisk cylinder som är ansluten till styrarmen.

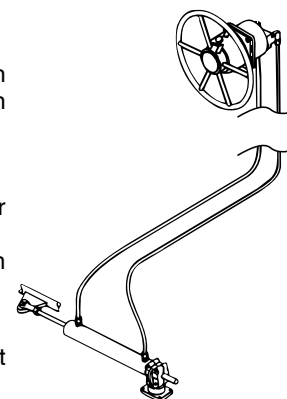


KC-1875

Hydraulstyrning

Ett hydraulsystem har en pump monterad direkt till ratten med två slangar som går från pumpen till en hydraulcylinder. När ratten vrids sätter den igång en hydraulisk cylinder som är ansluten till styrarmen. En behållare, antingen separat eller integrerad med pumpen, innehåller extra hydraulolja som förhindrar luft att komma i systemet.

Se till att hydrauloljan har korrekt nivå. Tala med din återförsäljare.



KC-1880

VENTILER

Ventiler används i båtens bränslesystem, bränsle drivna enheter, vatten och dricksvattensystem efter behov för att reglera bränsle eller vätskor.

Känn till farorna i samband med bränslen och andra system som använder bränsle.



Undvik att skada bränsleledningar och anslutningar, och låt inte bränsle komma i kontakt med heta motordelar. Torka omedelbart upp utspillt bränsle och kassera trasorna på lämpligt sätt på land.

Se Fylla på Bränsle och Vattensystem för varningar angående ventiler som används i sådana system.

! VARNING

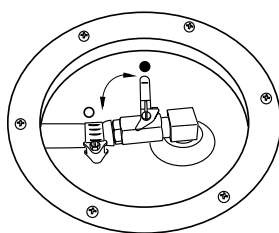
BRAND-/EXPLOSIONSRISK

Bensin och andra bränslen är ytterst lättantändliga och mycket explosiva under vissa förhållanden.

- Rökning, öppen eld eller gnistor får **INTE** förekomma i närheten vid bränslepåfyllning.
- Täpp **INTE** till bränsleventiler.
- Förvara **INTE** bränsle i behållare eller utrymmen som inte är utformade för bränsleförvaring och använd **INTE** sådana utrymmen för andra ändamål.

Bränsleavstängningskran

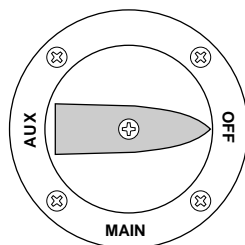
Bränsleavstängningskranar förhindrar bränsle från att nå motorn. Vi rekommenderar att dessa kranar hålls stängda när motorn inte används under en längre tid eller under uppställning.



KC-1003

Val av bränsletank

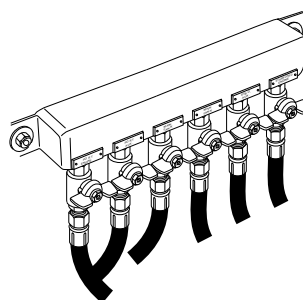
Modeller med två eller tre bränsletankar är utrustade med en speciell ventil för val av tank.



KC-1001_1

Bränslegrenrör

Bränslegrenrör, vanligtvis placerade i motorutrymmet, används när båten är försedd med flera bränsletankar och motorer. Ventilerna används för att dra bränsle från en eller flera tankar eller stänga av bränsletillförseln till en eller flera motorer.



KC-1004

Bränsle drivna enheter

Bränsle drivna enheter eller enheter med öppna lågor förbrukar syre i hytten och släpper ut förbränningsämnen i båten. Ventilation krävs när bränslecylindrar används eller byts ut på sådana enheter. Se till att det finns tillräcklig ventilation och att apparaten fungerar korrekt. Använd **INTE** sådana enheter för att värma upp kabyss eller hytter.

! FARA

KOLOXIDFARA

Bränsle drivna enheter med öppna lågor förbrukar syre i hytten och släpper ut förbränningsämnen i båten. Ventilation krävs när sådana enheter används. Öppna avsedda ventilationsöppningar när sådana enheter används. Blockera aldrig ventilationsöppningar och kontrollera att bränsle drivna enheter fungerar som de ska.

BRÄNSLESYSTEM

! VARNING

BRAND-/EXPLOSIONSRISK

Bensin och andra bränslen är ytterst lättantändliga och mycket explosiva under vissa förhållanden.

- Rökning, öppen eld eller gnistor får **INTE** förekomma i närheten vid bränslepåfyllning.
- Täpp **INTE** till bränsleventiler.
- Förvara **INTE** bränsle i behållare eller utrymmen som inte är utformade för bränsleförvaring och använd **INTE** sådana utrymmen för andra ändamål.



Innan du slår på elektriska enheter eller startar motorn ska du kontrollera efter bensinångor i motorrummet och sedan driva fläkten i minst fyra minuter. Använd alltid fläkten när båten drivs under planingshastighet.

Bränsleventiler är vanligtvis placerade i skrovet eller akterspegeln under och i samma område som bränslemataren. Kontrollera att bränslemataren och ventilationsledningarna inte är tilltäppta eller böjda. Kom ihåg att kontrollera bränslefiltret då och då och rengör det vid behov.

Kontrollera ofta att det inte finns läckor i bränsleledningar samt ventilations- och dräneringsslangar. Vissa modeller har löstagbara inspektionsplåtar som gör att bränslesystemets komponenter kan inspekteras. Om en läcka uppstår runt en fästankning kanske allt som behövs är att dra åt slangklämmorna. Om läckan kvarstår ska slangen eller fästankningen omedelbart bytas för att förhindra att vätskor eller gas ansamlas. Ytsprickor på slangar tyder på förslitning och byte krävs. Använd enbart delar för bränslesystemet som certifierats för marint bruk. Använd inte fordonsdelar i en båt.

Uppgifter om kapacitet, typ av bränsle och bränslesystemets placering finns i informationen som tillhandahålls av tillverkaren.

VIKTIGT

Hela bränsletankens kapacitet kanske inte utnyttjas beroende på båtens trimning eller belastning. Reservera alltid 20 % av bränsletankens volym för att vara på den säkra sidan.

VATTENSYSTEM

Det här avsnittet beskriver vattensystemets grundkomponenter. Vattensystemet måste rengöras, vinterbonas och underhållas för att skyddas. Se tillverkarens anvisningar angående användning, skötsel och underhåll av systemet och dess komponenter.

Färskvattentank

Om båten har en färskvattentank är renlighet mycket viktigt för vattenförsörjningen. Fråga din återförsäljare om vad du ska använda. Låt INTE färskvatten stanna i systemet under längre tidsperioder. Skölj och rengör systemet ofta. Fyll bara systemet med färskvatten. Hela färskvattensystemets kapacitet kanske inte utnyttjas på grund av båtens tillstånd (trimning och slagsida).

⚠ VARNING

UNDTVIK GIFTIGA KEMIKALIER I FÄRSKVATTENTANKEN

Kemikalier som används för rengöring eller vid förvaring av systemet måste vara kompatibla med färskvattensystemet. Tanken bör tömmas vid förvaring och om den inte kommer att användas på en längre tid.

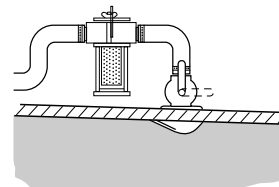
⚠ VARNING

MILJÖFÖRORENINGAR

Kemikalier får enbart släppas ut på godkända platser och i enlighet med lokala föreskrifter.

Bottenförskruvning/skrovöppningar

Vattenintag och -utlopp under vattenlinjen är försedda med en bottenförskruvning. Vattenlås placerade vid skrovmonterade anslutningen, måste hållas stängda när båten ej används och endast öppnas vid behov.



KC-2165_1

⚠ VARNING

RISK FÖR ÖVERSVÄMMNING ELLER DRUNKNING

Fel på en komponent i vattensystemet kan leda till översvämning eller risk för drunkning med dödsfall eller allvarliga personskador som följd. Underhåll alla komponenter i vattensystemet och håll bottenförskruvningarna stängda när ingen aktivitet utförs.

Vissa bottenförskruvningar för vattenintag är försedda med silar som avlägsnar skräp från inkommande vatten för att förhindra tilltäppning nedströms. Dessa filter skall dagligen kontrolleras när båten används för att garantera tillräckligt vattenflöde.

MEDDELANDE

Rengör silen och öppna kylsystemets vattenlås innan motorn startas, för att förebygga motorskada.

Om båten är försedd med bottenförskruvningar i pikskotten i fören och aktern ska de hållas stängda om du inte försöker dränera in vatten i kölsvinet.

Fisksumpen

Det finns många typer av kranar för fisksumpen. Den vanligaste är en reglerventil som används såväl för att fylla som för att tömma fisksumpen.

Fisksumpventiler som är öppna låter vattnet tömmas till vattennivån. För att helt tömma fisksumpen måste du pumpa ur vattnet för hand eller ta båten upp på torra land.

MEDDELANDE

Håll babordslanternor, fönster, skvättbord, dörrar, skeppsluckor och ventilationsöppningar stängda vid dålig väderlek och på planingshastighet.

SV



Vattenavledare

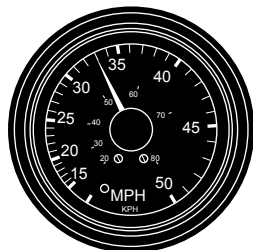
En vattenavledare låter två olika system dela på ett gemensamt vattenintag och vattenlös. När en vattenavledare används kan det ena eller det andra systemet fungera, men båda systemen kan inte fungera samtidigt.

INSTRUMENT

Om båten har flera motorer kan det finnas två eller flera uppsättningar av instrumenten som beskrivs i det här avsnittet - en uppsättning för varje motor. Tillfälliga växlingar i mätaravläsningar är ej ovanliga. Se motorns handbok när det gäller normala variationsvidder.

Hastighetsmätare

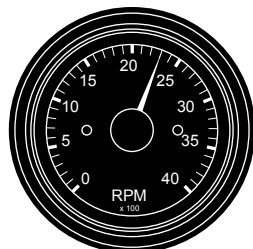
Mäter båtens hastighet i kilometer, knop eller engelska miles per timme.



KC-0710

Varvräknare

Mäter motorns hastighet i varv per minut.



KC-0700

Bränsle

Mäter den ungefärliga bränslemängden i tanken. Eftersom precisionen varierar med båtens tillstånd (trimning och slagsida), ska en tredjedel av bränslet användas för utfärd, en tredjedel för återfärd och en tredjedel som reserv.



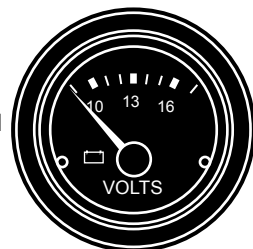
KC-0720

VIKTIGT

Hela bränsletankens volym kan kanske inte utnyttjas, beroende på båtens trim eller last. Reservera alltid 20 % av bränsletankens volym för att vara på den säkra sidan.

Voltmeter

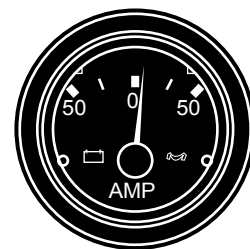
Mäter huvud- eller startbatteriets kondition i V likström. Kontrollera laddningssystemet batteriets tillstånd om avläsning ligger under 11,5.



KC-0750

Amperemätare

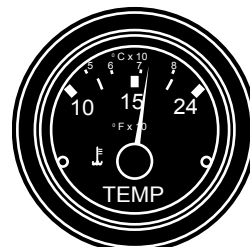
Mäter laddningsströmmen i elsystemet. Se motorhandboken beträffande normalt mätintervall.



KC-0760

Motorns vattentemperatur

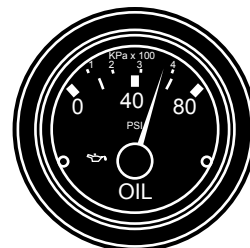
Mäter temperaturen på motorns kylvätska. Se motorhandboken beträffande normalt mätintervall.



KC-0770

Motorns oljetryck

Mäter motorns oljetryck. Se motorhandboken beträffande normalt mätintervall.



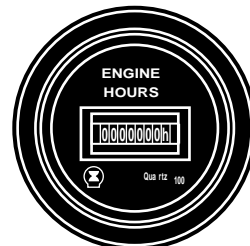
KC-0780

Motorns oljetemperatur

Mäter temperaturen på motoroljan. Se motorhandboken beträffande normalt mätintervall.

Timmätare

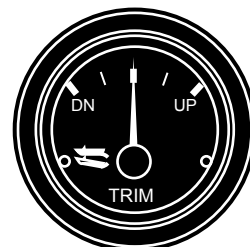
Övervakar motorns drifttid för schemalagt underhåll.



KC-0782

Trim

Visar utombordarens läge och indikerar bogens relativa läge i förhållande till ett horisontalplan. Använd detta instrument för att övervaka båtens trimläge.

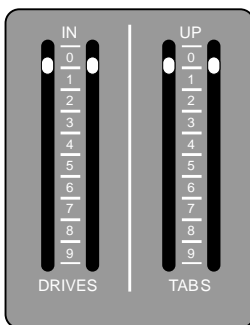


KC-0740



Indikator för trimrodrets läge

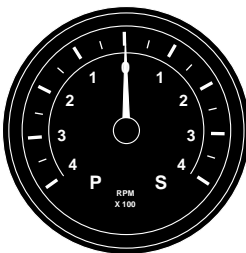
Visar trimrodrets läge uppåt eller neråt.



KC-0707

Motorsynkroniseringsmätare

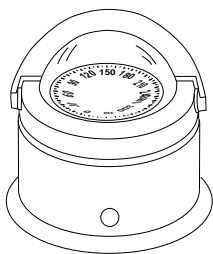
Visar relationen mellan de två motorernas varvtal för att hjälpa till att synkronisera varvtalen. Motorerna är synkroniserade om visaren står på noll. I annat fall ska du justera motorhastigheten tills visaren står på noll.



KC-0708

Kompass

Används vid navigering genom att visa på den magnetiska nordpolen.



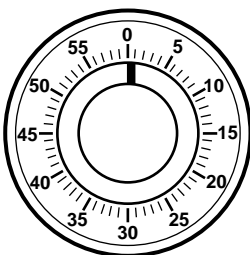
KC-0709

VIKTIGT

Kompassen måste kalibreras av en kvalificerad fackman innan den används för navigering. Om kompassen inte är kalibrerad blir avläsningen fel. Mer information om kompassen finns i kompassens handbok.

Ekolod

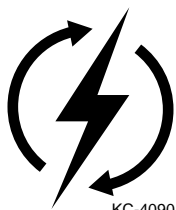
Visar avståndet mellan båtens botten och jordytan direkt under transduktorn. För att undvika att köra på grund i grunt vatten, dra alltid av ett extra avstånd från mätavläsningen.



KC-0910

KONTAKTER OCH INDIKATORER

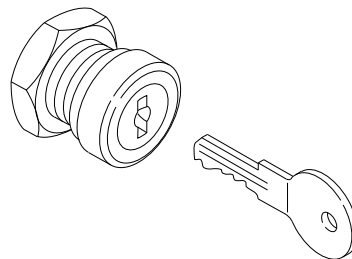
Varje elektrisk krets på din båt är utrustad med en manöveromkopplare.



KC-4090

Tändning

Vrids startnyckeln helt medurs går startmotorn igång. När motorn startar, släpper du upp nyckeln som återgår till on-läget.



KC-0985

Nödstoppskontakt

⚠ VARNING

RISK FÖR FÖRLUST AV KONTROLL OCH EN FARLIG BÅT

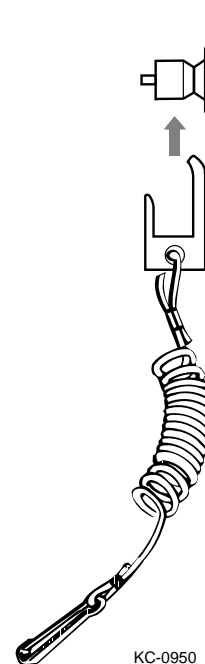
Ett motorstoppomkopplarsystem som inte används eller inte fungerar kan leda till dödsfall eller allvarliga personskador. Använd INTE båten om nödstoppsystemet inte fungerar som det ska.

Fäst nödstoppslinan vid föraren innan motorn startas. Det förhindrar att båten fortsätter att gå om operatören kastas av båten.

Nödstoppsomkopplaren stänger av motorn när operatören lämnar styrinrättningen i en farlig situation, antingen genom att operatören tappar balansen, trillar eller kastas över bord.

Stoppomkopplaren består av en omkopplare på styrinrättningen och en klämma/sejsing/sejsingsklämma som ansluts mellan stoppomkopplaren och operatören. Om motorn snabbt måste stängas av kan du dra i linan så att klämman dras bort från omkopplaren.

Sätt tillbaka kontaktklämman för att återställa kontakten efter aktivering. Klämman måste fästas vid spärren för att motorn skall kunna gå.



KC-0950_3

VIKTIGT

Denna nödstoppskontakt skall endast användas i en nödsituation. Den ska INTE användas för att stänga av motorn i vanliga fall.

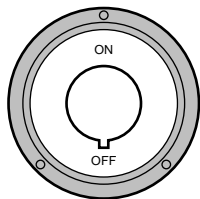
Nödstoppet är endast effektivt om det är i god kondition. Observera följande:

- Tag aldrig bort eller modifiera nödstoppet och/eller linan.
- Sejsingen måste alltid vara fri från hinder som kan störa dess funktion.

EN GÅNG I MÅNADEN: Kontrollera att stoppomkopplaren fungerar som den ska och att sejsingen inte är fransig eller skadad. Dra i sejsingen när motorn är igång. Kontakta återförsäljaren för omgående byte av stoppomkopplaren om motorn inte stannar.

Cellkopplare

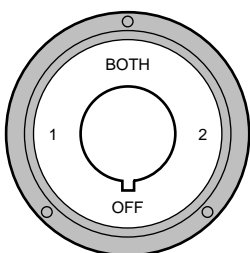
Avskiljer all batteriström till båten, utom till länsautomatiken (extrautr.) Om du har dubbla batterier måste du se till att batteriväljaren på minst ett batteri är i läget ON (PÅ). Cellkopplaren kopplar också ifrån batteriet som skydd mot obehörig hantering och mot urladdning. Vrid väljaren till läget OFF (AV) när båten inte används. Se tillverkarens instruktionsbok för mer information.



KC-0704_2

Batteriväljare

Isolera båten från batterierna och strömställarna till det primära, sekundära eller båda batterierna. Vid normala förhållanden ska strömställaren vara i läget ON (PÅ) för ett batteri i stället för läget ON (PÅ) för båda batterierna. Därmed hålls ett batteri i reserv om det skulle bli fel på det andra. Välj batteri med motorn avstängd, och växla batteri varje dag. I läget OFF (AV) är båten isolerad från batterierna utom de automatiska läns pumparna om sådana finns. Batteriväljaren ansluter även bägge batterierna om det behövs mer energi vid start. Vrid strömbrytaren till FRÅN-läge (OFF) när båten inte används. Se tillverkarens instruktionsbok för mer information.



KC-0705_2

VIKTIGT

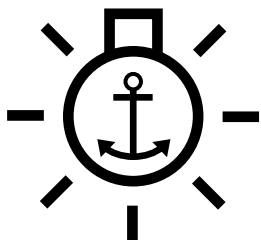
Syftet med batteriväljaren är att ha ett batteri i reserv. Om bägge batterierna är PÅ och det ena batteriet används för att starta motorn och det andra till tillbehören, blir båda batterierna snart urladdade. Därmed har du inget reservbatteri, om det skulle behövas.

Batteriisolator

Möjliggör uppladdning av flera batterier genom att avkänna hur mycket laddning varje batteri behöver. Detta förhindrar överladdning och urladdning av ett batteri till ett annat. Se isolatortillverkarens handbok för mer information.

Ankarlanterna

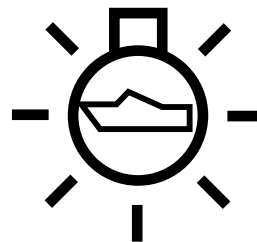
Sätter på det vita rundlysande ljuset vid ankring på natten.



KC-4065

Lanternor

Reglerar gångljus och ankarlanterner och mätarbelysning vid nattkörning.



KC-4060

VIKTIGT

Använd aldrig båten mellan solnedgång och soluppgång utan gångljus. Gångljus krävs för att indikera färdriktning och förkörsrätt under natten.

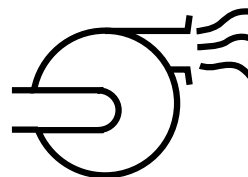
Fläkt

⚠ VARNING

BRAND-/EXPLOSIONSRISK

Bensinångor är mycket explosiva om de utsätts för öppna lågor eller gnistor. Det finns då risk för dödsfall eller allvarliga personskador. Driv fläkten i minst fyra minuter INNAN du slår på elektriska enheter eller startar motorn.

Slår på motorrumfläkten för att ventilerar bort explosiva rökgaser från motorrummet.



KC-4040

VIKTIGT

DRIV slagfläktarna i minst fyra minuter INNAN du slår på elektriska enheter eller startar motorn. Användning av länsfläktsystemet är INGEN GARANTI för att explosiva ångor har avlägsnats. Kontrollera ALLTID motorrummet och kölsvinet för bensinångor INNAN elektriska enheter slås på eller motorn startas. Om du känner bränslelukt skall du INTE koppla på några elektriska anordningar och INTE starta motorn/motorena. Undersök orsaken omedelbart. Använd alltid fläkten när båten drivs under planingshastighet.



Läns pump

⚠ VARNING

RISK FÖR ATT SÄNKAS ELLER DRUNKNA

Läns pumpssystemet är inte utformat att förhindra skador. Systemets kombinerade kapacitet är inte avsedd att dränera båten i händelse av skador.

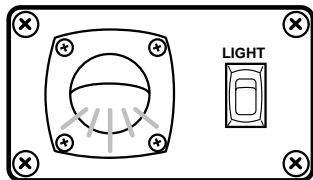
MEDDELANDE

Kontrollera regelbundet att läns pumparna fungerar. Avlägsna skräp från pumpinloppen. Om bottenförskruvningar är monterade i pikskotten i fören och aktern ska de hållas stängda och bara öppnas när vatten dräneras in i kölsvinet.

Läns pumpen slås på och av manuellt. Information om användning och underhåll finns i pumptillverkarens handbok.

Ytter- och innerbelysning

Regleras av omkopplare för användning av ytter- och innerbelysningen. Huvudströmbrytaren måste vara påslagen för att belysningen skall kunna aktiveras.



KC-0935_1

Vindrutetorkare

Styr vindrutetorkarna.



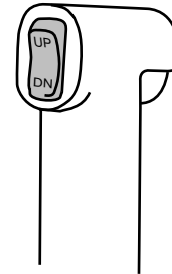
KC-4070

Lyft för motorrumslucka

Höjer och sänker motorrummets eldrivna luckor.

Motortrim

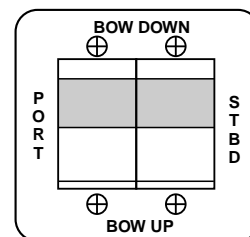
Denna omkopplare aktiverar trim-/tiltfunktionen. Tryck och håll ner knappen tills motorn når önskad vinkel. Använd denna omkopplare i kombination med trimindikatorn för att maximera båtens prestande i vattnet. Tiltbrytaren höjer drevet för trailertransport.



KC-0931_2

Trimroder

Dessa vippströmbrytare reglerar trimrodren som sitter på akterspeglens babords- och styrbordssida. Om du justerar trimrodren blir båtfärden bekvämare och slag i sidled korrigeras på grund av varierande förhållanden.



KC-0932_1

Bränslemätare

Ger dig möjlighet att kontrollera bränslemängden i tanken även när lanternorna är släckta och startnyckeln är fråslagen.

DETEKTORER

Detektorer övervakar farliga gaser som kan samlas i båten.

Avgaser

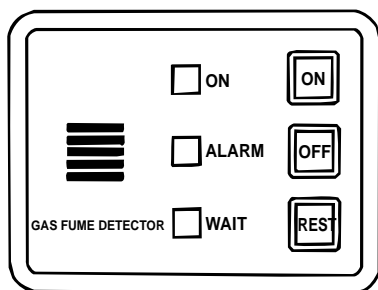
⚠ VARNING

BRAND-/EXPLOSIONSRISK

Bensinångor är mycket explosiva om de utsätts för öppna lågor eller gnistor. Det finns då risk för dödsfall eller allvarliga personskador. Driv fläkten i minst fyra minuter INNAN du slår på elektriska enheter eller startar motorn.



Ett larm ljuder när avgaser detekteras. Slå på motorrumsläkten för att få ut gaserna. Detektorns sensor är monterad i kölsvinet, där gaserna samlas. Testa enheten före varje avfärd för att kontrollera dess funktion.



KC-0936

Koloxidångor (CO)

Ett larm hörs när CO-ångor avkänns. Be passagerare gå ut i friska luften och ventilerar området omedelbart.

! FARA

! CO

KOLOXIDFARA

Koloxid kan orsaka dödsfall eller allvarliga personskador. Koloxid är färglös, luktlöst och mycket farligt. Alla motorer och bränsle drivna enheter producerar CO som avgaser. Direkt och förlängd exponering för koloxid förorsakar **HJÄRNSKADA** eller **DÖDSFALL**. Tecken på exponering för koloxid är kvävningar, yrsel och dåsighet. Kontrollera att CO-detektorn fungerar som den ska.

Varningslarm

Kontrollera instrument och stäng av motorn, om ett varningslarm hörs. Larmet varnar för överhettad motor och/eller för lite olja. En del modeller har en larmtestfunktion som hörs vid start.



KC-5020

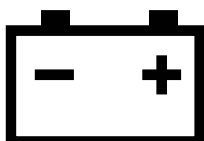
SÄKRINGAR OCH ÖVERSPÄNNINGSSKYDD

Alla elektriska kretsar skyddas för överbelastning av säkringar eller överspänningsskydd. Vid en eventuell överbelastning eller kortslutning går säkringen sönder eller överspänningsskyddet utlöses. Om en krets kontinuerligt överbelastas under normala driftförhållanden, ska du omgående be återförsäljaren undersöka båten.

BATTERI(ER)

Batteriet (batterierna) måste sitta fast på båten med polerna täckta. Håll polerna rena och kontrollera dem regelbundet.

Batterielektrolyt är surt. Hantera varsamt. Skölj med vatten och kontakta läkare, om elektrolyten kommer i kontakt med hud eller annan kroppsdel.



KC-4080

Håll batterianslutningarna rena, åtdragna och isolerade för att förhindra dem från ljusbågsbildning, kortslutning, och från att orsaka explosion eller brand.

Var försiktig när ett batteri kopplas till eller från. Se till att monteringen och anslutningarna sitter säkert och att polerna är täckta med skyddskåpor. Ladda INTE ett batteri i båten och/eller öppna till batteriets ventilationsöppningar.

! VARNING

BRAND-/EXPLOSIONSRISK

Explosioner eller bränder som orsakas av vätgas från blybatterier leder till dödsfall och allvarliga personskador.

- Använd skyddsutrustning när du arbetar med eller i närheten av batterier.
- Starta INTE motorn genom att ladda eller använda ett hjälpbatteri.
- Ladda batteriet utanför båten.
- Rök INTE och ha inte öppna lågor i närheten av ett batteri.
- Luta dig INTE över batteriet när du kopplar bort eller ansluter elektriska kopplingar.
- Om batteriet antänds av en gnista eller låga kan gas explodera vilket gör att batterisyra sprutar ut eller att batteriet splittras.
- Försök inte skapa en gnista mellan polklämmorna med ett metallföremål när batteriet är laddat.

ELSYSTEM

! FARA

RISK FÖR BRAND/EXPLOSION/ELSTÖTAR

Felaktig användning av AC- och DC-system kan leda till brand, explosion eller livsfarliga elstötar med dödsfall eller allvarliga personskador som följd. Arbeta INTE på ett strömförande system eller simma i närheten av en båt som är ansluten till landström. Var försiktig när du kopplar till eller från landström.

Vissa båtar har två elektriska system, ett batteridrivet likströmssystem (DC) och ett växelströmssystem (AC) som drivs av en generator eller landström. Dessa system har en belastningscentrumpanel som fungerar som huvudfördelningspanel. Växelströmssystemet tillför ström till båtens alla elkretsar (belysning, pumpar, fläktar, tändning osv.)



⚠ VARNING

Arbeta inte på elektriska installationer när systemet är strömförande och ändra inte elsystemet och tillhörande ritningar. Installation, ändringar och underhåll av elsystemet ska utföras av en kompetent marinelektriker. Ändra eller modifiera inte det nominella amperetalet för överströmsskydd och använd bara elektriska enheter med komponenter som inte överstiger kretsens nominella amperetal. När du lämnar båten ska du stänga av alla elektriska system utom automatiska länsmpumpar, brandskydd och larmkretsar.

AC-systemet matar ström till eluttagen och växelströmsdrivna system (elspis, vattenvärmare, mikrovågsugn, kylskåp osv.) när båten är förtöjd i en docka eller slip.

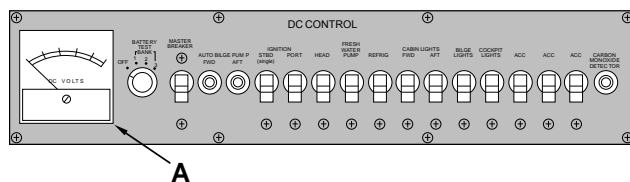
⚠ VARNING

Ändra inte de elektriska systemen och tillhörande ritningar. Installation, ändringar och underhåll ska utföras av en kompetent marinelektriker. Inspektera systemet minst vartannat år. Anslut metallhus eller inhägnader på installerade elektriska enheter till skyddsledarsystemet i båten (grön ledare eller grön ledare med en gul rand) och använd dubbelisolerade eller jordade elektriska enheter. Använd inte elsystemet om indikatorn för omkastad polaritet är aktiverad. Kontrollera efter polaritetsfel innan båtens elsystem aktiveras. Ändra inte anslutningar för landströmskablar. Använd bara kompatibla anslutningar.

För att minimera risken för elstötar och brand:

- Stäng av landströmsbrytaren innan en landströmskabel ansluts eller kopplas bort.
- Anslut landströmskabeln till båtens uttag innan landströmkällan ansluts.
- Koppla bort landströmskabeln från landströmkällan först.
- Koppla omedelbart bort kabeln om indikatorn för omkastad polaritet är aktiverad.
- Stäng locket på landströmsuttaget ordentligt.

DC huvudpanel (extra låg spänning)



KC-1633_1

En typisk DC huvudpanel kan bestå av en voltmätare, strömställare för batteriprovning, en serie omkopplare och återställbara krets brytare samt huvudfrånskiljaren.

Voltmätare (A)

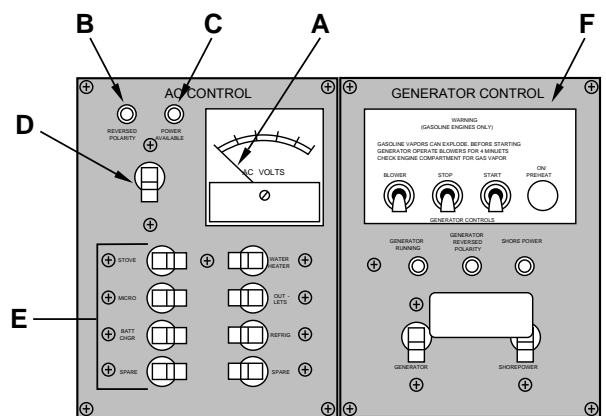
Mätaren låter dig kontrollera batteriernas tillstånd. Kontrollera batterispänningen genom att vrida omkopplaren för batteriprovning när huvudfrånskiljaren är i läget OFF (AV).

VIKTIGT

Återställ aldrig ett utlöst överspänningskydd utan att först söka orsaken till felet och korrigera det.

Krets brytare av strömställartyp har två funktioner. De låter dig manuellt aktivera eller bryta en krets genom att du slår av eller på brytaren, och de skyddar systemet som erhåller strömmen genom att automatiskt bryta kretsen om en kortslutning eller överbelastning inträffar.

Kontrollpanel för växelström/generator (låg spänning)



KC-1634_1

Många manöverpaneler för växelström består av en voltmätare eller huvudströmbrytare för växelström, en kontrollampa för omvänd polaritet och individuella överspänningskydd.

Voltmätare (A)

Om en spänningsmätare finns kan den användas för att övervaka växelströmsspänningen.

Kontrollampa för omvänd polaritet (B)

Lampan för omkastad polaritet visar att landströmkällan har kastats om, men den visar inte om båtens polaritet (ledningsdragning) har kastats om.

SV



! FARA



RISK FÖR BRAND/EXPLOSION/ELSTÖTAR

Omkastad polaritet eller felaktig användning av AC-systemet kan leda till brand, explosion eller livsfarliga elstötar med dödsfall eller allvarliga personskador som följd. Använd inte landströmkällan om polariteten är omkastad. Stäng av strömkällan och koppla bort landströmskabeln. Ändra **INTE** landströmskabeln.

Lampa för tillgänglig ström (C)

Strömlampans visar att ström från land eller generatoren matas till panelen för distribution. Denna indikator måste lysa innan huvudströmbrytaren för växelström slås på.

Huvudströmbrytare för växelström (D)

Huvudfrånskiljaren slår av eller på hela växelströmssystemet. Låter dig kontrollera korrekt spänning och polaritet omedelbart efter det att landströmmen kopplats in, och innan individuella kretsar aktiveras.

Individuella överspänningsskydd (E)

Enskilda kretsbrytare gör att du kan slå på eller av en krets genom att trycka på brytaren. De skyddar också systemet från att erhålla ström genom att automatiskt bryta kretsen vid kortslutning eller överbelastning.

VIKTIGT

Återställ aldrig ett överspänningsskydd som automatiskt har utlösts utan att första hitta orsaken till problemet och korrigera felet.

Manöverpanel för generator (F)

Om din båt är utrustad med generator, har manöverpanelen start-/stoppreglage och reglage för växling mellan landström och generatorström.

När generatoren används ska motorrummets fläkt drivas i minst fyra minuter före start och sedan hela tiden när generatoren är i gång för att avlägsna farliga gaser och ångor. Vid användning av generatoren måste särskilda procedurer utföras. Läs handboken för generatoren innan du använder den för första gången. Information om användning och underhåll finns i generatorns handbok.

! VARNING



BRAND-/EXPLOSIONSRISK

Bensinångor är mycket explosiva om de utsätts för öppna lågor eller gnistor. Det finns då risk för dödsfall eller allvarliga personskador. Driv fläkten i minst fyra minuter **INNAN** du slår på elektriska enheter eller startar motorn.

! VARNING



RISK FÖR ATT FASTNA

Kontakt med rörliga delar kan göra att du fastnar eller skär dig och kan leda till dödsfall eller allvarliga personskador. Håll dig borta från rörliga delar.

Landströmsanslutning

! FARA



RISK FÖR BRAND/EXPLOSION/ELSTÖTAR

Felaktig användning av AC- och DC-system kan leda till brand, explosion eller livsfarliga elstötar med dödsfall eller allvarliga personskador som följd. Arbeta **INTE** på ett strömförande system eller simma i närheten av en båt som är ansluten till landström. Var försiktig när du kopplar till eller från landström.

En särskild marinkabel med tre ledare krävs för anslutning till landström. Kaj- och landsanslutningarna är stiftanslutningar. Anslutningarna spärras på plats med en gängad låskrage. Kontrollera att landströmsuttagets lock sitter på plats när landströmsanslutningen inte används.

Låt inte landströmskabelns ände hänga ned i vattnet. Ett elfält kan skapas som kan göra att simmare i närheten skadas eller dödas.



Ansluta:

- Stäng av båtens AC huvudkrets brytare på kontrollpanelen.
- Om det finns en bortkopplingsanordning på uttaget på kajen ska du stänga av den.
- Anslut landströmskabeln i båten först.
- Se till att kabeln hänger lösare än förtöjningslinorna.
- Anslut kabeln till uttaget på kajen.
- Om båten har en generator ska du ställa in landströms-/generatoromkopplaren på läget SHORE (LAND).
- Ställ in bortkopplingsanordningen på kajen på läget ON (PÅ).
- Om lampan för omkastad polaritet lyser på kontrollpanelen ska kabeln omedelbart kopplas bort från landströmsuttaget. Kontakta sedan återförsäljaren.

Koppla bort:

- Stäng av båtens huvudfrånslutning.
- Om det finns en bortkopplingsanordning på landströmsuttaget ska du stänga av den.
- Koppla bort landströmsuttaget på kajen.
- Koppla bort kabeln från båten och stäng locket.

Apparater

Båten kan vara utrustad med olika apparater, t.ex. spis, matlagingsytor, grill, mikrovågsugn, kylskåp och ismaskin. Enheterna drar ofta mycket ström eller använder bränsle som kan förbruka syre i ett stängt utrymme. Information om användning, underhåll och säkerhet finns i produkternas bruksanvisningar. Använd INTE sådana enheter för att värma upp eller kyla ned kabys eller hytter.

BRÄNSLEPÅFYLLNING

Stäng alla dörrar, fönster, luckor och hyttventiler som kan göra att bränsleångor tränger in i stängda utrymmen på båten. Fyll INTE på för mycket i bränsletankarna. Räkna med att bränslet expanderar minst 2 % när du tankar. Räkna med att bränslets expansion blir minst 6 %, om bränsletemperaturen är 0 °C eller lägre.

Kontrollera hela bränslesystemet för läckor och/eller skadade delar första gången du fyller på båtens bränsletankar och efter varje efterföljande påfyllning. Läckor och/eller skadade delar måste repareras och explosiva ångor vädras ut från området.

! VARNING



BRAND-/EXPLOSIONSRISK!

Bensinångor är mycket explosiva om de utsätts för öppna lågor eller gnistor. Det finns då risk för dödsfall eller allvarliga personskador. Driv fläkten i minst fyra minuter INNAN du slår på elektriska enheter eller startar motorn.

- Stäng av alla motorer, elmotorer och fläktar före bränslepåfyllning.
- Rök inte och låt inte öppna lågor eller gnistor komma inom 15 m (50 ft) av tankningsområdet.
- Se till att bränslemunstycket och bränsletanken är i kontakt med varandra för att förhindra elektrostatiska gnistor. Använd INTE en plasttratt.

Tanka endast på godkända ställen som bränsledockor i småbåtshamnar eller bensinstationer för bilar. På godkända ställen finns skydd som minskar risken för statisk urladdning.

Läs och följ ALLA varningar på pumpen eller i närheten av den.

Bibehåll kontakten mellan bränslemunstycket och påfyllningsröret hela tiden, före och under påfyllningen, för att förhindra en elektrostatisk gnista.

Kliv INTE ombord på båten när bränsle fylls på. In- och urstigning kan skapa en statisk laddning som kan antända ångorna vid påfyllningsröret.

Ta det lugnt om brand uppstår.

- Tag INTE ut munstycket ur bensintanken.
- Evakuera alla passagerare från båten och tankningsområdet och varna omedelbart den som ansvarar för stationen så att denne kan aktivera nödstopp och brandsläckare.

Efter tankning

- Stäng påfyllningslocket (-locken) ordentligt.
- Torka upp allt utspillt bränsle. Kassera trasorna på lämpligt sätt på land.
- Öppna alla dörrar, fönster, luckor och portar för att ventilera alla utrymmen. Kontrollera om det finns bränsleångor innan du startar någon motor eller apparat.
- Kör fläkten, om sådan finns, i minst fyra minuter före varje gång motorn startas.

Vid start

! VARNING



BRAND-/EXPLOSIONSRISK

Bensinångor är mycket explosiva om de utsätts för öppna lågor eller gnistor. Det finns då risk för dödsfall eller allvarliga personskador. Driv fläkten i minst fyra minuter INNAN du slår på elektriska enheter eller startar motorn.



MILJÖHÄNSYN

Såsom båtägare uppskattar du redan naturens skönhet och stillheten i naturen. Det är en båtägares ansvar att skydda den naturliga miljön genom att hålla vattnet rent.

Kasta inte något i vattnet som du inte själv vill äta eller dricka!

Håll reda på lokala lagar och följ dem beträffande tömning av förvaringstankar och avfall.

MARPOL-FÖRDRAGET

"The International Convention for the Prevention of Pollution from ships", som vanligtvis kallas MARPOL-fördraget (MARine POLLution) förbjuder att man från båten dumpar plast, kemikalier, sopor och olja överbord.



BRÄNSLE- OCH OLJEUTSLÄPP

Utsläpp av bensin eller olja i vattnet smutsar ner miljön och är en fara för djur och natur. Töm inte ut eller kasta bränsle eller olja i vattnet, det är olagligt och du kan få böter. Det finns två vanliga, oavsiktliga typer av utsläpp:

- **Överfyllning av bränsletanken**
- **Utpumpning av nedsmutsat motorrumsvatten**

⚠ VARNING



**RISK FÖR BRAND/EXPLOSION/
KVÄVNING!**

Ångor från antändbara lösningsmedel kan orsaka brand, explosion eller kvävning med dödsfall eller allvarliga personskador som följd. Rengör INTE kölsvinet med antändbara lösningsmedel.

Håll kölsvinet rent från spillt bränsle och oljor. Förvara INTE smutsiga trasor ombord. Kasta dem på rätt sätt på land.

TÖMNING OCH HANTERING AV AVFALL

Avfall innebär alla sorters skräp, plaster, återvinningsmaterial, mat, trä, rengöringsmedel, avloppsvatten och även fiskrester i vissa vatten - kort sagt nästan vad som helst. Vi rekommenderar att du tar med dig tillbaka allt som du tog med dig ut i båten och att du gör dig av med det på lämpligt sätt på land.

Om du har en marin sanitetsenhet (marin toalett) installerad, använder du en godkänd utpumpningsanordning vid din båthamn. På många platser är det förbjudet att kasta avloppsvatten över bord eller släppa ut avloppsvatten automatiskt.

ÖVERDRIVET BULLER

Buller betyder motorljud, hög radiovolym eller till och med skrikande. På många vatten finns begränsningar för tillåtna ljudnivåer. Använd bara akterspegelns avgassystem när du befinner dig långt bort från land. Musik och högljudd konversation kan höras på långt håll på sjön, särskilt på natten.

HÖGA VÅGOR

Var uppmärksam på vatten som ej tillåter hög våghöjd. Du kan bli ansvarig för skador som orsakas av kölvatten/svallvågor. Innan du kommer till en kölvattenfri zon ska du sänka hastigheten till den lägsta hastigheten där styrningen fortfarande fungerar.

AVGASUTSLÄPP

Ökade avgasutsläpp (kolväte) smutsar ner vatten och luft. Håll din motor finjusterad och båtskrovet rent för bästa prestanda. Konsultera din återförsäljare och motorhandboken för information.

FÄRGER

Om båten används på platser där marinväxtlighet är ett problem kan rötsäker färg minska tillväxten. Var medveten om miljöföreskrifter som kan styra ditt färgval. Kontakta de lokala båtmyndigheterna för information.

RENGÖRINGSMEDEL

Hushållsrengöringsmedel skall användas sparsamt och inte släppas ut i vattnet. Blanda aldrig olika medel och ventiler ordentligt i begränsade utrymmen. Använd INTE produkter som innehåller fosfater, klor, lösningsmedel, som inte är biologiskt nedbrytbara eller är bensinbaserade. Citrusbaserade rengöringsmedel är utmärkta för rengöringsändamål och de är säkra för dig och miljön. Se avdelningen UNDERHÅLL för mera information.



UNDERHÅLL

SALTVATTENSKORROSION

Hela båten ska sköljas med sötvatten omedelbart efter användning i saltvatten. Om båten mest används i saltvatten ska skrovet vaxas varje månad och rostskyddsmedel strykas på alla metalldelar.

RENGÖRING

Rutinmässig regelbunden rengöring kommer att hålla den yttre finishen på din båt i bästa kondition. Din återförsäljare har speciella rengöringsprodukter för avlägsnande av mögel. Båtar som lämnas utomhus försämras gradvis på grund av att de utsätts för solljus, vatten, damm och kemikalier i luften.

⚠ VARNING

RISK FÖR HALA UNDERLAG

När båtens ytor rengörs finns det risk att någon halkar vilket kan leda till dödsfall eller allvarliga skador. Var försiktig när du rengör med rengöringsmedel och skölj noga.

Se till att använda ett mildt rengöringsmedel och varmvattenlösning, när du tvättar båten. Använd INTE slipande rengöringsmedel, lösningsmedel, ammoniak eller klor eftersom de skadar gelskiktet. Använd inte vax på mattor eller durk, däck och relingar. I extrema fall kan särskilda rengöringsmedel användas för att avlägsna marinväxtlighet, t.ex. skum och alger från skrovet. Kontakta återförsäljaren.

UNDERHÅLL AV BÅTBOTTEN

All marin växtlighet på din båtbottnen skapar motstånd och påverkar båtens prestanda och effektivitet. Använd aldrig stålborstar eller skurdynor på din båtbottnen. Små sprickor kan samla på sig smuts och skum.

Blåsbildning i gelskiktet (osmotisk blåsbildning) är ett naturligt förekommande tillstånd. Blåsor kan uppstå på alla gelskikttytor, som är nedsänkta i vatten under lång tid.

Det bästa sättet att förhindra blåsbildning är att minimera tiden som båten befinner sig i vatten.

DYNOR

Regelbunden tvättning med mildt rengöringsmedel eller varmt vatten eller bilrengöringsmedel för vinylmaterial räcker för att hålla vinylmaterialet i bra skick. Se till att dynorna ej blir blöta och torka dem noggrant efter rengöring för att förhindra mögelbildning. Luta upp dynorna i båten för att möjliggöra luftcirkulationen och spraya dem med ett antimögelmedel.



VIKTIGT

Vissa rengöringsmedel för bilar, hushåll och industri kan förorsaka skador och missfärgning. Lösningssmedel och torrensöringsmedel eller produkter som innehåller färg, t.ex. vax, ska användas med försiktighet.

MATTOR

Spill eller fläckar ska behandlas omedelbart. Ju längre fläcken finns kvar, desto svårare blir det att få bort den.

KÖLSVIN OCH PUMP

Det kan bli fel på eldrivna länsmpumpar och de är inte en ersättning för täta inspektioner av kölsvinet, speciellt under regniga perioder, i grov sjö eller stormiga väderförhållanden. Det är också viktigt att som säkerhetsåtgärd hålla kölsvinet rent.

Kontrollera länsmpumpen (-pumparna) regelbundet för att vara säkra på att inloppsfilten inte täpps till av skräp. Skräpet kan täppa igen filtret eller fastna i länsmpumpens impeller och orsaka fel på pumpen. Undersök regelbundet alla klämmor och slangar och se till att vattenlåsen är stängda när de inte används.

Följ tillverkarens anvisningar för rutininspektioner och underhåll. Ha en hink eller ett öskar ombord i händelse av fel på länsmpumpen. Minimera mängden slagvatten.

VIKTIGT

Länsmpumpar och länsmpumpssystemet är inte utformat att förhindra skador. Kontrollera regelbundet att länsmpumparna fungerar. Håll inloppen fria från skräp. Om bottenförskruvningar är monterade på skotten i fören och aktern ska de hållas stängda och endast öppnas när vatten dräneras in i kölsvinet.

VIKTIGT

Släng ej olja eller rengöringsmedel i vattnet. Se MILJÖHÄNSYN.

PLEXIGLAS®

Plexiglas är känsligt för revor. Vid rengöring använd alltid rent, ljummet vatten och torka av med en mjuk, luddfri trasa.

ROSTFRITT STÅL

Rostfritt stål är inte helt motståndskraftigt mot korrosion. Håll beslag av rostfritt stål i toppskick:

- Rengör ofta alla beslag av rostfritt stål med tvål och vatten. Använd aldrig grova slipmedel som stålull eller syror eller blekmedel på rostfritt stål.
- Avlägsna rostangrepp på en gång med krom- eller mässingpolermedel. Gravrost kan uppstå och bli kvar på de rostfria ytorna.
- Använd ett bra bilvax av god kvalitet för att skydda beslag av rostfritt stål.

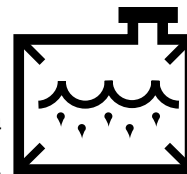
Undersök regelbundet din båt och se till att skruvar, bultar, klämmor och beslag är ordentligt åtdragna.

MARIN TOALET

Se tillverkarens handbok för information om rätt vård och funktion. Låt inte gäster slänga trasor, sanitetsbindor eller hårda föremål i toaletten.

FÖRVARINGSTANK

Om båten har en avloppstank monterad finns det olika kemikalier som reglerar lukter och hjälper till att bryta ned fasta beståndsdelar. Kontakta återförsäljaren för information om vilken produkt som ska användas. När avloppstanken har tömts ska den sköljas genom att rent vatten fylls på och pumpas ut.



KC-4055

VIKTIGT

Kemikalier som används till rengöring och för att ta bort lukt under uppställning, måste vara kompatibla med förvaringstanksystemet. Tankarna bör tömmas vid förvaring, om båten inte kommer att användas på en längre tid och när temperaturen ligger under fryspunkten. Tömning av avfall överbord får endast ske på godkända områden och enligt gällande bestämmelser för utsläpp av kemikalier eller avfall.

Numera finns många båthamnar med utpumpningsanläggningar för förvaringstankar.

GALVANISK KORROSION

Båtar som används i salt, förorenat eller bräckt vatten ska vara utrustade med en akterspegelmonterad zinkanod som förhindrar skador på metalldelar som kommer i kontakt med vattnet. Zinken är enligt konstruktion självförstörande. Anoden eroderar sakta bort genom elektrolytisk påverkan och kräver regelbunden kontroll. Om zinkanoden uppvisar kraftig erosion, måste den bytas ut för att ge fortsatt skydd, eftersom skada på andra metalldelar kan uppstå. De flesta motorer är utrustade med en eller flera zinkanoder, som också måste kontrolleras regelbundet för försämring.

! OBS!

Måla aldrig över zinkanoder eller katoder med något medel. Om de målas över, ger de inte skydd mot galvanisk korrosion. Utbyt anoder som är förstörda upp till 50 % eller mer.

REPARATIONER, DEMONTERINGAR OCH UTBYTEN.

Reparera ej själv om du inte är auktoriserad att göra det, och se då till att du har nödvändig och godkänd reparationsinformation, och att du använder marina godkända utbytesdelar.

SV



MATERIAL OCH KOMPONENTER

Din båt har konstruerats för att vara säker i svår marin omgivning och testats och godkänts för att uppfylla gällande säkerhetsnormer. Vi rekommenderar inte att båten förses med ytterligare utrustningsdetaljer eller att fabriksmonterad utrustning ändras, på grund av möjligheten att det kan vara ett hinder för båtens konstruktion.

Din återförsäljare är kvalificerad att utföra reparationer, ändra och modifiera din båt utan att äventyra säkerhet, konstruktion eller garantitäckning.

VINTERUPPSTÄLLNING

Uppställning eller vinteruppläggning kräver speciella förberedelser för att förhindra skador på båten. Utan riktig förberedelse kan förvaringen förorsaka rost eller korrosion på metalldelar, mögelskador på mattor och dynor eller frysskador om det finns vatten i slangar och komponenter.

Eftersom båtskador orsakade av felaktig uppställning inte täcks av garantin, ska du se till att båten förbereds för uppställning av din återförsäljare.

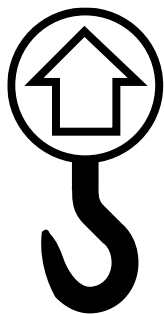
UNDERSÖKNING

Inspektera åtdragningen av metalldelar, klämmor och fästordningar, efter läckor i slangar, tankar och delar som går genom skrovet och diktningar och efter korrosion, förslitning eller andra skador på alla ledningar innan båten sjösätts. Undersökningarna måste genomföras vid varje säsongstart och regelbundet under säsongen. Din återförsäljare kan vara till hjälp.

UPPHISSNING/LYFTNING

Följ dessa riktlinjer, om din båt skall tas upp ur vattnet utan hjälp av trailer:

- Fäst aldrig lyftkablar i kryssbultar, vattenskidkrokar eller räcken. Fäst kablarna endast i speciella lyftöglor på akterspegeln eller i bogen.
- För att förhindra skador på båten måste båten skyddas där kablarna ligger an mot båtskrovet.
- Fäst tampar vid fören och aktern för att hjälpa till att kontrollera båtens rörelse under lyftet.
- Om lyftbälten används se till att de är minst 130 mm breda.
- Se till att lyftbältena inte skadar undervattensanordningar, t.ex. propelleraxlar.
- Använd strykbommar med lyftbälten för att förhindra tryck mot båtsidorna.
- Håll fören något högre än aktern för att förhindra motorskada.



KC-5000

MÅLNING

Innan du väljer färg för båtbottnen ska du tala med din återförsäljare för val av produkt som fungerar bäst i ditt område. Många olika variabler kan påverka val av färg.

VARNING



RISK FÖR BRAND/EXPLOSION/ KVÄVNING

Rengöringsmedel och färger kan vara antändbara och/eller explosiva eller farliga att inandas. Kontrollera att det finns tillräckligt med ventilation, använd skyddsutrustning och kasta trasor på rätt sätt på land.

Ångor från antändbara lösningsmedel kan orsaka brand, explosion eller kvävning med dödsfall eller allvarliga personskador som följd.

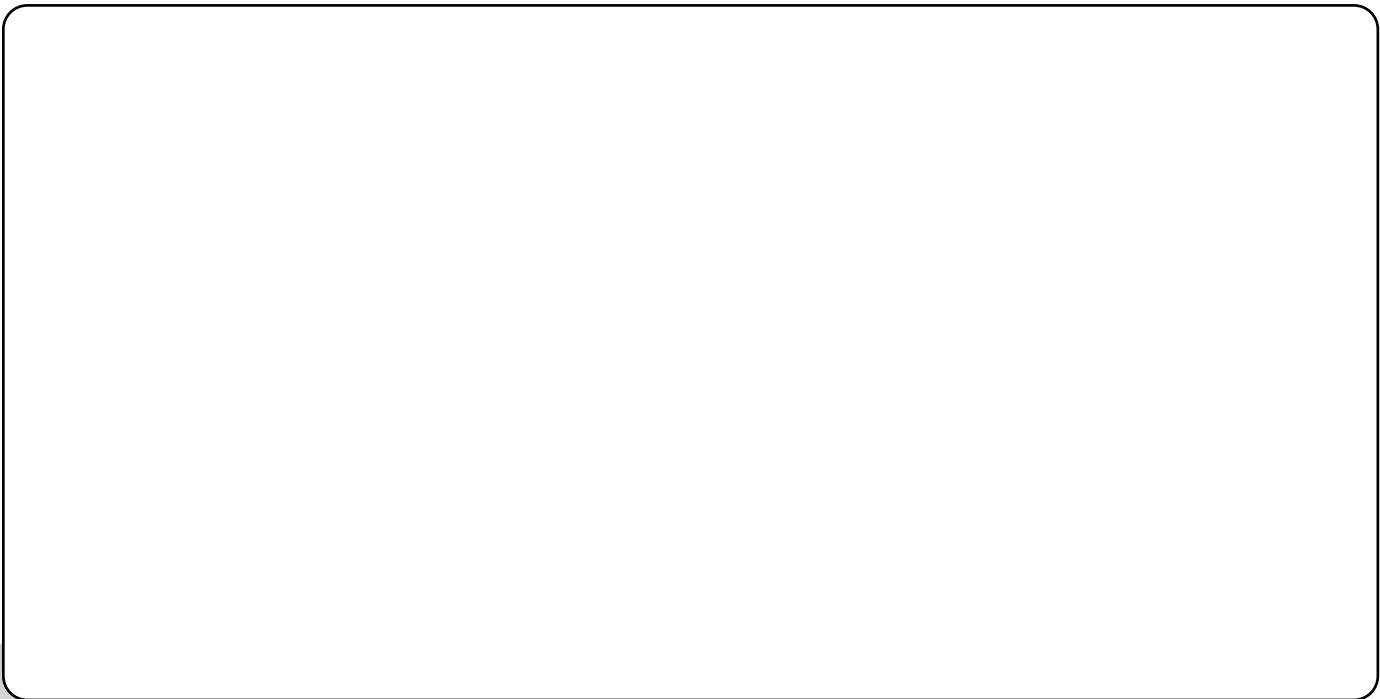
Håll öppna lågor och gnistor borta från arbetsområdet. Måla INTE på platser där ventilationen är dålig.

VIKTIGT

Se produktspecifikationer och -instruktioner innan du sätter igång.

Konsultera de lokala myndigheterna beträffande miljöreglerna innan du målar skrovet. Följ färgtillverkarens anvisningar exakt.





Ken Cook Co.
Partners in Product Documentation

World Class Owner Manuals
© 2008 Ken Cook Co. All Rights Reserved.

